

KENEN ALEKSI
SEN HELSINKI

KENEN ALEKSI SEN HELSINKI

Kluuvin kävelykatutaistelut 1968–2003

Väitöskirjatutkimus
Helsingin yliopisto
Humanistinen tiedekunta
FM Janne Viitamies 2.9.2016

Kannen kuva on otettu Enemmistö ry:n ensimmäisestä
katumielenosoituksesta Aleksanterinkadulla 9.11.1968.

ISBN 978-951-51-2408-1 (nid.)
ISBN 978-951-51-2409-8 (PDF)

M&P Paino Oy, 2016
© Janne Viitaniemi

Sisältö

1. Helsingin ytimen katutaistelut	9
2. Johdanto.....	16
2.1 Tutkimustehtävä ja -kysymykset.....	17
2.2 Mitä Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta puhutaan?	24
2.3 Aiempi tutkimus Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta	33
2.4 Tutkimusaineisto	36
2.5 Tutkimuksen rakenne	39
3. Kaupungilla kulkemisen merkitys.....	41
3.1 Modernistisen autoilukaupungin kritiikki	42
3.2 Kaupunkien ja kaupan menestys.....	47
3.3 Moderni ihmisenä oleminen.....	49
3.4 Liberaalin demokratian perusta.....	51
3.5 Oikeus kaupunkiin.....	54
4. Modernin Suomen pääkatu	57
4.1 Vanhin katu jatkui Kluuvin täyttömaalle.....	57
4.2 Stockmann kiinnitti ytimen Aleksanterinkadulle	59
4.3 City kasvoi korkeutta	60
5. Autoilu muutoksen teknologiana	63
5.1 Vuosisadan merkittävin muutosvoima	63
5.2 Liikenneyhteydet määrittivät parhaiden kauppapaikkojen sijainnin	66
5.3 Kritiikki kohdistui liikennekuolemiin ja ympäristön tuhoutumiseen	69
6. Pysäköinnin järjestämisen vaikeus.....	74
6.1 Pysäköintikatu vai pysäköintilaitos?	75
6.2 Autopaikkanormi lukitsi polkuriippuvuuden	79
6.3 Mallia Kööpenhaminasta vai Tukholmasta?	85
6.4 Jalankulkijoiden olosuhteet esityslistalle	87
7. Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 1970	91
7.1 Smithin ja Polvisen modernistinen liikenneutopia.....	91
7.2 ”Autot pois Aleksilta!” - Enemmistö ry politisoi liikennettä.....	96
7.3 Vaikea päätös kokeilusta	104
7.4 ”Ollaan ihmeessä hiljaa pohjolan pisimmästä kävelykadusta”	110
7.5 Kauppiaiden mielipide kääntyi kielteiseksi.....	118
7.6 Jälkinäytös hallinto-oikeudessa: väylä vai paikka?.....	122

8. Helsinkiläisten autoilukriittinen mentaliteetti.....	132
8.1 Ajatus jalankulkemisen ensisijaisuudesta.....	132
8.2 Pysäköintilaitoksia pidettiin kävelykeskustan edellytyksenä.....	140
8.3 Liikennepolitiikan yleisdemokraattinen käänne.....	145
8.4 Ydinkeskustaan rajoittava pysäköintinormi	151
8.5 Täältä tullaan, kuolema!	154
9. Kolmen sepän urbanismi	168
9.1 Aukion muutos perustui kiinteistöjen investointeihin	169
9.2 Poliittinen kiista Aleksanterinkadun jalkakäytävistä.....	175
9.3 ”Kaupunki ei ole puu”.....	183
9.4 Moderni ihmisyys, urbaani Helsinki	191
10. Autoilun salliva kävelykeskusta	197
10.1 Keskiluokka protestoi sissipysäköinnillä	197
10.2 Vihreät palautti kävelykeskustan päätöksentekoon	205
10.3 Mikonkadusta ”ensimmäinen oikea kävelykatu”.....	210
10.4 Kiinteistönomistajien ideologinen käänös	218
10.5 Ydinkeskusta – yksi suuri kauppakeskus?	223
11. Katukivillä rakennettu metropoli.....	229
11.1 Kansainvälistyminen kaupungin kasvustrategiaksi.....	230
11.2 Katu kaupunkielämän käyttöliittymäksi.....	236
11.3 Katu, maine, luova talous	243
11.4 Pankkikatu muuttui muotikaduksi.....	248
11.5 Kilpailu rohkaisi uudistuksiin	252
12. Kävelykatu vai Aleksanterinkatu?	258
12.1 Keskustan kehittämisen patenttiratkaisu	258
12.2 Reunakiveyksen ratkaiseva tärkeys.....	264
12.3 Madonna vapautti Helsingin	269
13. Yhteenveto ja johtopäätökset.....	273
13.1 Kenen katu, sen kaupunki	273
13.2 Kävelykeskustan poliittinen muodostuminen	276
13.3 Ydinkeskustan uudistamisen toimintamalli	279
13.4 Kadun merkityssisältö muuttui.....	281
13.5 Oikeus kaupunkiin, oikeus katuun	282
13.6 Pienyrittäjien oikeus kaupunkiin.....	284

13.7 Tuottaisiko pysäköintinormin purkaminen kestävämpää kaupunkikehitystä?...	289
13.8 Kysymys Helsingin kävelykeskustan laajentumisesta	291

14. Lähteet, kirjallisuus, haastattelut..... 294

Liite 1 Vuodet, jolloin Aleksanterinkadun alueen kadut muuttuivat autottomaksi

Liite 2 Henkilöautoliikenteen rajoittaminen Helsingin Aleksanterinkadun alueella vuonna 1980 ja 2015

Liite 3 Aleksanterinkadun alueen liikekiinteistöjen ja katujen muutosten samanaikaisuus

Liite 4 Helsingin ydinkeskustan autoilulta rajoitetut kadut ja muut aiemmin liikennekäytössä olleet alueet

1. Helsingin ytimen katutaistelut

Esitän yhden tutkimustulokseni heti, koska tekstin lukeminen olisi muutoin mieletöntä. Vastoin yleistä käsitystä¹ Helsingissä on nykyään Aleksanterinkadun länsijaksolla erittäin vilkas ja suosittu kävely-ydinkeskusta.

Enää eivät jalankulkijat kuole Helsingin ytimessä auton alle kuten usein vielä 1990-luvun alussa. Ja jos kaupungin kansainvälinen maine on tärkeää, Helsinkiin saisi varsin pienillä lisätoimenpiteillä Pohjoismaiden laajimman kävelykeskustan ilman, että autoliikenteen sujuvuus juuri kärsisi. New Yorkin kaupunki rauhoitti Times Squaren autoliikennettä jokin vuosi sitten. Se palveli Manhattanin kaupallista kilpailukykyä. Eikö sitten Kaivokadun tai Mannerheimintien autovirran hidastaminen palvelisi Helsingin ydintä!

Tämä kirja käsittelee mainitun Aleksanterinkadun alueen eli Kluuvin liikekatujen muuttumista autottomiksi 1960-luvulta alkaen. Nykyinen kävely-ydinkeskusta suunniteltiin ja pääosin toteutettiin viime vuosisadan viimeisen neljänneksen aikana. Henkilöautoilu käytännössä kiellettiin useilla katuosuuksilla ja tila osoitettiin jalankulkuun. Muutos tapahtui hitaasti, ristiriitaisesti, kamppaillen ja neuvotellen.² Suhtautuminen liikenteen järjestämiseen jakoi mielipiteet sanomalehtijulkisuudessa ja kaupunginvaltuustossa. Po liittisesti kävelykeskustan muodostuminen tiivistyi valtuustopuolueiden vaihteleviin kan-

¹ Ks. esim. Helsingin Sanomat Nyt-liite 45/2006 Katja Martelius, Kävelevä helsinkiläinen, Helsingin Sanomat 23.1.2016 Lari Malmberg, Vallankaappaus autokaupungissa. ”Liikennesuunnittelu on ollut yksityisautoilun mahdollisuuksien parantamista. Todisteen tästä näkee, kun katsoo vanhoja valokuvia – tai vaikka ulos ikkunasta. Ei näy pittoreskeja toreja tai tunnelmallisia kujia, näkyy kaupunki, jonka julkisesta tilasta valtaosa on varattu autoille.” Ks. myös Oikarinen 2008, 63. Osa kävelykeskustan alueen yrittäjistäkin koki vielä 2000-luvulla, että Helsingissä ei ole ”varsinaista kävelykeskustaa”. Käsittelem yleistä käsitystä myös luvussa 2.2 Mitä kävelykeskustasta puhutaan?

² Yhteiskunnallisessa kaupunkitutkimuksessa ja -kirjallisuudessa korostetaan nykyään julkisen tilan muutosten kamppailuluonnetta. Ks. esim. Nevalainen 2004, Puustinen 2006 ja Sadik-Khan and Solomonow 2016. Puustisen mukaan professiotutkimuksessa on 1980-luvulla alkaneen kolmannen aallon aikana keskitytty professoiden väliseen kilpailuun siitä, millaisella valtuutuksella ne saavat osallistua yhteiskunnallisten ongelmien ratkaisemiseen. Puustinen 2006, 76–82.

toihin 1960-luvulta 2000-luvulle. Kannat ovat monipuolistuneet, mutta 1900-luvun jälkipuolella muovautuneet näkemykset ilmenevät puolueiden suhtautumisena liikennekysymyksiin edelleen.

Tutkimusajankohtana kyseenalaistettiin autoilun valta-asema kaupunkisuunnittelun lähtökohtana. Ympäristötietoisuus syveni politiikan superideologiaksi ja mentaliteetiksi. Syksyllä 1968 alkanut liikehdintä Helsingin kävely-ydinkeskustan puolesta oli yhtenä juurena tälle ideologiselle muutokselle. Kollektiiviset teot kadulla sysäsivät jälleen keran yhteiskunnan muutoksen liikkeelle. Poliittista taistelua julkisen tilan määrittelyvallasta ja samaan aikaan tapahtunutta suunnitteluparadigman muuttumista yhdisti kysymys siitä, millä tavoin kadun merkitys ymmärrettiin. Tutkimukseni kiteytyy akateemisesti kysymykseen, kuinka katu tajuttiin Helsingissä vuodesta 1968 vuoteen 2003.

Tarkastelemani nykyisen kävely-ydinkeskustan alue käsittää Aleksanterinkadun länsijaksosenaatintorilta Kolmen sepän aukiolle ja sen kolme poikkikatuja (Kluuvikatu, Mikonkatu ja Keskuskatu). Alueelle sijoittuu Helsingin yli sata vuotta vanhan liikeydinkeskustan kymmenkunta korttelia. Vieressä maan vilkkain rautatieasema lähettää ja vastaanottaa junamatkustajat muutaman minuutin välein. Ytimen alla pääkaupungin vilkkain metroasema palvelee kaupungin sisäistä liikennettä. Aleksanterinkadun aluetta leikkaa myös yliopiston keskustakampus opetus- ja hallintorakennuksineen, laitoksineen ja kirjastoineen.³

2010-luvun jälkipuolella Helsingin kaupunkisuunnittelukeskustelun ajankohtaisia liikenteellisiä aiheita ovat esimerkiksi kysymys kaupunkibulevardeista, uudet joukkoliikenneinvestoinnit ja kävelyn asettaminen liikennesuunnittelun ensisijaiseksi kulkumuodoksi. Lisäksi uskon, että jatkossa Helsingissä puhutaan paljon perinteisen ydinkeskustan kilpailukyvästä esimerkiksi Pasilan uuden kaupunkikeskusprojektin takia. Tämä tutkimus nostaa ydinkeskustassa 1960-luvulla alkaneet symboliset katutaistelut muistamisen arvoiseksi historiaksi. Niiden tunteminen on mielestäni välttämätöntä, jotta ymmärretään modernin ajan suomalaista kaupunkihistoriaa – ja tulevaa kaupunkikehitystä.

Helsingin nykyinen postmoderni kaupunkisuunnitteludiskurssi alkoi muodostua poliittisesti loppusyksystä 1968. Silloin alkoi viitisen vuotta kestänyt katumielenosoitusten vaihe, jossa yliopistonuoriso liittolaisineen vaati henkilöautoliikenteen valtaamaan kaupunkiin autotonta ydinkeskustaa. Liikennepoliittisen yhdistyksen Enemmistö ry:n toimeliaisuus vaikutti aikoinaan välittömästi kaupunki- ja liikennesuunnitteluun jopa valtakunnallisesti, ja kansalaisliikkeen merkitys näkyi edelleenkin.

Vuoden 1968 sukupolvimyytti pitäisikin uudistaa! Jo ensimmäinen Aleksanterinkadun kävelykatumielenosoitus, joka pidettiin pari viikkoa ennen Vanhan valtausta, oli käytännön vaikutukseltaan huomattavasti suurempi kuin myyttiseksi narratiiviksi muodostunut

³ Keskityn Aleksanterinkadun alueeseen, koska Aleksanterinkadusta käyty julkinen kiistely tuotti tutkimusai-neistoa yli kolmen vuosikymmenen ajalta. Ohitan Iso Roobertinkadun ja muut vähäisemmin taisteluihin syntyneet kävelykadut käytännössä korkeintaan vain maininnalla.

ylioppilastalon valtaus konsanaan. Sitä paitsi Enemmistö ry osoitti sentään mieltä kadulla eikä keskuslämmitetyn rakennuksen sisällä.

Pariisin opiskelijamallakoissa katukivet kuulemma lensivät, ja poliisit olivat paikalla myös Helsingin Aleksanterinkadulla lauantaina 9. marraskuuta, kun muutaman sadan mielenosoittajan joukko marssi pahimman iltapäivänruuhkan aikaan Senaatintorilta Kolmen sepän patsaalle. Tuolloin vielä autokaistat kulkivat patsaan molemmin puolin. Patsaan juurellakin oli pari pysäköintiruutua. Kadulla nuoret vaativat kyltein ja iskulausein autoja pois Aleksilta. Patsaalla pitivät kävelykatuja puoltavia puheita valtakunnan viralliset radiokaalit, sosiaalidemokraattien kansanedustaja Arvo Salo, vasemmistolainen lääkäri-kirjailija Claes Andersson, Teiniliiton puheenjohtaja Olli J. Ojanen ja yllättäen myös 80-vuotias suojeluskuntaurheilun veteraani, professori Tahko Pihkala. Hän oli kadulla edistääkseen kävelyä liikuntamuotona. Keskuskadun autoliikenne seisahtui ja autojonot kasvoivat, koska osa mielenosoittajista jäi tahallaan kuuntelemaan puheita keskelle risteystä.

Opiskelijoiden tuotumus autoruuhkia vastaan kumpusi helsinkiläisten arkikokemuksista. Autoilu oli kasvanut ongelmallisiin mittoihin vain muutamassa vuodessa. Katumielenosoitus edusti muodikasta kansainvälisyyttä. Vietnamin sodan vastaista Yankee go home! -lausetta mukailleet kyltit toivottivat amerikkalaisen insinöörin Wilbur Smithin kotiinsa. Moottoriteitä keskelle Helsinkiä esittänyt kuuluisa Smithin ja Polvisen liikennesuunnitelma oli juuri julkaistu. Kun väkijoukko marssi takaisin Senaatintorille, tilanne kiristyi Mikonkadun risteyksessä. Osa nuorista istahti keskelle katua *sit in* -mielenosoituksen samalla tavoin kuin mustat amerikkalaiset tekivät 1960-luvun kansalaisyhteiskuntatieteen mielenosoituksissa. Helsingissäkin kysymys oli liikenteen lisäksi oikeustaistelusta – oikeudesta kaupunkiin, kuten tutkijat sanovat. Sillä tarkoitetaan oikeutta käyttää julkista tilaa ja oikeutta osallistua julkisen tilan käyttöperiaatteiden määrittelyyn.⁴ ”Autot pois Aleksilta” kaikui rytmikkäästi tavaratalojen ja pankkirakennusten seinistä. Istumakadunvaltaus hermostutti autoilijat ja kadunkulkijat. Poliisiauto lopetti provokaation tunkeutumalla sireenit ulvoen opiskelijajoukon keskelle.⁵

Aleksanterinkadun läntinen jakso Senaatintorilta Kolmen sepän patsaalle säilyi mielenosoituksista ja muusta poliittisesta aktiivisuudesta huolimatta vielä pitkään vilkkaana autoliikennekatuna. Enemmistö ry hiljeni 1970-luvun jälkipuolella, mutta yhdistyksen koaman poliittisen vaihtoehtoväen toimeliaisuus kasvoi ja kohdistui muun muassa Helsingin Linnunlaulun huviloiden ja erään hämäläisen lintujärven, Kojjärven, suojeluun – ja tarina tunnetusti jatkui Suomen valtiolliseen historiaan.

Aleksin toinen katutaisteluvaihe käynnistyi 1980-luvun alussa. Se tarkoitti konkreettista päivittäistä kamppailua arvokkaasta katutilasta jalankulkijoiden ja autoilijoiden kes-

⁴ Ks. esim. Harvey 2012, Lefebvre 1991, Mitchell 2003.

⁵ Helsingin Sanomat 10.11.1968 Enemmistö vaati autotonta Aleksia, Helsingin Sanomat 10.11.1968 Jalankulkijat valloittivat Aleksin, Suomen sosialidemokraatti 10.11.1968 Jalankulkijain mielenosoitus hämmensi auto liikennettä.

ken.⁶ Kaupunki ensin poisti kadulta noin sata kadunvarren pysäköintipaikkaa, mutta omaa oikeuttaan katuun ja kaupunkiin puolustaneet henkilöautoilijat eivät antaneet periksi. Luvaton pysäköinti rehotti Aleksanterinkadulla koko 1980- ja 1990-luvun siinä määrin, että ei ole liioiteltua puhua jatkuvasta, organisoimattomasta kansalaistottelemattomuudesta. Myös tämä keskiluokan autoilijoiden sissipysäköinti-ilmiö vaikutti omana aikanaan suunnitteluun ja poliittiseen päätöksentekoon.

Ydinkeskustan kolmas poliittinen katutaisteluaalto alkoi 1980-luvun lopulla, kun Jalikaliitto-niminen nuorten kaupunkilaisten toimintaryhmä alkoi vaatia tempauksin ja mielenosoituksin katutilaa kävelyn ja polkupyöräilyn käyttöön. Helsingin kävely-ydinkeskustasta pyrittiin 1990-luvun alussa tekemään Suomen ensimmäinen kunnallisen kansanäänestyksen aihe. Neuvoa-antava kansanäänestys jäi toteutumatta, mutta kansalaisaloite onnistui keräämään lyhyessä ajassa melkein kaksikymmentätuhatta allekirjoittajaa. Nimenkeruukampanja osaltaan siivitti vihreät Helsingin kaupunginvaltuuston vaikutusvaltaiseksi puolueeksi jo vuoden 1992 kuntavaaleissa. Myös katutaisteluiden neljäs aalto on jo viritetty. Sen nostattanevat uuden yleiskaavan kaupunkibulevardit ja kävelykeskustan laajentaminen.

Poliittiset taistelut laantuivat Aleksilla vasta, kun se muutettiin nykyisenkaltaiseksi kävely- ja raitiovaunukaduksi. Uudistettu katu otettiin käyttöön 35 vuotta ensimmäisen mielenosoituksen jälkeen lauantaina 4. lokakuuta 2003. Suomen suurimman kadunrakentamaturakan työmaa-aika oli kestänyt kaksi ja puoli vuotta mutta kamppailu kadun liikenteestä ja tilaratkaisuista esinäytöksineen jo melkein puoli vuosisataa. Ydinkeskustan liikeyritykset oli osin aiheettomasti leimattu uudistusten vastustajiksi. Siksi on huomionarvoista, että yleisten töiden lautakunnan vihreä puheenjohtaja Eric Pollock kiitti avajaispuheessaan kaupungin rakennusvirastoa hyvästä yhteistyöstä nimenomaan kadun liikeyritysten kanssa katutöiden aikana.

Ydinkeskustan yrityksiä rasitti koko 1900-luvun viimeisen kolmanneksen ajan kävelykatujen ja inhimillisen kaupunkikulttuurin vastustajan maine. Ikävä leima oli rakentunut pääosin poliittisesti – ja kyseenalaisesti – tutkimusajankohtani kävelykatukamppailujen aikana. Aleksanterinkatu muodosti nyt Pollockin mielestä ainutlaatuisen kaupunkitilan. Uudistus, joka vihdoinkin poisti henkilöautoliikenteen kadulta, korosti Aleksin merkitystä liikeydinkeskustan pääkatuna. Katu kytki Senaatintorin Kolmen sepän aukioon ja yhdisti yliopiston ydinkeskustan liikkeisiin.

Avajaisten juhlapäivänä kadulla kuljeskellut väkijoukko toi Helsingin Sanomien toimitajan Jarmo Huhtasen mieleen Lontoon Oxford Streetin vilkkauden. Kansainväliset rinnastukset olivat tyyppillistä koko kävelykatukamppailujen ajanjaksolle. Helsinkiä verrattiin useimmiten alemmuudentuntoisesti Euroopan muihin suurkaupunkeihin. Helsingissä ei ensin ollut kävelykatuja, kuten muissa suurkaupungeissa oli, ja sitten, kun niitä tuli

⁶ Sadik-Khan 2016. Janetie Sadik-Khan kutsuu vastaavaa ilmiötä New York Cityssä juuri päivittäiseksi katutaisteluksi, daily streetfight.

kokeiluluonteisesti tai pysyvästi, toteutustapa oli kriitikoiden mielestä ala-arvoinen ja lähes kansallisen häpeän aihe. Nyt uuden Aleksin avajaisjuhlaan oli kuitenkin aikaansaatu mannermainen meininki. Liikkeet pitivät ovensa avoinna tavallista pidempään. Taiteilija Ekku Peltomäen suunnittelemat valot leikkittelivät vanhojen rakennusten seinillä. Kolmen sepän aukiolle pystytetyllä lavalla soitti pietarsaarelainen lyömäsoitinorkesteri Drumline, tanssi rakennusviraston työhaalareihin pukeutunut ryhmä Gruppen Fyra ja taituroi Linnamäen sirkuskoululaisten joukko.

Miksi on tärkeää kertoa juhlista? Avajaisjuhla alleviivasi muutosta. Liikenneväylästä oli nyt tullut tapahtumien ja kuljeskelun paikka. Mutta taas tarvittiin poliisejakin. Kuten kadun kymmenissä kaupallisissa tempauksissa Niilo Tarvajärven ja Georg Malmstenin kulta-aikaan 1950- ja 1960-luvulla, Aleksin avajaisjuhlat huipentuivat lokakuussa 2003 poliisien soittokunnan tahdittamaan kulkueeseen katua pitkin Senaattorille.⁷

Mainitut kaksi syyspäivää määrittelevät tutkimukseni aikarajat: Helsingissä nousi syksyllä 1968 liike vaatimaan Aleksanterinkatua kävelykaduksi ja Aleksanterinkadun aluetta autottomaksi keskustaksi. Muutama vuosi aiemmin perustettu kaupunkisuunnitteluvirasto otti kävelykeskustan melkein heti tavoitteekseen, mutta henkilöautoliikenteen nykyinen kieltö tuli Aleksanterinkadulla voimaan vasta vuonna 2003. Kun Aleksanterinkadun katutyöt olivat vielä kesken vuonna 2002, päätettiin kävelykeskustan laajentamisesta myös Keskuskadulle. (Liitteessä 1 on esitetty aikajärjestys Aleksanterinkadun alueen katujen muuttumisesta autottomaksi.)

Juuri Keskuskadun valmistuminen kävelykaduksi vuonna 2014, on tehnyt aiempaa paremmin näkyväksi sen, että Helsingissä todella on kansan vilkkaasti käyttämiä kävelykatuja.⁸ Kaivokadun ja Esplanadien välinen liikeydinkeskusta ei kuitenkaan muistuta Etelä-Euroopan matkojen tuottamaa mielikuvaa vanhasta kaupungista – niihinhan kävelykadut usein ajatuksissa liitetään. Helsingin kävely-ydinkeskustan kadut eivät ole pittoreskin kapeita ja mutkittelevia. Autottomilla kaduilla myös liikennöi raitiovaunuja, takseja ja huoltoajoneuvoja. Se kuitenkin on tavallista kävelykaduiksi kutsutuissa paikoissa kautta maailman. Lisäksi kävelykeskustan hahmottamista on haitannut se sama syy, joka on ollut yhtenä tutkimukseni lähtökohtana: vaikka Helsingin kävelykeskustan muodostuminen on ollut radikaali muutos julkisen tilan käyttöperiaatteisiin, muutos on tapahtunut hitaasti ja on siksi jäänyt vaikeaksi havaita.

1960- ja 1970-luvun toivoton liikennekaos on unohtunut. Aleksanterinkadun länsijakso ja sen kaikki poikkikatut olivat vielä silloin täysin autoliikenteen käytössä. Sitä on vaikea enää tajuta. Tilaa jalankulkuun oli niukasti, mutta myöskään autoliikenne ei ollut sujuvaa, koska kaistakapasiteetti oli jo täysin käytössä. Ajouratojen takia aukiolle ei mahtunut

⁷ Hufvudstadsbladet 5.10.2003 Henrik Stenbäck, Fest och trummor på nya Alexen, Helsingin Sanomat 5.10.2003 Jarmo Huhtanen, Aleksin avattiin valoin, värein ja tanssien.

⁸ Ks. esim. Helsingin Sanomat 23.1.2016 Ajaako Helsinki autot ahtaalle? Lehti julkaisi Lari Malmbergin laajan artikkelin johdantona kuvaparin Keskuskadulta vuodelta 1961 ja 2016. Keskuskadun kävelykatu esitetään kuvatekstissä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edustavana symbolina.

kahviloita tai tapahtumia. Risteys aiheutti Mannerheimintien ajoneuvo- ja kävelyliikenteen ruuhkautumista. Jalankulkijoita kuoli joka vuosi erityisesti Kaivokadulla, kun autot kiihdyttivät heidän ylitseen. Polkupyöräily oli keskustassa käytännössä mahdotonta. Seenaatintori ja Rautatientori olivat autojen pysäköintipaikkoina, kuten myös Perunatori ja Vanha Pasaasi. Sen sijaan nykyään Aleksanterinkadun alueen kadut, aukiot ja torit ovat käytännössä autottomia. Liikenteen rauhoittaminen on tehnyt mahdolliseksi osoittaa erilliset kaistat myös pyöräilylle melkein kaikkialla ydinkeskustassa.

Tutkimukseni esittää tärkeimmät niistä sadoista julkisista ja yksityisistä kaupunkitilaa koskevista päätöksistä, joiden perusteella Aleksanterinkadun alueesta on tullut nykyisenkaltaisen Helsingin kävely-ydinkeskusta. Hidas ja jo unohtunut prosessi on mielestäni ollut tärkeää tuottaa osaksi suomalaista kaupunkihistoriaa, jotta kaupunkien kehittämisen ymmärrys lisääntyy. Historialliseen analyysiin ja historiantuntemukseen on perustunut myös esimerkiksi kaupunkisuunnittelun supertähdeksi kutsutun Janette Sadik-Khanin menestyksekkäs toiminta New Yorkissa 2000-luvulla.

Aleksanterinkadun länsijakson liikennejärjestelyistä ja katutilan muotoilusta kiisteltiin aikoinaan reippaasti kunnallispolitiikassa ja julkisuudessa. Kadun kauppiaat eivät kuitenkaan yhtenä rintamana vastustaneet liikenteen rauhoittamista. Kävelykatukiistoissa melkein aina oletetaan, että kauppiaat priorisoivat kadun autoliikenteen ja pysäköinnin sen sijaan, että arvostaisivat kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Näin oletetaan yrittäjiltä itseltään yleensä kysymättä. Tutkimukseni yhtenä näkökulmana onkin tarkastella, millä tavoin toteutuu kivijalkakauppiaiden oikeus osallistua kadun ja kaupungin suunnitteluun.

Aleksanterinkatua koskevien poliittisten taistelujen takana piili kysymys siitä, keiden ehdoilla julkisen tilan käyttötavat ratkaistaan. Aihe on laaja ja yhteiskunnallisesti suuntautuneen kaupunkitutkimuksen kannalta keskeinen. Julkisen tilan politiikkaan sisältyvät kaikkialla maailmassa kysymykset siirtolaisten, pakolaisten, köyhien, seksuaalisten vähemmistöjen, päihdeongelmaisten ja muiden marginaalisiksi määriteltyjen ryhmien kuumisesta yhteiskuntaan. Voiko kukaan kokea yhteiskunnan jäsenyyttä tai omistajuutta, jos hänen kadulla kulkemistaan tai julkisessa paikassa olemistaan rajoitetaan? Salliiko valitseva julkisen tilan politiikka liikkumisen ja olemassaolon vapauden kaikille - vai salliiko se pikemmin joidenkin kyseenalaistaa toisten vapaus? Keskustelua katujen käytöstä käydään jo pelkästään liikenteen kannalta koko ajan jokaisessa maailman kaupungissa.⁹

Koska katujen käyttö muodostaa perustan kaupunkilaisten kokemukselle kaupunki- ja yhteiskuntaelämän laadusta ja mahdollisuuksista, valta säädellä ja määritellä katukokemusta on keskeinen kaupunki- ja yhteiskuntapolitiikan kysymys. Katua on pidettävä yhteiskunnan tärkeimpänä poliittisena kohtana sekä symbolisesti että konkreettisesti. Kadulla esitetään yhtä hyvin voitonparaatit, vappumarssit kuin Pride-kulkueet. Kadulla tapahtuvat mellakat ja vallankumoukset – ja kadulla ne torjutaan. Kadulla sallitaan tai kielletään vapaus kulkea. Kadun olosuhteet suosivat tai rajoittavat elinkeinotoiminnan harjoittamista.

⁹ Ks. esim. Sadik-Khan 2016, 19–20.

Autoliikenteen käytössä olleen kadun muuttaminen kävely- ja raitiovaunukaduksi ei ollut Helsingissä yksinkertaista. Tutkimukseni näyttää, miksi ei ollut: toimijat tulkitsivat kadun merkityksen toisistaan poikkeavalla tavalla. Tutkimus nostaa esiin, millä tavoin eräät edelleen ajankohtaiset kaupunkipolitiikan teemat muodostuivat historiallisesti Helsingissä: Millaisia symbolisia ja kulttuurisia merkityksiä pääkadun ja liikeydinkeskustan julkiseen tilaan sisältyi? Millä tavoin kaupunkisuunnittelun valtapelin toimijat ovat ymmärtäneet julkisen tilan hyödyt omien tavoitteidensa kannalta? Keiden ehdoilla kaupungin julkista tilaa käytetään? Keille kadut kuuluvat? Keiden on kaupunki?

Tämä tutkimus kohdistuu yhden kadun liikenteellisiin vaiheisiin, mutta tarkastelusta avautuu näkyvä Helsingin kunnallispolitiikan ja kaupunkikulttuurin kehitykseen 1960-luvulta nykypäivään. Tulkitsen kävelykeskustan muodostumista kaupungin laajemman muutoksen funktiona. Kenen Alekski, sen Helsinki!

Kaupunkikehityksessä käsitellään, avataan ja suljetaan tulevaisuuden mahdollisuuksia. Jotkut vaihtoehdot suljetaan pois samalla, kun toiset avataan mahdollisiksi tai tavoiteltaviksi. Banaaleinkin liikenteellinen tai toiminnallinen muutos perustuu aina katujen poliittiseen määrittelyyn. Usein määrittely jää lausumatta ääneen. Myöhempi tutkija on samassa asemassa kuin aikalaiskansalainen. Vallankäytön ominaisuudet ja tavoitteet pitää päätellä.

Kadun tilankäyttöä koskeva päätöksenteko oli myös tutkimusajankohdan Helsingissä luonteeltaan poliittista ja yhteiskunnallisesti määrittyvää. Niinpä Helsingin ytimen kävelykatutaisteluiden ideologinen läpivalaisu edellyttää kriittisen historiantutkimuksen ja kulttuuritutkimuksen menetelmien käyttöä. Luotettavan ja kattavan empiirisen aineiston perusteella tehty päättely ja tulkinta ovat tämän kirjan tutkimusmenetelmiä.

Helsingin ydinkeskustan poliittisiin katutaisteluihin kohdistuva tutkimukseni palvelee urbanismia. Katu oli paitsi liikenneväylä ja tapahtumapaikka myös partituuri, josta kaupunkia soitetaan.

2. Johdanto

Olen koettanut pitää huolen, että tekstiä ei luettaisi nostalgisena kertomuksena yhden merkittävän kadun mielenkiintoisista vaiheista. En esittele Aleksanterinkadun talojen historiaa, en ole kovin kiinnostunut alueella toimineista yrityksistä muutoin kuin katutaistelun osapuolena, en kerro Aleksanterinkadun alueella asuneista ihmisistä. Käsittelen kaikkea tuollaista vain valikoiden.

Aleksanterinkadun länsijakso on kortteleineen tämän tutkimuksen aiheena, koska pitkäaikainen kävelykatukiistä tuotti tutkimuksen käyttöön ainutlaatuisen aineiston. Se mahdollistaa tutkimuksen urbaanista ympäristökongfliktista ja kaupunkisuunnittelun valtapelistä. Aineiston analysointi ja tulkinta historianantutkimuksen keinoin tarjoaa kansainvälisesti vertailtavissa olevaa tietoa kaupunkipolitiikan käyttöön. Tavoitteenani on valaista sitä, millaisia käännteitä katujen käyttötarkoituksen muutos edellytti kadun merkityksen ymmärtämisessä. Niinpä tutkimukseni kohdistuu jalkakäytävien reunakiven korkeutta tai ajokaistojen leveyttä enemmän Helsingin kaupunkipolitiikan keskeisimpien toimijoiden ajatteluun kollektiivisena ilmiönä. Reunakivetkin olivat silti tärkeitä. Kadun merkityksen ymmärtämistä tarkastelen yhteiskunnallisessa kontekstissa kaupunkikehityksen funktiona. Tutkimukseni rakentuu sille oletukselle, että katuja koskevat ajatukset perustuivat yhteiskunnallisiin ja poliittisiin lähtökohtiin.

Helsingissä on käyty vuosikymmeniä julkista keskustelua kaupunkikulttuurista, katukuvasta, vanhojen rakennusten suojelemisesta ja ydinkeskustan liikenteestä. Kamppailuun herätteli erityisesti 1960-luvulla koettu nopea ympäristönmuutos yhdessä kansainvälisten vaikutteiden kanssa. Kaupunkielämän tulevaisuus motivoi tuolloin kansalaistoimintaa kaikissa Länsi-Euroopan ja Yhdysvaltain itäosan suurissa kaupungeissa. Syynä oli kaksi seikkaa: kaupunkien kiihkeä rakentaminen ja yhteiskunnan nopea autoistuminen. Helsingissä erityisesti Töölönlahden alue on innostanut ainakin sata vuotta suunnittelijoita, kaupungihoitajia ja poliitikkoja. Silti 1900-luvun jälkipuolen urbanistiset puheenaiheet ra-

kennussuojelusta ja kaupunkilaisten oikeuksista kiinnittyivät erityisesti perinteiseen kaupalliseen ytimeen Aleksanterinkadun alueelle.

Valtaosa helsinkiläisistä kannatti kävelykatuja liikeydinkeskustaan jo 1960-luvulla, jota kaupunki olisi muuttunut viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Suunnittelijapiireissä tunnettiin hyvin esimerkiksi New Yorkin Greenwich Villagessa virinnyt kaupunkiympäristökamppailu. Se nosti perinteisen korttelikaupungin suojeluarvot menestyksekkäästi vastakkain moottoriliikenteen sujuvuutta korostaneiden suunnitteluvisioiden kanssa. Samantapainen asetelma syntyi Helsingissä syksyllä 1968. Naapuripääkaupungeissa Kööpenhaminassa ja Tukholmassa toteutettiin jalankulkua palvelleita ajoneuvoliikenteen rauhoittamistoimia jo vuosikymmenen alkupuolella,¹⁰ mutta Helsingissä toimenpiteitä ei saatu tehtyä poliittisten ristiriitojen takia pitkään aikaan.

2.1 Tutkimustehtävä ja -kysymykset

Tehtävänä on tuottaa kaupunkipolitiikan ja -tutkimuksen käyttöön historiallinen esitys Helsingin Aleksanterinkadun alueen muodostumisesta nykyiseksi kävelykeskustaksi. Samalla koetaan osoittaa, että erityisesti ydinkeskustan julkisen tilan politiikalla on keskeinen merkitys kaupungin tulevaisuudelle ja asukkaiden hyvinvoinnille. Tehtävään sisältyy kysymys siitä, millä tavoin katu ymmärrettiin julkisena tilana tutkimusajankohdan Helsingissä.¹¹

Tutkimukseni kuuluu historian alaan. Tavoitteena ei ole synnyttää, vahvistaa tai kumota suunnitteluteoriaa, vaan esittää aineiston perusteella tasapainoinen tulkinta toteutuneista tapahtumista. Teoriat ja opilliset näkemykset kiinnostavat sikäli kuin oletan niiden vaikuttaneen suunnittelijoiden ja muiden osallisten toimintaan. Viitataan tutkimuksessani joihinkin teoreettisiin näkökohtiin, koska haluan vuoropuhelua historiantulkintani ja kirjoitusajankohdan tulevaisuudenvuoropuhelujen välille. Tavoitteena on, että tutkimus tuottaisi aineksia tuoreille kaupunkipoliittisille avauksille ja hyödyttäisi kaupunkikehitystä. Esitän avauksia itsekin.

Yhteiskunnallinen kamppailu Helsingin kävelykeskustan muodostamisesta on osa *urbaania ympäristökysymystä*. Viitataan laajaan tutkimukselliseen kontekstiin. Ympäristökysymys on Markus Laineen ja Lasse Peltosen määrittelyn mukaan yleinen tulkintakehys ja institutionalisoitunut diskurssi, jonka takana on yleinen ympäristöntilaan kohdistuva huo-

¹⁰ Vertailutietoa pohjoismaisista ja keskieurooppalaisista kaupungeista ks. esim. Gehl and Gemzöe 1996, 24–25.

¹¹ Kalela 2000, 34, 63–64, 73, 76–79, 182. Kalelan mukaan historiantutkimuksen tehtävänä on osallistua historiaksi muuttumisen prosessiin. Historiaksi muuttuvat sellaiset kohteet, joita yleisöt pitävät muistamisen arvoisena, ja pääosa historiaksi muuttumisesta tapahtuu muissa yhteyksissä kuin historiantutkimuksen piirissä. Historiantutkimuksella on kuitenkin oma rekonstruktion ja argumentoinnin asiantuntemukseen perustuva osansa historiaksi muuttumisessa. Tehtävänä on yleisesti ottaen tukea aikalaisten pyrkimystä tehdä historian avulla maailmasta käsitettävä. Historiantutkimuksen lähtökohtana ovat tutkimuskohteeseen liittyvät historiakuvat, ja tutkimuksen tarkoituksena on kommentoida, kumota, vahvistaa tai tarkentaa historiallisia ilmiöitä koskevia käsityksiä.

li. Tutkimusajankohdan helsinkiläiset toimijat liittivät keskustelun kaupunkiliikenteen ongelmista ja niiden ratkaisukeinoista osaksi ympäristöä koskevaa laajempaa merkitysuniversumia. Helsingin keskustan autoliikenne kasvoi nopeasti 1960-luvulla. Siihen reagoitiin muun muassa vaatimalla kävelykatuja keskustaan. Tämä synnytti Laineen ja Peltosen käsittein *ympäristökonfliktin*.¹² Urbanit ympäristökonfliktit muodostuvat Jarno Valkosen ja Kimmo Saariston mukaan useimmiten siitä, ketkä hallitsevat kaupunkitilaa.¹³ Konfliktien ratkaisemisessa ja niistä oppimisessa on tärkeää välttää osapuolten niputtamista leimaaviin ja yksinkertaistaviin kategorioihin. Kiistojen tyydyttävä selvittäminen edellyttää niiden syiden ja selitysmallien tutkimusta.¹⁴ Tämä pätee varmasti yksittäistapauksiin, mutta konfliktitutkimus voi myös muuttaa yleisiä toimintatapoja vähemmän konfliktihakuisiksi.

Uskon, että katutilan käyttöä ja ymmärtämistä koskevien kiistojen tutkimuksellinen käsittely auttaa purkamaan eräitä ennakkokäsityksiä ja rooliodotuksia, jotka ovat edelleen voimissaan. Kaupunkisuunnittelijoiden esimerkiksi usein ajatellaan edistävän omaksumiensa suunnitteluidealien soveltamista kaupunkiin ilman riittävää arkipäivän elämismailman tuntemusta. Elinkeinotoimijoiden puolestaan sanotaan melkein aina vastustavan muutoksia omassa fyysisessä liiketoimintaympäristössään. Ristiriita kärjistyy yleensä, kun suunnitellaan muutoksia olemassa olevaan perinteiseen kaupunkirakenteeseen. Kun ydinkeskustaan esitetään kävelykatuja, odotettavissa on aina vastakkainasettelua.¹⁵ Suunnittelijoita ja keskustan kauppiaita koskevissa käsityksissä on varmasti perää, mutta ne ovat todennäköisesti myös liioiteltuja yleistyksiä.

Kuten ympäristökonfliktit aina, myös kamppailu Helsingin Aleksanterinkadun liikenteestä, tilankäytöstä ja maineesta rakentui diskursiivisesti ja yhteiskunnallisesti. Niinpä käsitys kadun merkityksestä todennäköisesti muuttui ajan kuluessa. Tämä synnyttää tilauksen nimenomaan historian tutkijalle. Jos liikenteen, liiketoiminnan ja kohtaamisten katutila käsitetään sosiaalisesti konstruktioksi, niin samoin on sanottava kadun käytön yhteiskunnallisista edellytyksistä. Kadun merkitysten ymmärtäminen on mahdollista vain, jos tajutaan, kuinka eri toimijaryhmät eri aikoina halusivat käyttää katua.

Tutkimuskysymyksenä on: miksi ja millä perusteella Helsingin toimijat kannattivat tai vastustivat Aleksanterinkadun muuttamista autottomaksi kaduksi vuosien 1968 ja 2003 välisenä tutkimusajankohtana? Kysymyksen kontekstina ovat Helsingin ydinkeskustan liikennekäsitteet. Liikennettä koskevissa puhetavoissa näkyi, kuinka kaupunkisuunnittelun toimijat (muutkin kuin ammattisuunnittelijat) projisoivat liikennepoliittisiin argumentteihin omat tavoitteensa kaupungin tulevaisuudesta. Kyse ei ollut vain kadusta tai liikenteestä, vaan katupuhe sisälsi kaupunkia ja kaupunkielämää koskevia tavoitteita. Ne ole-

¹² Laine ja Peltonen 2003, 13.

¹³ Valkonen ja Saaristo 2010, 102. Luonnontilaisia ympäristöjä koskevat konfliktit, kuten Kojjärvi tai Natura-kiistat, kohdistuvat yleensä luonnonvarojen käyttöön, urbanit konfliktit kaupunkitilan hallintaan.

¹⁴ Valkonen ja Saaristo 2010, 105-106.

¹⁵ Ks. esim. Rantala, Luukkonen, Karhula, Vaismaa, Mäntynen ja Metsäpuro 2014, 112.

tettavasti vaihtelivat. Tutkimuskysymys kurkottaa lisäksi esimerkiksi kysymykseen siitä, keillä toimijoiden mielestä oli oikeus osallistua kaupungin määrittelyn, tuottamisen, muodostamisen ja muotoilun prosesseihin.

Kävelykeskustasta kamppailtiin Helsingissä poikkeuksellisen pitkään. 1990-luvulla alkoi syntyä päätöksiä, joiden perusteella nykyinen Kluuvin kävelykeskusta muodostui. Niinpä tutkimuskysymykseni, jossa haetaan vastausta sekä kävelykatujen kannattamisen että vastustamisen perusteluihin, sisältää oletuksen, että kannat muuttuivat. Jossakin vaiheessa näkemykset kävelykatujen hyödyllisyydestä alkoivat poiketa aiemmista. Tutkimuskysymykseni merkitsee, että tämä muutos pitää havaita ja osoittaa. Se edellyttää, että analysoidaan pitkänä aikana syntynyt tutkimusaineisto huolellisesti ja herkästi. Kaupunki ja sen tulevaisuutta koskevat näkemykset todennäköisesti muuttuivat eri toimijaryhmissä moneenkin kertaan melkein puolenvuosisadan tarkasteluajana.

Kaupunkipoliittisen kamppailun toimijoita olivat ammattisuunnittelijoiden lisäksi kunnallispolitiikot, kaupunki- ja liikennepoliitikasta kiinnostuneet ympäristöaktivistit, elinkeinoelämän monet toimijat, kaupunginjohtajat, virastopäälliköt, tutkijat ja mediakommentaatit. Poliittinen keskustelu kävelykaduista ja autoilusta nojasi yleiseen mielipiteeseen ja toisaalta vaikutti siihen. Ydinkeskustan liikennekamppailu ilmensi siten laajempaa kaupunkipoliittista ristiriitaa: kenen katu, sen kaupunki. Keskustelu katujen muutoksesta koskettaa siten myös sitä, keillä on oikeus ja mahdollisuus osallistua muutoksen tekemiseen.

Tutkimuksen nimi viittaa myös Jane Jacobsin oivallukseen siitä, että kadut muodostavat ensimmäisen mielikuvan kaupungeista.¹⁶ Katu julkisena tilana edustaa Jacobsille kaupunkia. Esimerkiksi Jaakko Ylinen sanoo, että modernistinen kaupunkisuunnittelu – jota vastaan Jacobsin nousi – hävitti kadun. Se tarkoittaa, että rationalistisessa traditiossa julkisen tilan merkitys kaventui liikenneväyläksi.¹⁷ Henri Lefebvrellä, David Harveylla ja Don Mitchellillä kaupunki viittaa julkiseen elämään ja yhteiskuntaan.¹⁸ Monet ekonomistit, sosiologit, kulttuuriantropologit ja historioitsijat ovat käsitelleet katujen ja muiden julkisten paikkojen merkitystä siltä kannalta, ketkä ovat oikeutettuja kuulumaan kaupunkiin ja yhteiskuntaan. Mielestäni tämä on tutkimusaiheeni kannalta keskeistä. Kun arvioin lähdeaineistoa tutkimuskysymykseni valossa, pidän koko ajan silmällä, mitä voi päätellä siitä, kuinka eri toimijat käsittivät sen, keillä oli täysivaltainen oikeus katuun, kaupunkiin ja yhteiskuntaan. Tarkastelen yhteiskunnallisesti suuntautuneen tutkimuksen käsityksiä kadun merkityksestä ja kadulla kulkemisen merkityksestä tutkimukseni kolmannessa luvussa.

Tutkimuksen nimessä mainittu katutaistelun käsite viittaa juuri poliittiseen kamppailuun katujen luonteesta, määrittelyvallan kysymyksistä ja lopulta yhteiskuntaan kuulumisesta. Taistelua Helsingin liikeydinkeskustan katujen käytöstä käytiin symbolisesti ja konkreetti-

¹⁶ Jacobs 1963, 31. ”Think of any city. What comes to mind? Its streets.”

¹⁷ Ylinen 1981, 155. Kun rakennusten välisen oleskelun tila on hävinnyt, rakennukset ovat eristäytyneet toisistaan. Ympäristö köyhtyy, jos kaupunki rationalisoidaan pelkiksi rakennuksiksi ja kulkuväyliksi.

¹⁸ Ks. esim. Mitchell 2003, 18.

sesti kadulla mutta enimmäkseen kuitenkin suunnittelijoiden työpöydillä, yritysten kulmahuoneissa, virkamiesten neuvotteluissa, poliitikkojen kokouksissa ja sanomalehtien sivuilla. Kamppailuihin, taisteluihin ja vallankumoukseen viittaaminen on sangen yleinen retorinen keino kaupunkisuunnittelupuheessa. Autoilijoiden ja jalankulkijoiden asettaminen vastakkain on ollut Helsingin kaupunkipoliittisen keskustelun pysyvä ominaisuus. Toimijat viljelivät vallankumousretoriikkaa runsaasti 1970-luvun vaihteen molemmin puolin, ja se näyttää olevan ajankohtaista jälleen 2010-luvulla.¹⁹

Nykyään tunnutaan ajattelevan, että juuri nykyisen toimijapolven aikana on käynnistynyt ennennäkemätön muutos Helsingin kaupunki- ja liikennesuunnittelussa. Länsimetron valmistuminen, päätökset muista uusista joukkoliikenneyhteyksistä, kaupunkibulevardien suunnittelu ja kävelykeskustan yhdistäminen oikeuttavat näkemyksen. Tutkimuksessa on silti myös tuotava esiin se, että suunnittelun paradigmanmuutos kävely- ja joukkoliikennekaupungin hyväksi on alkanut tuottaa näkyviä muutoksia ydinkeskustan katutilaan jo vuosikymmeniä sitten, joskin hitaasti. Historiallisesti katsottuna Helsingin ydinkeskustan jalankulkuvallankumous on lisäksi tarkoittanut radikaalia muutosta ydinkeskustan katujen ja muiden julkisten paikkojen käytössä, ei vain tilallisissa järjestelyissä.

Elävä elämä on osoittanut, että oikeus katuun ja kaupunkiin on monien ihmisten kannalta konkreettinen ja tärkeä näkökulma. Tästä rakentuu yksi tutkimukseni keskeisistä ajankohtaisista yhteiskunnallisista merkityksistä. Yhteiskuntaan ei voi kuulua täysivaltaisesti ilman täyttä oikeutta katuun. Esimerkiksi turvapaikanhakijat hakeutuvat osaksi yhteiskunnan arkea juuri ydinkeskustoissa.²⁰ Toisaalta uusnatsien katupartiot ovat osoitus ääriliikkeiden pyrkimyksestä kontrolloida rasistisesti kaupunkiin ja yhteiskuntaan kuulumista juuri ydinkeskustan kaduilla.²¹ Lähi-idässä ja Intiassa esiintyvä, naisiin kohdistuva joukkoahdistelu nousi uutisiin Kölnissä vuodenvaihteessa 2016. Väkivallalla ja häirinnällä naisia häpäisevä *taharrush gamae* -ilmiö pyrkii Susanne Dahlgrenin mukaan ajamaan

¹⁹ Ks. esim. Sadik-Khan and Solomonow 2016, Nevalainen 2004, Flint 2011, Brandes Gratz 2011, Norton 2011, Helsingin Sanomat 23.1.2016 Lari Malmberg, Vallankaappaus autokaupungissa. Näyttävä neljän sivun juttu päivittää Helsingin Sanomien 1960-luvulta saakka jatkuneen urbanistisen tradition tähän päivään. Dramaattinen jännite rakentuu edelleen autokaupungin liikennesuunnittelun ja ympäristöaktiivisuuden varaan. Helsingin Sanomat 31.1.2016 Anna-Stiina Nykänen, Että sellainen vallankumous, Helsinkiä rakennetaan pyöräilijöille. Sitä on hyvä mieltä, kun istuu autossa ruuhkassa. Nykänen kyseenalaistaa uuden yleiskaavan bulevardisointi-idean ja saa tukea kaupunkimaantieteen professorilta Mari Vaattovaaralta. Tekstissä päivitetään myös autonpotkijakuvasto: ”Mutta kauempaa tulee nutturapäinen nuorimies, ja pelkään pahaa. Kyllä hän kiertää auton eteen, työntää naamansa tuulilasiin kiinni ja huutaa kuskille. Nutturapäät ovat vaarallisia. He vihaavat autoja. Mistähän sekini tunne kumpuaa?”

²⁰ http://yle.fi/uutiset/helsingin_poliisi_kolnin_hairinta_uhkasi_tapahtua_myos_helsingissa_1_000_turvapaikanhakijaa_asetatunnelissa/8576615, http://yle.fi/uutiset/krpn_tutkinnanjohtaja_suomessa_ei_suunniteltu_vastaavaa_kuin_kolnissa/8576981.

²¹ HS 6.1.2016 Satu Vasantola, Lasse Kerkelä, Marjukka Liiten, Johtajina rikoksista tuomittuja. ”Valkoista valtaa” ajavat katupartiot ovat alkaneet päivystää useiden paikkakuntien kaduilla. ”Katupartioiryhmiä on syksyn ja talven aikana perustettu muun muassa Kemiin, Joensuuun, Ouluun, Poriin, Asikkalaan ja Vihtiin.” Ks. http://yle.fi/uutiset/sisaministeri_orpo_katupartioissa_aariajattelun_piirteita_eivat_lisaa_turvallisuutta/8575900.

naiset pois julkisesta tilasta.²² Sekä katupartiointi että joukkohäirintä osoittavat ydinkeskustan julkisen tilan yhteiskunnallista merkitystä: virallisen kontrollin lisäksi julkiseen tilaan kohdistuu pyrkimystä yksityiseen ja juridisesti kyseenalaiseen säätelyyn. Katupartioijat ja joukkoahdistelijat projisoivat omat ahtaat yhteiskunnalliset tavoitteensa kaduille. Myös katujen liikennekamppailuja on tarkasteltava vallan ja politiikan kysymyksinä.

Helsingissä jännite kiinteistönomistajien, yritysten ja kaupungin kesken oli tutkimusajan merkittävin julkisen tilan hallinnan kysymys. Kaupunki omistaa kadut, mutta ne on luovutettu julkiseen käyttöön. Sosiologit pitävät julkisen kadun ihanteena sen yhteistä luonnetta eräänlaisena yhteismaana. Yhteisen kadun hallinta on jatkuvaa neuvottelua ja kamppailua. Osoitan tutkimuksessani, kuinka suunnittelupelissä ja sitä koskevissa narratiiveissa on liike-elämän intressit niputettu liian karkeasti yhteen. Kiinteistöt ja liikehuoneistoissa vuokralla olevat yritykset on käsitetty yhdeksi ja samaksi toimialaksi, ”kaupaksi”. Todellisuudessa kadun käyttöä koskeva ristiriita on ilmennyt voimakkaimmin kaupungin ja kiinteistönomistajien välissä, koska ne ovat osapuolena esimerkiksi asemakaavoituksessa. Kysyn, kuinka pienyrityttäjät, jotka harjoittavat kivijalkaliiketoimintaa usein vuokralaisina, ovat saaneet osallistua kaupunkisuunnittelupeliin. Kivijalkakauppoja ja -kahvilointa pidetään tärkeinä, koska ne pitävät kadut elävänä, mutta millainen on niiden asema kadun suunnittelussa ja käytössä? Onko kivijalkayrityksillä oikeutta katuun ja kaupunkiin?

Aleksanterinkadun alueen ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen on paikallishistorioissa ja vaikuttajien muisteluissa käsitetty lähinnä symboliseksi kamppailuksi Helsingin liikenteen hallinnasta. Puran tätä käsitystä ja selvitän, millaisia odotuksia ja tulevaisuuskuvia kannattajat ja vastustajat sisällyttivät julkisen tilan muuttamiseen autottomaksi. Yhtäällä olivat kaupungin liikennejärjestelmän henkilöautoriippuvuudesta huolestuneet aktivistit, toisaalla vapaan autoistumisoikeuden puolesta liputtanut valtiovalta ja autoiluun kytketty elinkeinoelämä.²³ Suunnittelijoiden, poliitikkojen, lehdistön, kaupunkilaisten ja Helsingin ydinkeskustan elinkeinotoimijoiden tuli sopeuttaa oma toimintansa ja mielipiteensä näiden linjojen mukaan.

Liikennepolitiikan kontekstissa kävelykadut on lähes aina muutta mutkitta yhdistetty ajoneuvoliikenteen vähentämiseen. Ilmastopolitiikka motivoi ajattelutapaa nykyään voimakkaasti. Kaikki järkevät ihmiset pitänevät tärkeänä, että ilmastonmuutosta koetetaan hidastaa. Haluan jo tästä syystä suhtautua tutkimuksessani avoimen kriittisesti siihen, millä edellytyksin kävelykadut todella vähentävät autoilua kaupungin alueella. Esimerkiksi jo 2000-luvun vaihteessa myös Suomessa todettiin, että ydinkeskustan kävelykadut saattavat olla osa toimenpiteiden kokonaisuutta, joka tosiasiaa lisää eikä vähennä kau-

²² http://www.iltalehti.fi/ulkomaat/2016011220945592_ul.shtml, HS 13.1.2016 Jukka Huusko, Ahdistelu pyrkii eristämään naiset.

²³ Ks. Norton 2011, 18. Norton käyttää käsitteitä *the automobile industry* ja *motordom* kuvaamaan elinkeinoja, jotka olivat Yhdysvalloissa suoraan taloudellisesti linkittyneet varhaiseen henkilöautoiluun. Käsitteet sisälsivät autojen valmistuksen, autokaupan ja esimerkiksi autoilijoiden etujärjestöt. Käsittelem tätä kysymystä myöhemmissä Suomen oloissa tutkimukseni viidennessä luvussa.

pungin liikennejärjestelmän henkilöautoriippuvuutta. Helsingissä väläytettiin jo 1960-luvulla, että autoilu saattaisi lisääntyä, jos ydinkeskusta rajoitettaisiin autottomaksi, koska autonomistajaperheet tekisivät ostos- ja asiointimatkinsa keskustan sijasta taajaman ulkopuolelle automarketeihin.²⁴

Otin kävelykeskustan ilmastoahyödyn problematisoinnin esiin jo johdantovaiheessa, koska haluan korostaa tutkimuksellista näkökulmaani: en pidä itsestään selvänä, että kävelykeskusta kaikissa tapauksissa vähentää autoilua kaupungissa ja että sillä kaikissa tapauksissa olisi myönteisiä ilmastovaikutuksia. Ajattelutapani kävelykeskustan suhteen on siis analoginen sen kanssa, kuinka esitystä Helsingin sisäänajoväylien bulevardisoinnista tulisi mielestäni käsitellä. Esimerkiksi Mari Vaattovaara ja Raine Mäntysalo ovat kysyneet, saavutetaanko bulevardisoinnilla todella ne hyödyt, joita kuvitellaan saavutettavan. Suhtaudun tutkijana kävelykatutaistelun argumentteihin neutraalisti ja koetan ymmärtää eri näkemysten perustelut, kuten mielestäni bulevardikeskustelussakin pitää tehdä. Tästä ei tietenkään seuraa, että kannattaisin status quota. Uskon vain, että myönteinen kaupunkikehitys hyötyy korkealaatuisesta dialogista. Lisäksi tutkimuskysymyksen sisältämä oletus siitä, että ainakin kävelykatujen vastustajat muuttivat kantaansa jossakin vaiheessa, edellyttää tutkimukselle asetettujen laatuvaatimusten puolesta kävelykatujen dekonstruoinnista itsestään selväksi kuvitelluista hyödyistä.

Tutkimukseni näkökulmien yhteiskunnallinen merkityksellisyys liittyy nykyään ajankohtaisiin keskustelunaiheisiin siitä, millä ehdoilla ja millä edellytyksillä Helsingin ja muiden kaupunkien keskustan liikennettä jatkossa säädellään osana julkisen tilan politiikkaa.

Julkisen tilan politiikasta aukeavia konkreettisia ja ajankohtaisia kysymyksiä ovat: Ketkä katuja voivat käyttää? Mitä oikeus katuun, kaupunkiin ja yhteiskuntaan tarkoittaa? Ketkä saavat osallistua suunnitteluun ja päätöksentekoon? Millä edellytyksin Helsingin kävelykeskustaa voidaan laajentaa ja vahvistaa? Kuinka liikennettä ja tilankäyttöä koskevat ratkaisut vaikuttavat ydinkeskustan elinvoimaisuuteen ja kaupunkirakenteeseen? Voidaan-ko katujen tilaratkaisuilla ja käyttötavoilla tukea esimerkiksi täysin autotonta elämäntapaa?²⁵ Millaista teknologiaa tarvitaan ja millaisia kadun käyttörajoituksia joudutaan harjoittamaan, jos niin sanotut robottiautot tulevat? Tulisiko kaupungin sittenkin sallia tai pe-

²⁴ Ks. esim. Toiskallio 2000, 183–187. Toiskallio kytki kävelykeskustan edellytykseksi esitetyt Kluuvin, Elielin ja Kampin pysäköintilaitokset keskustatunneliprojektiin ja ajoneuvoliikenteen kasvattamiseen, US 23.5.1965, Pentti Murole Jalankulkija liikenteen kaaoksessa.

²⁵ Ks. esim. Helsinki Times 4.7.2014, The future resident of Helsinki will not own a car.

räti itse rakentaa autoliikennetunneli keskustan alitse Ruoholahden ja Sörnäisten välille?²⁶ Mitä kaikkea tarkoittaa käytännössä Helsingin uuteen yleiskaavaan sisältyvä ajatus keskustaan johtavien väylien hidastamisesta?²⁷ Vaikka en kykene tässä tutkimuksessa vastaamaan kovin tyhjentävästi näihin kysymyksiin, uskon, että tutkimuksellani on tarjota pohdintaan uusia, historiallisesti määriteltyjä näkökulmia.

Tutkimustehtävä edellyttää toimijoiden ääneen lausumattomien ja itsestään selvyksiin pitämien käsitysten päättelmistä ja tulkitsemista, jotta heidän toimintansa Helsingin kävelykeskustan muodostumisessa tulisi ymmärrettäväksi.²⁸ Siksi nimenomaan aate- ja mentaliteettihistorialle ominainen lähestymistapa on tutkimustehtävän kannalta käyttökelpoisin.²⁹ Siinä olennaista on koettaa ymmärtää toimijoiden ajattelua, tässä tapauksessa sitä, millaisia merkityksiä eri toimijaryhmät sisällyttivät kadun ja liikenteen käsitteeseen. Toimijat eivät kertoneet ajatuksiaan menneinä vuosikymmeninä siten, että ne olisi-

²⁶ Tämä kysymys ei ole ollut ajankohtaisin viime vuosina, mutta se nousee jälleen jossakin vaiheessa esityslistalle. Aiemmista vaiheista ks. esim. HS 10.12.2010 Keskustatunnelia ei saada rahoitettua käyttömaksuilla. ”Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä laaja kävelykeskusta ei ole mahdollinen ilman autotunnelia.” Mustonen 2010, 184. KSV:n virastopäällikkö Tuomas Rajajärvi piti tavoiteltavana, että ydinkeskustan saavutettavuutta henkilöautoilla parannetaan keskustatunnelin avulla, jotta keskustan asema ei heikkene kehätievyöhykkeen palvelukeskittymiin verrattuna. Ks. myös esim. Keskustatunneli, Talous- ja markkina-analyysi, vi. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2001:23, Katuosasto. Ks. myös. HS Nyt 17.12.2010 Laura Haapala, Valtuusto-vahti, Tunneli palaa. HS 28.2.2013 Joonas Laitinen, Tulevat ruuhkat toivat taas esiin keskustatunnelin. Vaikka kaupunginhallitus päätti vihreiden, Sdp:n, vasemmistoliiton ja keskustan äänin vuonna 2008, että keskustatunnelin valmistelu keskeytetään, kaupunginvaltuuston vuonna 2010 hyväksymän maanalaisen yleiskaavan on tulkittu jättäneen keskustatunnelin rakentamisen mahdolliseksi tulevaisuudessa. Osa Helsingin kunnalliselämän johtajista oli vuonna 2013 sitä mieltä, että keskustatunneli on ilmeisesti tarkoituksenmukainen ratkaisu. Kaupunkisuunnittelulautakunnan kokoomuslainen puheenjohtaja Risto Rautava piti tunnelia ”keskustan keskeisimpänä liikennesuunnitteluasiana” ja esitti, että kaupunki tilaisi asiantuntijaselvityksen tunnelin kokonaisvaikutuksista. Liikennesuunnittelupäällikkö Ville Lehmuskoski perusteli keskustatunnelia sillä, että Helsingin asukasmäärän kasvu aiheuttaa henkilöautoliikenteen kasvua. Kaupunkisuunnittelusta vastaava sosiaalidemokraattinen apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä ei pitänyt tunnelihanketta rahoituksellisesti realistisena. Vanhemmista vaiheista ks. Castren – Korhonen – Larjavaara 2002, 82–87, Toiskallio 2002, 183–197, HS Nyt 45/2006 Katja Martelius, Kävelevä helsinkiläinen, Autoilijoiden etujärjestö Autoliitto on perinteisesti kannattanut keskustatunnelia. Kävelykeskustan kannattajat ovat torjuneet sen korostaen, että kävelykeskustan laajentaminen olisi liikeenteellisesti mahdollista myös ilman, että ensin sijoitetaan satoja miljoonia euroja autoliikenteen edistämiseen.

²⁷ Yleiskaava 2050 koskevasta julkisesta keskustelusta ks. esim. HS 3.1.2016 Seppo Laaksonen, Helsingin yleiskaava on moraalisesti arveluttava, mielipide, Jarkko Lahtinen, Missä on kaupunkibulevardien esikuva?, mielipide, HS 6.1.2016 Mikko Aho, Yleiskaavasunnittelussa on katsottava hyvin kauas, mielipide, Tapio Nurmi, Kaupunkibulevardit haittaavat pieni- ja keskituloisia, mielipide, Juhani Korpela, Kaupunkibulevardien laskelmat ovat höttöä, mielipide.

²⁸ Hyrkkänen 2002, 21–27. Collingwoodin mukaan ihmisten toiminnan ymmärtäminen edellyttää ihmisten ajattelun ymmärtämistä. Ajattelun ja toiminnan välinen oletettu yhteys on tutkijan päätelmä.

²⁹ Hyrkkänen 2002, 81, 95–99, 103. Mentaliteetista ja mentaliteettihistoriasta tuli historian tutkimuksessa 1900-luvun jälkipuolella Hyrkkäsen mukaan käyttökelvottoman epämääräisiä käsitteitä, mutta määriteltynä reflektoitamattoman ajattelun tasoksi mentaliteetilla on edelleen selitysvoimaa. Sen sijaan mentaliteettia ei Hyrkkäsen mukaan pidä mystifioiden ymmärtää joksikin stabiliksi ja homogeeniseksi uskomusten ja käsitysten koosteeksi, joka suuntaisi jokaisen yksilön kaikkia ajattelu- ja toimintatapoja jatkuvasti. Hyrkkäsen mukaan mentaliteetti on selitysoimainen historiantutkimuksen käsite, koska se rakentuu historian toimijoiden suhtautumistavoista ja asennoitumisesta.

vat suoraan meidän luettavissamme. Käytettävissä oleviin dokumentteihin on tallentunut vain se, mitä kulloisenakin ajankohtana on pidetty tarpeellisenä sanaa, jotta on tullut ymmärretyksi siinä historiallisessa tilanteessa. Vaikka joku olisi kävelykatutaistelujen melkeissä ajatellutkin myös myöhempiä ihmisiä mahdollisina lukijoina tai kuulijoina ja koettanut vaikuttaa omaan tai omien ajatustensa jälkimaineeseen, hän ei olisi voinut tietää, millaisessa maailmassa me elämme ja millaisessa merkityskentässä menneiden aikojen jättämiä jälkiä arvioimme. Oikeuden tekeminen aiemmille toimijoille ja toisaalta nykyisten toimijoiden kannalta tärkeiden merkitysten päättely menneisyyden jättämistä jäljistä on historiantutkimuksen arkea. Jos päättely onnistuu, osa menneisyydestä voi muuttua muistamisen arvoiseksi historiaksi.

Mihin sitten historiaa tarvitaan? Eikö voitaisi vain suunnitella sosiologisen, kaupallisen ja teknisen tiedon varassa uutta parempaa kaupunkia, ja sillä hyvä? Ensinnäkin on syytä todeta, että Helsingin kaupunkisuunnittelussa, joka on laaja diskurssi, tullaan joka tapauksessa käyttämään erilaisten strategisten tavoitteiden ajamiseksi historiallisesti esitettyä tietoa. Diskurssi on luonteeltaan strategioiden kamppailua. Esitetään esimerkiksi kilpailevia näkemyksiä siitä, mikä on ollut olennaista Helsingin ydinkeskustan kehittämisessä tai millä perustein jalankulkemista on haluttu edistää tai torjua. On syytä tarjota keskusteluun myös historiantutkimuksen menetelmin tuotettu näkemys. Se ei ole lopullinen totuus tai totuuden monopoli. Pikemmin historiantutkimuksen tuottamat näkemykset tarjoavat mahdollisuuden arvioida nykyisten kilpailevien strategioiden historiaesityksiä. Tätä tarkoittaa historiantutkimuksen tuottaman tiedon ajankohtainen yhteiskunnallinen hyödyllisyys. Ilman tutkimuksen kriteerein tuotettua tietoa ei ole edellytyksiä arvioida kaupunkien kehittämiseen kohdistuvia ajankohtaisia poliittisia väitteitä, joissa vedotaan historiaan.

Toiseksi on varmasti sivistävää ja kohottavaa ymmärtää, että meidän nykyisin ainutlaatuisiksi kokemaamme kaupunkisuunnitteludiskurssia on edeltänyt historiassa aiempi diskurssi – joka on aikanaan sekin koettu yhtä ainutlaatuiseksi. Historiantutkimuksen yhtenä arvona pidetään sitä, että se lisää tietoa ja kokemaamme arvostusta aikaisemmin toimineita ihmisiä kohtaan.

2.2 Mitä Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta puhutaan?

Tutkimukseni yhtenä perusteluna on osallistua keskusteluun Helsingin ydinkeskustan tulevaisuudesta. Sen takia on tarpeen ymmärtää, millaista historiakuva eri toimijaryhmät ylläpitävät.

Menneisyyden poliittiset ristiriidat ovat todennäköisesti syynä siihen, että konsensus-hakuisessa kunnallispoliittisessa puhetavassa ei ole jälkeinpäin pidetty kävelykeskustaa esillä. Kukas vanhoja riitoja mielellään muistelisi! Lisäksi prosessin hitaus on johtanut siihen, että muutosten alkutilanne on unohtunut, eikä tapahtunutta muutosta ole helppo havaita. Tästä paljastuu historiantutkimuksen merkitys nykypäivälle ja tulevaisuudelle. Sen tehtävänä on kertoa muutoksesta, jotta havaittaisiin, että muutokset ovat edelleen mahdol-

lisiä ja että niitä joka tapauksessa tapahtuu. Jos sen sijaan ei lainkaan puhuta esimerkiksi kävelykeskustan jo toteutuneesta muodostumisesta, kehityksen ymmärtäminen ja sen sisältämät mahdollisuudet jäävät nykyiseltä kaupunkipolitiikalta hyödyntämättä.

Helsingin ydinkeskustan katuoloja koskevien muutosten ei-tutkimuksellinen jälkimaine – sikäli kuin sitä on – värityy edelleen 1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun liikennekampailuista. Kävelykatuvaatimuksia ja -suunnitelmia tuotettiin ja tulkittiin tuolloin liikennepoliittisista intresseistä. Liikenne nousi yleiseksi yhteiskunnalliseksi puheenaiheeksi. Kampailu Helsingin kävelykaduista rakentui Liikennepoliittisen yhdistys Enemmistö ry:n kävelykatuvaatimusten ja suurten liike- ja kiinteistötoimijoiden torjunnan varaan. Liikenneoloja koskevat vaatimukset kohdistuivat kaupungin valmisteluun ja päätöksentekoon, koska liikenneolojen ja maankäytön suunnittelulta oli suomalaisessa järjestelmässä kaupungilla (ja pitkään myös valtiolla). Silti poliittiset ydinkeskustan liikennettä koskeneissa puheenvuoroissa kosketeltiin myös toisten toimijoiden tavoitteita ja perusteita välillä hyvin kärkevästi. Tämä on ympäristökonflikteille tyypillistä.³⁰

Kaupunginvaltuustossa asetelma toistui. Vasemmisto oli pääsääntöisesti jalankulkuolojen parantamisen kannalla ilman ehtoja. Vihreät tuli tämän ryhmittymän osaksi 1980-luvulla ja nousi sen johtoon 1990-luvulla. Oikeisto pääosin kannatti autoilun vapautta ja edellytti kävelykeskustasuunnittelulta korvaavia ajoreittejä ja pysäköintipaikkoja. Oman asian ajaminen politisoitui vastustajan motiivien kyseenalaistamiseksi varsinkin 1970-luvulla.

Muutoksen jälkimainetta ylläpitävät nykyään oikeastaan vain ne, jotka ovat aikoinaan ehdottaneet ja aktiivisesti ajaneet muutoksia. He kokevat saaneensa tavoitteensa toteutumaan. Kävelykeskustamuutosta käytetään esimerkkinä onnistumisesta, joka kannustaa kansalaisaktivismiin edelleen. Enemmistö ry:n ensimmäisenä puheenjohtajana vuonna 1968 toimineen valtiotieteen maisterin Asko Salokorven teksti vuodelta 2004 tallentaa kävelykatuaktiivien historiakertomuksen tärkeimmät käännteet:

”Radikaalimpi ajatus (kuin kortteliensisäiset kaupakäytävät JV) oli Aleksanterinkadun muuttaminen kävelykaduksi. Arkkitehti Jorma Mänty teki 1960-luvulla suunnitelman kävelykaduksi, ajatus otettiin esille kaupunginvaltuustossa. Asiaa vauhdittamaan järjesti vastaperustettu liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö r.y. 1968 kadulla suurmielentoimituksen. Kävelykatua kokeiltiin maalaamalla katuun valkoiset viivat osoittamaan levennettyä jalkakäytävää.

”Lopulta kaupunginvaltuusto kypsyi ajatukseen ja kadun jalkakäytävät levennettiin siten että niiden väliin jäi vain raitiovaunujen tila. Ongelmana on ollut se, että jakeluautot – mutta myös monet muut – pysäköivät jalkakäytävälle, kun tehokasta valvontaa ei ole.

”Vuonna 2000 alkoi kadun lopullinen muokkaus täydentämään jalankulkukeskustaa Kluuvikadulla ja Mikonkadulla. Aleksilla on uusittu jalkakäytävien laatoitus ja sen alle on rakennettu samanlainen lämmitysjärjestelmä kuin Esplanadilla.”³¹

³⁰ Laine ja Peltonen 2003, 55.

³¹ Okkonen–Salokorpi 2004, 12–15.

Tarkemmin muutosta ja sen ristiriitoja on muistellut yksi 1970-luvun johtavista helsinkiläisistä liikennepoliitikoista, silloinen sosiaalidemokraattinen ja myöhempi vihreä kunnallispoliitikko, varatuomari Lauri Nordberg. Hän kertoi 2000-luvun alussa julkaistussa tekstissä myös ydinkeskustan liike-elämän kävelykeskustaa kohtaan esittämästä vastustuksesta ja erityisesti kokoomuksen toimimisesta liike-elämän viestinviejänä kunnallishallinnossa. Nordbergin mukaan kävelykatujen kannattajat saivat kuitenkin näkyviä tuloksia aikaan 1980-luvulla Iso Roobertinkadulla ja Aleksanterinkadulla.

Nordbergin kertomuksessa Enemmistö ry:n jäsenet motivoituivat kamppailuun kävelykatujen puolesta 1960-luvulla vastustaakseen keskustan uusia autoliikenneväyliä ja taistellakseen Helsingin liikennesuunnittelun suunnasta kymmeniksi vuosiksi eteenpäin. Nordberg kertoi, että kaupunki julkisti juuri Enemmistö ry:n perustamissyksynä 1968 äärimodernistiseksi tulkittuun liikennesuunnitelmaan, jossa muun muassa lämmiteltiin Eliel Saarisen aikoinaan ehdottamaa ja Alvar Aallon 1960-luvulla uudelleen ideoimaa nelikais-taista väylää Pasilasta radan vartta pitkin ydinkeskustaan. Kuten Nordberg muisteli, Smithin ja Polvisen nimellä tunnettu vuoden 1968 liikennesuunnitelma esitti myös keskustan kehäväylän rakentamista Kaisaniemeen ja Siltasaarenrantaan vuoteen 2000 mennessä. Nordbergin mukaan kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijat koettivat pitkään ajaa näitä esityksiä maankäytön yleissuunnitelmiin muun muassa Autoliiton tuella.³²

Enemmistö ry:een yhdistyksen alkuvuosina kuulunut Erkki Tuomioja on omista muistelmistaan kertonut kävelykatuvaatimusten syntymisestä ja niiden herättämistä ristiriidoista. Tuomioja mainitsee myös, että kauppiasyhdistys Aleksanterinkatu ry:n toiminnanjohtaja Panu Toivonen oli kiivas kävelykatujen vastustaja 1960- ja 1970-luvulla. Tuomioja tuli valituksi eduskuntaan jo 1970-luvun alussa ja vuosikymmenen lopulla Helsingin kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtajaksi. Hän ei pane jälkikäteen kovin paljon painoa Aleksanterinkadun kävelykatukamppailulle. Se oli Tuomiojan mukaan lähinnä symbolinen liikennepoliittinen ottelu ja menetti valtaosan merkityksestään 1970-luvun kuluessa.³³ Miettusen tutkimus vahvistaa Tuomiojan sanoman sukupolvimerkitystä. 1960-luvun radikaalisukupolveen kuuluvat eivät myöhemmin 2000-luvulla sisällyttäneet enemmistöläistä liikennepoliitikkaa tai ylipäättään ympäristökysymyksiä omaan kuusikymmenluvun historiakuvaansa.³⁴ Haastattelussani Tuomioja muisteli, että Smithin ja Polvisen liikennesuunnitelmakaan ei todellisuudessa ollut yhtä dramaattinen modernistinen manifesti kuin jälkikäteen on annettu ymmärtää, koska juuri kukaan ei pitänyt sitä realistisena.³⁵

³² Nordberg 2002, 88–95. Nordbergin tulkinta vaikuttaa oikealta ainakin päätellen KSV:n liikennesuunniteluosaston osastopäällikön Heikki Salmivaaran haastattelusta HS 12.10.1991. Salmivaara kannatti jutun mukaan Vapaudenkatuna tunnettua Pasilan ja ydinkeskustan välistä uutta väylää, vaikka kaupunginvaltuusto oli poistanut sen keskustan yleiskaavasta vuonna 1976.

³³ Tuomioja 1993, 102.

³⁴ Miettunen 2009, 7–8. Kuusikymmenluvun jälkikäteistarinan ilmiöitä olivat radikaalit aatteet, kansainvälistyminen ja kulttuurin mullistus. Kuusikymmenluvun radikaaliliikkeen merkkihetket olivat Lapualaisoopperan ensi-ilta, Vanhan valtaus, Tšekkoslovakian miehitys ja shaahin vastaiset mielenosoitukset.

³⁵ Erkki Tuomiojan haastattelu 9.11.2010. Samoin muisteli Timo Honkala haastattelussa 1.11.2011: ”Tyhmempikin tajusi, että tuosta ei tule mitään.”

Kuitenkin Helsingin liikennekysymykset kiinnostivat nuorta polvea 1980- ja 1990-luvullakin. Enemmistö ry:n ja 1970-luvun liikenneotteluiden maine oli siihen mennessä vain kasvanut ainakin pienen alakulttuurin sisällä. Sampo Castrenin, Ella Korhosen ja Risto Larjavaaran vuonna 2002 julkaiseman tekstin mukaan kansalaisaktivistien vastuulla oli 1960-luvulta lähtien ollut tuoda liikennesuunnitteluun ”terveen järjen, ekologisen kestävyuden ja viihtyisämmän elinympäristön näkökulmaa vastapainoksi suunnittelijoiden taipumukselle seurata kritiikittömästi kansainvälisiä muotioikkuja”. Enemmistö ry, ”joka kyseenalaisti yksityisautoilun rajattoman vapauden palvonnan ja aloitti taistelun kävelykatujen saamiseksi Helsinkiin”, oli heidän näkemyksenä mukaan estänyt Smithin ja Polvisen tuhoisien ehdotusten toteutumisen.

Castren, Korhonen ja Larjavaara tunsivat kävelykeskustamuutoksen vaiheet myös 1990-luvulta ja korostivat kansalaisaktiivisuuden merkitystä. Heidän mukaansa erityisesti Jalkaliitto ”vaikutti ratkaisevasti mm. Helsingin Mikonkadun muuttamiseen kävelykaduksi”. Lisäksi Helsingin yliopiston ylioppilaskuntaan muodostettu kaupunkiryhmä toimi Castrenin, Korhosen ja Larjavaaran mukaan Aleksanterinkadun aluetta leikanneen autottoman keskustakampanjan puolesta koko vuosikymmenen ajan. Kirjoittajat sisällyttivät myös 1990-luvulla symbolisia kadunvaltauksia harjoittaneet Critical Mass ja Street Party -liikkeet Enemmistö ry:stä alkaneeseen traditioon, joka vastusti uusia autoliikenneinvestointeja.³⁶

Aleksanterinkadun alueen muutokset 1990-luvulla osoittivat uuden polven aktivisteille, että liikennejärjestelmä voi muuttua. Esimerkiksi Ella Korhonen totesi vuonna 2002, että polkupyöräily kaksinkertaistui kantakaupungin alueella vuosina 1988 – 1995 Helsingin kantakaupungin alueella paljolti sen vuoksi, että Mikonkatu muuttui kävely- ja pyöräilykaduksi Kaisaniemenkadun ja Pohjoisesplanadin välisellä osuudella.³⁷ Jarre Parkatti antoi Aleksanterinkadun alueen 1990-luvun muutoksille samanlaisen merkityksen: se muutti liikennettä eli ihmisten käyttäytymistä.³⁸ Mikonkadun muutosta vuonna 1993 pidettiin yleisesti onnistuneena, ja sen katsottiin kääntäneen mielipidettä autoilun rajoittamista suosivaksi.³⁹

Kävelykeskustamuutoksen jälkimaineeseen sisältyi nuoren polven aktivistien tulkinassa vahva tulevaisuuteen suuntautunut ulottuvuus: muutoksen mainetta käytettiin hyväksi kävelykeskustakamppailun uudessa vaiheessa 2000-luvun alussa. Kaupunkisuunnitteluviraston esitys Ruoholahden ja Sörnäisten välille rakennettavasta keskustatunnelista vain jatkoi aktivistien mielestä Smithin ja Polvisen liikennesuunnitelman linjalla. Kaupun-

³⁶ Castren–Korhonen–Larjavaara 2002, 82–87.

³⁷ Korhonen 2002, 111.

³⁸ Parkatti 2002, 116.

³⁹ Olli-Pekka Poutasen haastattelu 5.10.2011 ”Mikonkatu oli vedenjakaja. Kun se saatiin toteutettua, se pehmitti tietä eteenpäin.” Osmo Soininvaaran haastattelu 3.10.2011 ”Muutosten vastustajat vakuuttivat etukäteen, että seurauksena tulee olemaan liikenteellinen katastrofi. Liikenne tulee puuroutumaan lähikaduilla. Sanottiin, että Mikonkatu joudutaan muuttamaan takaisin liikennekaduksi.”

kisuunnitteluviraston esittämä perustelu, että kävelykeskusta voitaisiin laajentaa Aleksanterinkadun alueelta rautatieasemalle, kun Kaivokatu vapautettaisiin keskustatunnelin ansiosta autoliikenteeltä, oli 2000-luvun ympäristöaktivistien mielestä tarjottu vain porkkanaksi, jotta kallis autoliikenneinvestointi voitaisiin hyväksyä.⁴⁰

Poliittisesti yleensä vihreisiin tai vasemmistoon lukeutuneiden autoilukriittisten kansalaisaktivistien historiapuheessa Aleksanterinkadun alueen kävelykatuja pidettiin tärkeänä myönteisenä saavutuksena. Niillä katsottiin jopa olleen strategista merkitystä kaupungin keskustan liikennejärjestelmän kehityksen suhteen. Ainakin kansalaistoiminnan jatkuvuuden kannalta oli tärkeää, että kävelykatujen kaltaisia voittoja voitiin esittää.

Liikenteestä kiinnostuneet aktivistit tulkitsevat kävelykeskustan muodostuneen nimenomaan liikennepoliittisista vaikuttimista. Tutkimukseni keskeisenä sisältönä on tarkastella, millä edellytyksin tämä todella piti paikkansa ja millä ei. Muodostettiinko Helsinkiin kävelykeskusta todella ensisijaisesti autoliikenteen vähentämistarkoituksessa? Vai oliko kyse muista julkisen tilan hallintaan liittyvistä seikoista? Kysymys on perusteltu. 2000-luvulla tuotetussa autoilukriittisessä kävelykeskustamuutoksen jälkimaineessa ei käsitelty esimerkiksi ydinkeskustaan 1990-luvulla rakennettuja, henkilöautoliikennettä palveleita maanalaisia pysäköintilaitoksia millään tavoin.

Kuten jo Nordbergin muistelusta käy ilmi, ympäristöaktivistit kohdistivat vaatimuksensa keskustan liikennejärjestelmän muutoksesta ennen kaikkea kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijoihin. Liikennesuunnitteluosaston päällikkönä 1970- ja 1980-luvulla toiminut Heikki Salmivaara kuitenkin piti kävelykeskustaa koskevaa vastakkainasettelua jälkeenpäin nimenomaan aktivistien ja liike-elämän välisenä. Liikennesuunnittelijat joutuivat konfliktiin mukaan - ja saman viraston arkkitehdit halusivat siihen. Salmivaara on muistellut: ”Jostain syystä myös tämä Enemmistö ry:läinen liikennepoliitiikka sai 1970-luvulla arkkitehtiopiskelijoiden keskuudessa voimakkaan jalansijan. Silloin valmistuneet arkkitehdit suhtautuivat henkilöautoliikenteeseen kielteisesti, mikä oli omiaan kärjistämään ristiriitaa. --- Vastaavasti insinöörien piirissä tekninen, sanoisinko konstruktiivinen ajattelu, jonka mukaan pitää hyvin tarkkaan laskea ja määritellä, korostaa numeroiden mahtia. Katujen kaventaminen ja kaistojen poisjätö oli mahdotonta.”⁴¹ Salmivaaran muistelu tuo esiin myös sen, että laskennalliset tekniikat esitetään yleensä poliittisesti neutraaleina hallinnan keinoina.

Liikennesuunnittelijat eivät ainakaan kaupunkisuunnitteluviraston historiikissa ylpeile Aleksanterinkadun alueen kävelykeskustamuutoksella, vaikka ovat jakaneet keskustan ja kantakaupungin autoliikenteen rauhoittamistavoitteen: kävelykeskusta ei vain ole liikennesuunnittelijoiden mielestä kovin merkittävästi edistänyt liikenteen rauhoittamista. Se, että Helsingin niemelle tuleva yksityisautoliikenteen kasvu taittui 1980-luvulla, johdettiin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijoiden Salmivaaran, Mauno Pihlajan

⁴⁰ Castren–Korhonen–Larjavaara 2002, 82–87.

⁴¹ Mustonen 2010, 243.

ja Olli-Pekka Poutasen mukaan ennen kaikkea Helsingin metron rakentamisesta ja käytönnotosta, muista joukkoliikennetavoista, kehäteiden rakentamisesta ja keskustan autoilua rajoittavasta pysäköintipolitiikasta.⁴² Salmivaara tosin piti autotonta ydinkeskustaa Helsingin Sanomien haastattelussa vuonna 1991 tavoitteena, joka teki liikenteen rauhoittamisen tärkeäksi. Pysäköintipolitiikka ja nopeusrajoitukset olivat keinoja liikenteen rauhoittamiseksi, auton keskusta kaupunkipoliittinen tavoite sinänsä.⁴³

Poutanen, joka seurasi Salmivaaraa osastopäällikkönä, on lisäksi pitänyt 1990- ja 2000-luvulla rakennettuja pysäköintilaitoksia tärkeänä ydinkeskustan elävyyden kannalta. Poutasen mukaan kaupunkisuunnitteluviraston keräämässä kansalaispalautteessa väitetään edelleen, että ydinkeskustasta on vaikea löytää pysäköintipaikkaa, vaikka paikkoja on pysäköintilaitoksissa vapaana ilmeisesti aina.⁴⁴ Aleksanterinkadulla 1980- ja 1990-luvulla rehottanut virhepysäköinti-ilmio oli ensisijaisesti kaupungin pysäköinninvalvojen riesana. Pysäköinninvalvonnan esimiehenä työskennellyt Yrjö Härmä sanoi haastattelussani, että Aleksanterinkadun muutos kiristi 1980-luvulla pysäköinninvalvojen, autoilijoiden ja kadunvarren kauppiaiden välejä. Vaikka juuri kukaan ei vastustanut kävelykatuja, oli Aleksanterinkadun alueen muutoksella pitkään huono kaiku, koska se vaikeutti keskustassa asioimista autolla.⁴⁵

Salmivaara osui oikeaan muistellessaan, että kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehdit osoittivat jo 1970-luvulla myönteisyyttä kävelykeskustavaatimuksia kohtaan: osa heistä johti liikettä. Helsingin kaupunkisuunnittelussa tapahtui paradigman muutos 1970-luvun vaihteessa, ja uudet tuulet puhalsivat kaupunkisuunnitteluvirastossa sen jälkeen. Uuden virastopäällikön Lars Hedmanin johdolla suunnittelu muuttui aiempaa yhteiskunnallisemmaksi, kuten sanottiin. Myös suunnittelun kulttuurinen sisältö muuttui. Suurkaupunkimodernistiset päämäärät vaihtuivat mittakaavaltaan pienemmiksi ja yhteisöllisyyttä tavoitteleviksi. Muutoksen havaitsee hyvin Pasilan sillalla, kuten Osmo Soininvaara huomauttaa: Länsi-Pasila on suunniteltu Hedmanin aikana 1970-luvulla, Itä-Pasila sitä ennen.⁴⁶ Hedmanin aikana tavoitteeksi tuli ydinkeskustan toiminnallinen elävöittäminen. Kaupunkisuunnitteluvirasto esimerkiksi koetti kaavoituksella torjua keskustan konttoristumista, edistää asumista keskustassa ja luoda edellytyksiä kävelykeskustalle. Silti suunnittelijat eivät muistele Aleksanterinkadun alueen kävelykeskustamuutosta esimerkiksi viraston historiikissa, vaikka osa heistä työskenteli muutoksen eteen 1970-luvulta lähtien.⁴⁷

Elinkeinoelämän näkökulmasta Aleksanterinkadun alueen muutoksen jälkimaineessa

⁴² Mustonen 2010, 267.

⁴³ HS 12.10.1991 Tuija Verkkola, Helsinki onnistui hillitsemään yksityisautoilua, Aamun työmatkoista yli 70 prosenttia kuljetaan julkisilla kulkuneuvoilla.

⁴⁴ Olli-Pekka Poutasen haastattelu 5.10.2011.

⁴⁵ Yrjö Härmän haastattelu 6.9.2011.

⁴⁶ Osmo Soininvaaran haastattelu 3.10.2011.

⁴⁷ Ks. esim. Mustonen 2010.

korostuvat pikemmin isot sijoitukset liikekiinteistöihin ja autojen pysäköintilaitoksiin kuin kävelykatujen muodostaminen. Kävelykeskusta tuli liike-elämän kiinteistönomistajien kannalta tarkoituksenmukaiseksi vasta, kun kiinteistöinvestoinneista oli päätetty. Ratkaiseva muutosvoima oli alueen kiinteistönomistajapiirien jälkikäteisarvion mukaan kaupapaikkojen kilpailutilanteen muutos keskustassa.

Yhtiöt tarkkailivat liikeydinkeskustan tulevaisuutta kaupan ja kiinteistöjen arvonmuodostuksen näkökulmasta aktiivisesti koko tutkimusajanjakson ajan. Sen sijaan liike-elämän historiakuvassa eivät kansalaisliikkeiden painostus tai kaupungin liikennepolitiikan tavoitteet näy muutoksen vetureina. Haastattelin myös kiinteistönomistajien yhteisenä lobbarina toiminutta Veijo Laaksoa. Hän kertoi, kuinka poikkeuksellista keskinäistä yhteistoimintaa alueen yritykset harjoittivat, kun ne rakennuttivat yhdessä kaupungin kiinteistöviraston kanssa tehdyillä sopimuksilla pysäköintilaitoksia ydinkeskustan kallioperään 1990-luvulla. Kävelykatuja koskevissa kiistoissa liike-elämän edustajat pitivät säännöllisesti esillä näkemystä, että asiakkaiden pysäköinti pitää järjestää, jos katuja suljetaan autoliikenteeltä.⁴⁸

Kiinteistönomistajien näkemys kävelykeskustamuutoksesta tulee historiakertomuksissa lähelle kaupungin liikennesuunnittelijoiden näkemystä ja toisin päin. Liike-elämälle kävelykeskustamuutoksen historialla ei näy olevan jälkikäteen samanlaista arvoa kuin sillä on ympäristöaktivisteille. Kiinteistönomistajayritykset eivät kilpaile aktivistien kanssa muutoksen kunniaa eivätkä korosta omaa osuuttaan pysäköintilaitosten ja muiden kävelykeskustan edellytysten luomisessa.

1970-luvun ristiriidat saattavat painaa edelleen siinä, että ydinkeskustan yritysten mainonnassakaan ei tuoda esiin kävelykeskustaa vetovoimaisena ympäristönä. Asiakkaat silti varmasti arvostavat ympäristön nykyistä laatua päätellen alueella jalkaisin liikkuvien ihmisten suuresta määrästä. Yritysten viestintä jättää nykyäänkin käyttämättä kävijöiden myönteiseen kävelykokemukseen perustuvia mahdollisuuksia. Aleksanterinkadulla aina marraskuun lopulla sytytettävät jouluvalot, jotka yritykset kustantavat, ovat nekin perua 1940-luvun lopulta, jolloin autot vielä kurvailivat Aleksanterinkadulla edistyksen ja hyvän tulevaisuuden merkkeinä.

Aleksanterinkadun alueen liikennekamppailut ovat aika lailla kadonneet pääkaupungin kunnallispolitiikan itseymmärryksestä. Aleksanterinkadun alueen muutoksia ei esimerkiksi mainittu sanallakaan kaupunginvaltuuston vuonna 2007 käymässä arkkitehtuuripoliittisen ohjelman lähetekeskustelussa, vaikka keskustelu oli muutoin poikkeuksellisen historiasuuntautunutta. Kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen korosti valtuustolle urbanismia, katujen jalankulkua ja kaupungilla oleilua kaupunkisuunnittelun jälkimodernistisina tavoitteina. Hän ei kuitenkaan maininnut Aleksanterinkadun alueella jo toteutettuja muutoksia suoraan. Sen sijaan Korpinen kertoi kaupungin tuhoa enteilleestä Smithin ja Polvisen suunnitelmasta, jonka ”Helsingin viisas, yleensä aina hyvin viisas kaupunginvaltuusto ymmärsi torjua”.

⁴⁸ Veijo Laakson haastattelu 27.10.2011. Laakso arvioi, että Aleksanterinkadun kiinteistöihin, pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliin investoitiin 1990- ja 2000-luvulla yhteensä noin 500 miljoonaa euroa.

Vihreiden Osmo Soinivaara viittasi keskustelussa todennäköisesti myös ydinkeskustan katujen autoilun rajoittamiseen sanoessaan, että Helsingin keskustan ilme ja toimivuus olivat parantuneet selvästi. Sosiaalidemokraattien Jyrki Lohi suorastaan hyppäsi Aleksanterinkadun alueen yli kuvailemalla keskustan hyvää kaupunkiympäristöä: ”Meillä on klassinen vanha keskusta, jolle ehkä emme osaa antaa tarpeeksi arvoa, koska se on meille liian tuttu. Sittemmin liikekeskusta on siirtynyt Mannerheimintien alkupään ympärille, jossa on sekalaisempaa arkkitehtuuria, mutta selkeän urbaani luonne.”⁴⁹ Näyttääkin yleiseltä, että kaupallisen ydinkeskustan historiallisen muutoksen mielikuvissa esiintyvät, kuten Lohen puheessa, Senaatintorin eteläpuoliset 1800-luvun liikekorttelit eli torikorttelit ja sen nykyaikaisena vastineena Mannerheimintien alkupään nykyiset tavaratalot ja kauppakeskukset Stockmann, Forum, Sokos ja Kampin keskus.

Aleksanterinkadun alueen auton liikeydinkeskusta oli samalla tavoin kadonnut historiakuvasta myös esimerkiksi Suomen Kuvalehden pääkirjoituksessa keväällä 2012, kun lehti osallistui keskusteluun Helsinkiin mahdollisesti rakennettavista pilvenpiirtäjästä ja Guggenheim-museosta: ”Helsingin tyhjille alueille ovat nousseet Kiasma ja Kampi, Musiikkitalo vanhan tavara-aseman paikalle. Pasilan, Kalasataman ja Otaniemen pilvenpiirtäjät muuttavat toteutuessaan pääkaupunkiseudun painopisteitä: keskusta vaihtaa paikkaa, kuten historiassa ennenkin Helsingin siirtyessä Vantaanjoen suulta *Senaatintorin ympärille ja sitten Mannerheimintien varteen*”.⁵⁰ Ainoastaan kokoomuksen Harry Bogomoloffin puheeseen sisältyi arkkitehtuuripoliittisessa lähetekeskustelussa epäsuora viittaus keskustan liikenteellisten muutosten ristiriitoihin: ”Silloin (juhannuksena JV) näkee kaikki ne detaljit mitä ei näe, kun täällä on ihmisiä, autoja jne., *joita autoja puolustan siinä missä ihmisiäkin*.”⁵¹

Yhteenvetona voi todeta, että Aleksanterinkadun alueen kävelykeskustaksi muodostumisen ei-tutkimuksellisissa historiakuvissa korostuu kansalaisaktiivisuuden vaikutus muutosvoimana. Vaikka kävelykeskustaa vaatinut kansanliike käynnistyi vuonna 1968, entiset kuusikymmenluvun radikaalit eivät silti yleensä sisällytä sitä kuusikymmenluvun historiakuvaansa. Sen sijaan vanhat ja uudet liikenne- ja ympäristöaktivistit ylläpitävät kansalaistoiminnan mainetta ja korostavat Enemmistö ry:n ja Jalkaliiton roolia muutoksen ajajana. Kaupungin liikennesuunnittelun johtaja Olli-Pekka Poutanen huomautti haastattelussa, että Enemmistö ry:llä vaikutti mutta ei sentään sanellut.⁵²

Liike-elämän ja kaupungin toimijoille Aleksanterinkadun alueen muutokset olivat vain yksi projekti monien samanaikaisten projektien joukossa, mikä selittää sitä, että kävelykeskustan jälkimaine on jäänyt innokkaimpien aktivistien haltuun. Maineeseen on lisäksi

⁴⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 12.9.2007 § 227. Helsingin arkkitehtuuri nyt! – Helsingin arkkitehtuuripoliittisen ohjelman lähetekeskustelu. HKA.

⁵⁰ SK 11/16.3.2012. Kursivointi JV.

⁵¹ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 12.9.2007 § 227. Helsingin arkkitehtuuri nyt! – Helsingin arkkitehtuuripoliittisen ohjelman lähetekeskustelu. HKA. Kursivointi JV.

⁵² Olli-Pekka Poutasen haastattelu 5.10.2011.

juuri aktivistien osuuden takia sisällytynyt poliittisesti riskialtista ristiriitaa ja kamppailua. Kiinteistönomistajat ja elinkeinoelämän järjestöt eivät mielellään muistele kävelykatukamppailuja, koska ne asettuivat ja asetettiin kamppailuissa kaupunkilaisten enemmistön mielipidettä vastaan. Yhteistyösuhteita uusintavassa kunnallispolitiikan historiapuheessa esitetään mieluummin varsin yksimielistä torjuntaa aiheuttaneita kuin ristiriitoja herättäneitä aiheita, kuten Korpinen teki valtuustossa vuonna 2007 mainitessaan Smithin ja Polvisen suunnitelman.

Yrittäjille, kiinteistönomistajille, liikennesuunnittelijoille ja pysäköinninvalvojille kävelykatumuutokset aiheuttivat ongelmia. Se näkyy muutoksen jälkimaineessa heidän osaltaan siten, että autottomien katujen sijasta puhe edelleen kääntyy helposti maanalaisiin pysäköintilaitoksiin: niitä pidettiin kävelykatukamppailujen aikana ja pidetään edelleen jälkikäteen kävelykeskustan välttämättömänä edellytyksenä. Kertomusten valossa kävelykeskusta oli aktivisteille keino liikenteen rauhoittamiseksi, mutta kaupungin liikennesuunnittelijoille ja liike-elämälle pikemmin mahdollinen tavoite sen jälkeen, kun liikennettä oli ensin järjestelty muilla keinoilla, kuten maanalaisilla pysäköintilaitoksilla, auto-liikennetunneleilla ja niin edelleen.

Helsingin kävely-ydinkeskustan maine ei ole ollut suuren yleisön keskuudessa kovin vahva ainakaan 2000-luvun ensi kymmenellä.⁵³ Keskuskadun tekeminen kävelykaduksi saattaa muuttaa tilanteen, kun riittävän moni havaitsee muutoksen. Menneiden ristiriitojen ja muutoksen hitauden lisäksi mielikuvan heikkouden syynä on todennäköisesti yleinen epätietoisuus alueen todellisesta liikenteellisestä luonteesta. Koska Aleksanterinkadun alueella kulkee edelleen raitiovaunuja, takseja ja jakeluautoja, eivätkä kadut ole kapeita ja mutkikkaita, kuten Italian vanhoissa kaupungeissa, aluetta ei pidetä yksiselitteisesti kävelykeskustana.⁵⁴ Alueelta on kuitenkin poistunut tuhansien henkilöautojen päivittäinen liikennevirta. Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet ovat parantuneet Aleksanterinkadun alueella olennaisesti. Aleksanterinkadulla säilytetyt jalkakäytävien ja ajoradan väliset reunakivet ja korkeuserot ehkä myös torjuvat mielikuvaa autottomasta kadusta.

2000-luvun katu-uudistukseen liittyi eräs pieni historiapolitiittiseksi tulkitsemäni toimenpide, joka osoittaa, kuinka rakennettu ympäristö ja sen muistomerkit tuottavat tai hävittävät jälkimainetta ja historiaa. Enemmistö ry asensi vuonna 1971 Kolmen sepän pat-

⁵³ Ks. esim. HS Nyt 45/2006 Katja Martelius, Kävelevä helsinkiläinen. Kolme vuotta Aleksanterinkatu-uudistuksen jälkeen julkaistun liitteen nelisivuisen kansikuvajutun otsikko ja ingressi kuuluivat: ”Eräänä päivänä työpaikalleen KÄVELEVÄ HELSINKILÄINEN sai raivokohtauksen. Miksi Helsingissä joka paikka on täynnä autoja? Kadut, kadunvarret, aukiot, pihat, puistot – ja kävelykadut, niillä niitä autoja vasta onkin! Mitä järkeä! Helsingissä unohtaa helposti, että tämän on kaupunkilaisten koti eikä parkkipaikka tai autorata. Kävelijä päätti selvittää, miksi autoilla on kaupungissa tyrannimainen ylivalta.” Jutussa esiintyvät aiheen parissa vuosia tai vuosikymmeniä toimineet helsinkiläiset, kaupunginvaltuutettu Osmo Soininvaara, kaupunginvaltuutettu Harry Bogomoloff, pyöräilijäyhdistyksen puheenjohtaja Petri Sipilä, liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutanen ja arkkitehti Kaarin Taipale.

⁵⁴ Ks. esim. Larjavaara 2002, 103 ”Helsingin keskustaan on saatu kävelykatujen tynkiä, jotka tosin tahtovat täydyä autoista. Totuuden nimissä Helsinki on jäänyt yhä kauemmaksi muista Pohjoismaista ja Keski-Euroopasta, josta löytyy kokonaisia kävelykeskustoja.”

saan lähelle katukiveen laatan, jossa muistutettiin Aleksanterinkadun vuoden 1970 kävelykatukokeilusta ja paikalle kokeilun ajaksi istutetusta puusta.⁵⁵ Kun Aleksanterinkatu rakennettiin nykyiselleen, laattaa ei enää palautettu katuun. En tiedä, jäikö laatta palauttamatta vuonna 1980, kun aukio uudistettiin ensimmäisen kerran vai vasta vuonna 2000, kun nykyiset kivet asennettiin. Ilmeisesti viestiti katsottiin joka tapauksessa vanhentuneen: kävelykadun ristiriitaista kokeiluvaihetta ja liikenteen poliittisuutta ei pidetty muistamisen arvoisena.

2.3 Aiempi tutkimus Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta

Aleksanterinkadun alueen muutosta kävelykeskustaksi ei ole aiemmin käsitelty tutkimuksessa yhtä kattavasti kuin ympäristöaktivistien perinteessä, jota kuvasin edellä. Historiantutkimus tuntee hyvin Enemmistö ry:n perustamisen ja vaatimuksen Aleksanterinkadun muuttamisesta kävelykaduksi. Historian ja sosiologian alalla on julkaistu liikeydinkeskustan 1980- ja 1990-luvun kulttuurisen ja sosiaalisen muutoksen kuvausta, mutta niitä ei ole yhdistetty katujen käytön määrittelyvallasta käytyyn kamppailuun.

Taina Rajanti on käsitellyt Helsingin ytimen kävelykatuvaatimusta liikennediskurssissa: vaatimus kytkeytyi Smithin ja Polvisen suunnitelman aiheuttamaan liikennepoliittiseen herätykseen. Vuoden 1968 suuri liikennetutkimus osoitti Rajannin tulkinnan mukaan, millaisia ei-toivottavia ratkaisuja jouduttaisiin tekemään, jos liikennejärjestelmän kehitystä jatkettaisiin pelkästään henkilöautoilun kasvuun nojaten. Helsingin liikennesuunnittelu kulminoitui Smithin ja Polvisen työhön ja kääntyi sen jälkeen hakemaan ratkaisuja joukkoliikenteen kehittämisestä.⁵⁶

Laura Kolben tutkimuksen mukaan Aleksanterinkadun kävelykatukamppailun puhkeaminen oli syksyllä 1968 näkyvin yksittäinen osoitus Helsingin kunnallispolitiikan ideologisesta murroksesta. Kamppailu oli virinnyt jo vuosia muun muassa protesteina keskustan vanhojen rakennusten purkamista ja asumalähiöiden ankeutta vastaan. Huoli kaupunkiympäristön laadusta yhdistyi Kolben sanoin 1960-luvun uusradikalismiin aktivoimaan vaatimukseen uudesta elävämmästä kaupunkikulttuurista.

Aleksanterinkadun kävelykatuvaatimus kytkeytyi kaupunginhallinnossa kysymykseen, kehitetäänkö kaupungin liikennejärjestelmää ensisijaisesti joukkoliikenteen vai henkilöautoilun ehdoilla. Vasemmisto puolusti metro- ja ratainvestointeja ja kannatti esimerkiksi vilkkaimmilla kaduilla kaistojen varaamista yksinomaan bussien käyttöön. Oikeisto kavahti henkilöautoilijoiden oikeuksiin puuttumista. Porvariryhmistä löytyi sen sijaan kannatusta uusille liikenneväylille, kuten Pasilan ja ydinkeskustan väliselle Vapaudenkatu-suunnitelmalle. Suhtautuminen autoiluun tuli 1970-luvulla Helsingin kunnallispolitiikan ideologiseksi jakolinjaksi.

⁵⁵ Helsingin Sanomat 3.2.1971 Enemmistön puu sai muistolaatan. Laatassa luki vain: ”Tässä kasvoi Enemmistön puu.”

⁵⁶ Rajanti 2002, 8–10.

Autoilun rajoittaminen kokonaan pois Aleksanterinkadulta ja toisaalta keskustan uuden sisääntuloväylän rakentaminen olivat liikennekeskustelun konkreettisia ääripäitä. Kuten Kolbe sanoo, ”Kävely-Aleksi ja Vapaudenkatu laajentuivat kunnallisissa päätöksentekolimissä 1970-luvulla kysymykseksi autottomasta keskustasta. --- Vasemmisto ajoi autottomuutta, oikeisto vastusti sitä.”⁵⁷ Kolben tutkimus keskittyy liikennekysymyksistä eniten metron rakentamiseen ja joukkoliikenteen muuhun kehittämiseen.

Helsingin kaupunkisuunnittelun sotienjälkeistä historiaa tutkinut Timo Herranen pitää 1960-luvun kävelykatuvaatimusten nousua lähinnä suunnitteluprofession sisäisenä keskusteluna eikä liitä kysymykseen sen enempää kansalaisaktivismia kuin liike-elämän mielipidevaikuttamista. Herrasen tutkimuksen mukaan kaupunki teetti ensin Alvar Aallolla keskustasuunnitelman 1960-luvun alkupuolella, ja Aallon edellyttämä liikennetarkastelu teetettiin sitten Smithin ja Polvisen suunnittelutoimistolla. ”Vaihtoehtoisena mallina suunnittelijat esittivät keskustan yksityisautoilun vähentämistä pysäköintitilaa rajoittamalla, asuntoalueiden kautta keskustaan tapahtuvan läpikulkuliikenteen poistamista sekä yhtenäisten jalankulkualueiden muodostamista.”

Herranen pitää Aleksanterinkadun alueen muuttamista kävelykeskustaksi yhtenä strategisena vastuksena autoilun kasvuun sopeutuvalle perinteiselle suunnittelulle, mutta ei käsittele muutoksia yksityiskohtaisesti eikä analysoi suunnittelun vaihtoehtoisia linjauksia järjestelmällisesti. Herrasen kaupunkisuunnittelukysymyksiin keskittyvän tarkastelun päähuomion vievät kantakaupungin suuret kaavoitushankkeet, kuten Pasila, Merihaka ja Katajanokka.⁵⁸ Helsingin kaupunkihistorioitsijoista Harri Schulman puolestaan tuntee henkilöautoilun kasvun jo 1960-luvulla aiheuttamat ongelmat: ”Kaduista tuli liikenneväyliä ja pysäköidyt autot veivät yhä enemmän tilaa kaduilta, toreilta, puistoista ja pihoilta.” Schulman ei kuitenkaan kerro kävelykeskustan muodostumisesta.⁵⁹

Kolben mukaan jälkiteollisen kulutusyhteiskunnan tulo alkoi näkyä rakennetun ympäristön muutoksina liikeydinkeskustassa 1980-luvun taitteen aikoihin. Kaivopiikan ympärillä olleet kiinteistöt muutettiin silloin ”jalankulkijoita suosivaksi ostos- ja oleskelukeitaaksi”.⁶⁰ Kolbe kytkee liikeydinkeskustan tilalliset muutokset 1980-luvun ideologiseen murrokseen, kuluttajuuden, yksilöllisyyden ja epäpoliittisuuden nousuun.⁶¹ Kaupunginvaltuuston strategisissa keskusteluissa korostuivat kaupunkilaisten osallistuminen, kohtaaminen ja vuorovaikutus: ”Hyvän kaupungin esikuvatilaksi nousi eurooppalainen katu ja tori, ja kaupunkilaisten itsensä toteuttamisen tilaksi kahvila ja ravintola.”⁶²

Pasi Mäenpää sijoittaa sosiologian väitöskirjatutkimuksessaan Helsingin urbaanin syk-

⁵⁷ Kolbe 2002, 284–290, lainaus 290.

⁵⁸ Herranen 1997, 187–201, lainaus 191.

⁵⁹ Schulman 2000, 71–74.

⁶⁰ Kolbe 2002, 431.

⁶¹ Kolbe 2002, 435–436.

⁶² Kolbe 2002, 494.

keen tuntuvimmat lyönnit Kolmen sepän aukiolle. Mäenpään mukaan Suomen nykyinen kaupunkikulttuuri alkoi muodostua Helsingissä 1980-luvulla. Mäenpää kertoo citykulttuurin syntykertomuksessaan Lepakon valtauksesta, Radio Citystä, City-lehden ja Imagen perustamisesta, ravintolaelämän vapautumisesta, ravintoloiden uusista ulkoilma-terasseista, Taiteiden Yöstä ja muista uusista kaupunkitapahtumista, mutta ei niinkään kävelykeskustasta uuden kulttuurin tapahtumapaikkana tai liikehännästä kävelykeskustan puolesta. Mäenpää näyttäisi kuitenkin perustelevan Aleksanterinkadun alueen muutokset pikemmin kaupallisilla syillä kuin liikenteen rauhoittamisella: hänen mukaansa Helsingin ja monien Helsinkiä pienempien kaupunkien keskustaa urbanisoiitiin 1990-luvulla muun muassa asiakasviihtyvyyden lisäämiseksi.⁶³

Anja Kervanto Nevanlinna kertoo, kuinka Helsingin liikekeskustan uudessa asemakaavatyössä asetettiin tiiviin ja tehokkaan keskustan sijasta 1980-luvulla tavoitteeksi viihtyisä keskusta tuoreiden kansainvälisten mallien mukaan: ”Länsieuroopalaisissa vanhoissa kaupunkikeskustoissa tärkeimmät kauppakadut oli jo muutettu jalankulkualueiksi merkkituotemyymälöineen. Tätä tavoiteltiin myös 1985 valmistellussa Helsingin liikekeskustan asemakaavassa, jonka mukaan liikekeskustaa kehitettäisiin arkkitehtonisesti korkeatasoiseksi, toimintoiltaan monipuoliseksi ja ympäristöltään viihtyisäksi kokonaisuudeksi.”⁶⁴ Kervanto Nevanlinnan vuonna 2002 julkaisema tutkimus Helsingin keskustasta keskittyy Senaatin torin eteläpuolella sijaitseviin empirekortteleihin ja Katajanokkaan ja toisaalta uuden keskustan eli Kamppi-Töölönlahti-alueen pääosin toteuttamatta jääneisiin 1950- ja 1960-luvun modernistisiin suunnitelmiin.

Kervanto Nevanlinna ei kerro Aleksanterinkadun läntisen osan liikeydinkeskustan julkisen tilan muutoksesta. Hän kuitenkin kritisoi modernismia toteamalla, että kaupunkikuva muuttui merkittävästi 1950-luvun ja 1970-luvun alkupuolen välisenä aikana ”Mannerheimintien alkupäässä ja rautatieaseman läheisyydessä”: vanhoja koristeellisia rakennuksia purettiin ja tilalle rakennettiin ”mainoskilpien peittämiä toimistolaatikoita”.⁶⁵ Vuonna 2012 Kervanto Nevanlinna yhtyi näkemyksiin siitä, että Helsingin ydinkeskustan liikekortteleita oli uudistettu kaupallisuuden lisäämiseksi. Katuja ja muita julkisia paikkoja hän käsitteli inspiroivasti esimerkkinä uudesta kansainvälisyyttä tavoitelleesta kaupunkipolitiikasta. Tarkastelua ei kuitenkaan liitetä katujen tilankäytön, liikenteen ja muotoilun muutoksiin.⁶⁶

Peter Clark kytkee Helsingin ydinkeskustan liikenteen rauhoittamisen länsieuroopalaiseen yhteyteen. Clarkin mukaan Euroopan suurkaupungeille on ollut tyypillistä jo 1800-luvun lopulta lähtien, että asukkaiden kaupunki-identiteetin tunnetta on koetettu vahvistaa keskikaupungin urbaanin ympäristön avulla. Toisen maailmansodan jälkeen al-

⁶³ Mäenpää 2005, 11–20.

⁶⁴ Kervanto Nevanlinna 2002, 238.

⁶⁵ Kervanto Nevanlinna 2002, 193.

⁶⁶ Kervanto Nevanlinna 2012, 281, 287, 301.

kanut kaupunkien modernistinen uudistaminen kuitenkin hajautti kaupunkien yhdyskuntarakennetta. Myöhemmin erityisesti kaupan toimialakehitys ja vähittäiskaupan sijoittumisratkaisut ovat vaikuttaneet samansuuntaisesti. Kansainvälisesti toimineet ketjut valtasivat kaupunkien kulutustavaramarkkinoita ja vaikuttivat kauppapaikkojen sijoittumiseen.

Kuten Helsingin seudulla, myös muissa eurooppalaisissa suurissa kaupungeissa alettiin taajama-alueen ulkokehälle rakentaa kauppakeskuksia 1980-luvulla pohjoisamerikkalaiseen malliin. Seurauksena oli yleensä kaupunkien keskustan perinteisten tavaratalojen ja itsenäisten kauppojen aseman heikentyminen. Auton omistuksen yleistymisen tasoitti sosiaaliryhmien välisiä liikenteellisiä eroja. Henkilöauton tuottama vapaus ja liikkumismahdollisuudet ruokkivat parhaiten juuri kaupunkien laidalla olevien kauppakeskusten menestystä, koska ne oli alun alkaen suunniteltu houkuttelemaan autoilevia asiakkaita. Alusta lähtien laitakaupungin kauppakeskuksia on Clarkin mukaan kritisoitu kaupunkiympäristön yksityistymisen takia ja sen vuoksi, että niiden sijainti aiheuttaa ylimääräistä liikenteentarvetta.⁶⁷

Clarkin mukaan erityisesti valmistautuminen vuoden 2000 Euroopan kulttuuripääkaupunkiuteen tuotti Helsingissä näkemystä, että ydinkeskustan kaupunkiympäristön laadun parantaminen vaikuttaisi myönteisesti kaupungin maineeseen ja siten välillisesti myös paikalliseen talouskasvuun. Helsingin toimintatapa 1990-luvulla muistutti monia muita eurooppalaisia keskustauudistuksia siinä mielessä, että päätöksentekijät koettivat yhdistää kaupungin taloudelliset voimavarat yhteisiksi projekteiksi kaupan ja yksityisten kiinteistönomistajien kanssa. Clarkin mukaan parhaiten onnistuivat ne kaupungit, joissa oli todellista päätöksenteon autonomiaa suhteessa valtioon ja joiden päätöksentekijät ja asiantuntijat olivat halukkaita ottamaan oppia maailmalta. Clark pitää tällaista toimintamallia tyypillisenä Suomen kaupunkien keskustan uudistamisessa.⁶⁸

Timo Kopomaan mukaan Helsingin keskustan kasvojenkohotus ennakoி 1990-luvulla kulttuuripääkaupungiksi tulon lisäksi samoihin aikoihin sattunutta EU-puheenjohtajuutta ja Helsingin 450-vuotisjuhlaa. Kaupungin keskustassa olikin 1990-luvun viime vuosina käynnissä yhtä aikaa jopa useita kymmeniä rakennustyömaita: ”Ydinkeskustassa aloitettiin runsaasti yhtäaikaista rakennushankkeita kaupunkikuvan kehittämiseksi. Eurooppalaisen kaupungin mitat täyttävä, viimeistelyt pääkaupunki on yhdistänyt kaupungin suunnittelusta vastaavia hallintokuntia. Satsaus on näkynyt ja tuntunut kaduilla.”⁶⁹

2.4 Tutkimusaineisto

Kävelykeskustan muodostumishistorian osalta tutkimusaineistoni ydintä ovat Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelua ja päätöksentekoa koskeva arkistoaineisto.

⁶⁷ Clark 2009, 268, 295, 302, 363.

⁶⁸ Clark 2009, 277–278, 304, 321, 329, 348–349, 356, 365.

⁶⁹ Kopomaa 2000, 199–201.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ylläpitää katukortistoa. Siihen merkitään kaduittain kaikki toimielinten ja viranhaltijoiden päätösten aiheet ja ajankohdat. Katukortisto on ollut hyvä toimenpiteiden ja päätösten ensihakemisto.

Kaupunkisuunnittelulautakunta ja kaupunginhallitus käsittelivät vuoden 1970 kävelykatukokeilua. Kaupunginvaltuusto osallistui kävelykeskustan käsittelyyn ensi kerran vasta vuonna 1976 keskustan yleiskaavan yhteydessä. Kaikki kolme toimielintä olivat aktiivisia 1980-luvun vaihteessa, kun Kolmen sepän aukion ja kävely-Aleksin toteuttamisesta päätettiin. Tämä toistui myös 1980-luvun ja 1990-luvun päätöksissä. Päätöspöytäkirjojen runsas liitteistö muodostaa päätösten valmistelua kuvaavan aineiston. Liitteisiin sisältyy yleensä myös lausunnonantajien kannanotot kaupungin organisaatiosta, yrityksiltä ja järjestöiltä.

Kaupunkisuunnittelua koskevan aineiston löytäminen on edellyttänyt paitsi katukortiston myös kaupungin keskushallinnon ja virastojen ja laitosten vuosikertomusten läpikäyntiä. Olen lukenut keskushallinnon vuosikertomukset 1930-luvulta alkaen. Päätöspöytäkirjojen lisäksi olen käyttänyt kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjoja.

Kaupunkisuunnitteluviraston toimintakertomus julkaistiin vuosittain vuodesta 1965 alkaen ja kiinteistöviraston pysäköinninvalvonnan vuosikertomus vuodesta 1978 alkaen. Keskushallinnon ja virastojen ja laitosten vuosikertomusten julkaisusarjat ilmestyivät viimeisen kerran vuonna 1983, ja ne löytyvät Helsingin kaupunginarkistosta. Nämä vuosikertomukset ovat päätösluetteloita, jotka on järjestetty hakusanoittain, mutta käytännössä kirjat on pitänyt lukea läpi, koska asioiden järjestämisperiaatteet vaihtelivat vuosien kuluessa ja pelkkään asiasanahakuun ei voi luottaa. Vuodesta 1984 alkaen kaupunki on julkaissut kunnalliskertomuksia ja keskushallinnon päätösluetteloita, jotka löytyvät Helsingin kaupungin Tietokeskuksen kirjastosta. Vuodesta 1991 alkaen päätösluettelot löytyvät toimielinten pöytäkirjoista vuosittain. Kaupunkisuunnitteluviraston vuosittain julkaisemat toimintakertomukset löytyvät vuodesta 1984 alkaen viraston omasta arkistosta. Käytössäni on ollut kaupunkisuunnitteluvirastossa keskustan suunnittelijoiden Ilpo Forssénin ja Anne Karppisen työaineistoja.

Helsingin eri toimijoiden ajattelun päättelemineen on edellyttänyt median ja toimijoiden itsensä tuottaman aineiston lukemista vertaillen päätöksentekoa-aineistoon.

Olen käyttänyt systemaattisimmin Aleksin Alueen Kehitys Oy:n, Helsingin kauppakamarin, Aleksanterinkatu ry:n ja Enemmistö ry:n arkistoja. Nämä toimijat osallistuiivat kävelykeskustan käsittelyyn kiinteimmin. Aleksin Alueen Kehitys Oy:n hallituksen pöytäkirjojen saaminen käyttöön on ollut tutkimuksen kannalta erittäin hyödyllistä: ne sisältävät paljon ainutlaatuista tietoa yhtiöiden osallistumisesta julkista kaupunkitilaa koskevaan suunnitteluun, valmisteluun, päätöksentekoon ja toteutukseen 1990- ja 2000-luvulla. Kauppakamarin arkistoaineisto on järjestön omassa hallussa, Aleksanterinkatu ry:n arkisto kaupunginarkistossa ja Enemmistö ry:n Kansan arkistossa. Poliittisten puoluejärjestöjen aineistoista tutustuin 1960- ja 1970-luvun sosiaalidemokraattien arkistoon, mutta, koska jälkiä kävelykeskustan käsittelystä ei löytynyt, olen pidättänyt järjestelmällisem-

mästä puoluearkistojen tutkimisesta. 1970-luvun puolueohjelmat, joiden liikennepoliittisiin osiin viittaan, löytyivät internetistä.

Keskeisimmän kommenttiaineiston muodostavat sanomalehtiartikkelit. Aleksanterinkatu ry:n arkistossa on 1960-luvun alusta 1980-luvun jälkipuolelle ulottuva kymmenien mappien systemaattisesti kerätty lehtileikekokoelma, joka on ollut tutkimukseni kannalta erittäin arvokas. Se on aikanaan muodostettu koko lehdistön kattavalla seurannalla, joka on kohdistunut Aleksanterinkatua koskevaan uutisointiin. Olen lukenut kokoelman läpi ja käytän aineistoa lehtien ja niiden taustayhteisöjen mielipiteenmuodostuksen päätelemiseen. Viittaan lehtiaineistoon lehtien nimen ja julkaisupäivämäärän mukaisesti. Mainitsen lehtiaineiston yhteydessä myös jutun kirjoittajan nimen, jos se on mainittu jutussa. Toinen merkittävä, joskin huomattavasti vähäisempi lehtileikekokoelma, jota olen käyttänyt samalla tavoin, on aikoinaan kerätty kiinteistöviraston pysäköinninvalvontatoimistossa.

Tavallisesti kahdeksan kertaa vuodessa ilmestynyt Arkkitehti-lehti on muodostanut tutkimukseni tärkeimmän yhtenäisen kontekstiaineiston. Olen lukenut lehden kaikki vuosikerrat vuodesta 1960 lähtien. Päädyin Arkkitehtiin sen vuoksi, että kaupunkisuunnittelun keskeisin professio eli kaupunkisuunnitteluarkkitehdit julkaisivat siinä artikkeleja ja kirja-arvosteluja kollegoidensa luettavaksi. Rinnalla olen jonkin verran käyttänyt myös Yhdyskuntasuunnittelu-lehteä, jota julkaistiin välillä Yhteiskuntasuunnittelun-nimellä.

Tutkimusta tehdessäni koin niin sanotun Baader-Meinhof-ilmiön: Helsingin ydinkeskustan liikennekampailu, joka oli ensin täysin tuntematon aihe, tuntui tutkimuksen edessä yht'äkkiä hyppäävän esiin kaikkialta. Niinpä esimerkiksi huomasin alkuvuodesta 1980 ensi-iltansa saaneen elokuvan Täältä tullaan, elämä! olevan täynnä kaupunkisuunnittelupelin kuvastoa ja aiheita. Sama toistui, kun muistelin tuon ajan uuden aallon rokin sanoituksia: punkkarit samaistuivat jalankulkijoihin ja käyttivät lauluissa autoja kriittisenä narratiivisena elementtinä. Päätelin tämän aineiston perusteella, että helsinkiläisten keskuuteen oli 1970-luvulla muodostunut laaja autoilukriittinen mentaliteetti.

Tärkeimpiä haastateltaviani ovat olleet kauppakamarin johtajana ja kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenenä 1970- ja 1980-luvulla ja myöhemmin apulaiskaupunginjohtajana toiminut Timo Honkala, kaupunginvaltuutettuna ja kaupunkisuunnittelusta vastaavana apulaiskaupunginjohtajana 1970- ja 1980-luvulla toiminut Erkki Tuomioja, kaupunginvaltuutettuna ja Helsingin sosiaalidemokraattien puheenjohtajana 1980- ja 1990-luvulla toiminut Arja Alho, sosiaalidemokraattien valtuustoryhmän puheenjohtajana toiminut Arto Bryggare, Enemmistö ry:n perustajajäseniini lukeutunut aktivisti ja poliitikko Ville Komi, kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja kaupunginvaltuustossa 1980-luvulta alkaen toiminut Osmo Soiniavaara, arkkitehti Ilpo Forssén, arkkitehti Anne Karppinen, arkkitehti Mikko Heikkilä, suunnittelijakonsultti, diplomi-insinööri Pentti Murole, liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutanen, liikennesuunnittelija Leena Silfverberg, kaupungin pysäköinninvalvonnan esimies Yrjö Härmä, kaupan tutkija Tuomas Santasalo ja Aleksin Alueen Kehitys Oy:n toimitusjohtajana toiminut Veijo Laakso.

2.5 Tutkimuksen rakenne

Monografia etenee siten, että ensin syvennän ja taustoitan tutkimuksen teemoja kolmessa luvussa. Sitten siirryn kronologisesti jäsenyvään kerrontaan.

Johdannon jälkeisessä kolmannessa luvussa tarkastelen jalankulkemisen merkitystä kaupunkitutkimuksen eri näkökulmista. 1900-luvulla modernien yhteiskuntien kaupungeissa alettiin ensin rajoittaa jalankulkijoiden käytössä ollutta julkista tilaa, koska moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuudesta tuli kaupunkiliikenteen tärkein arvo. Toisen maailmansodan jälkeen suunnitteluihanteeksi tuli henkilöautoliikenteen kasvun hallinta. Oikeus käyttää katuja paitsi autoiluun myös jalankulkuun liittyy yhteiskuntatieteellisesti orientoituneessa tutkimuksessa yksilönvapauteen, demokratiaan, tasa-arvoon ja kaupunkitalouteen.

Neljännessä luvussa esittelen Aleksanterinkadun länsijaksolle sijoittuvan liikeydin-keskustan rakennetun ympäristön historian. Aleksanterinkatu on aina houkutelut investointeja kortteleihinsa. Suomen modernin kapitalismin tärkeimmät instituutiot ja aikansa innovatiivisimmat kiinteistöprojektit sijoituivat juuri Aleksanterinkadun alueelle. Rakenuskanta uudistui säännöllisin väliajoin 1800-luvun puolivälistä lähtien. Rakennettu kerosala kasvoi jatkuvasti. Viidennessä luvussa avaan autoilun yhteiskunnallista ja kansantaloudellista merkitystä. Moottoriajoneuvoliikenteen lisääntyminen määritteli tutkimusaiheeni keskeisimmän diskurssin käytännössä kautta koko tutkimusajankohdan.⁷⁰ Suomesta tuli useimpien muiden länsimaiden tavoin autoiluyhteiskunta 1900-luvun jälkipuolella. 1960-luvulla Helsingin ydinkeskustan uudis- ja täydennysrakentaminen osoittautui hankalaksi pysäköintipaikkavelvoitteiden takia. Osoitan kuudennessa luvussa, kuinka pysäköinnin järjestämisen vaikeus johdatti kaupunkisuunnittelun ammattilaisia. He esittivät ydinkeskustan rajoittamista autottomaksi ensi kerran 1960-luvulla.

Seitsemännessä luvussa syvennyttään Enemmistö ry:n kampanjaan Aleksanterinkadun muuttamiseksi kävely- ja raitiovaunukaduksi. Aleksanterinkadun vuoden 1970 kävelykatukokeilun historia purkaa käsitystä konservatiivisista yrityksistä: niistä vain kolmannes vastusti kokeilua etukäteen. Kahdeksannessa luvussa osoitan, kuinka henkilöautokriittisyydestä tuli Helsingin kaupunkipolitiikan hallitseva piirre 1970-luvulla. Kansa kyllästyi autoruuhkiin. Valtuusto alkoi rajoittaa keskusta-autoilua. Helsingiläisten yhteisen mentaaliteetin jäljet ovat löydettävissä aikakauden populaarikulttuurin teoksista.

Yhdeksännessä luvussa esitän, miksi tuli mahdolliseksi muodostaa Kolmen sepän aukio tilankäytöltään nykyisenkaltaiseksi vuonna 1980. Kiinteistöt arvioivat, että asiakasliikenteen kasvattaminen oli mahdollista vain autoilua rajoittamalla. Ratkaisulla oli käänteentekevät seuraukset Helsingin kaupunkielämän kannalta. Nykyinen suurenmoinen urba-

⁷⁰ Kokemus on osoittanut, että kun kaupungin ytimeen ehdotetaan kävelykatua, puhe kääntyy heti sen edellyttämiin korvaaviin autoliikennetarkaisuihin. Kävelykaduista ei voi näköjään kirjoittakaan ilman autoilun historian esittelyä!

nistinen meininki alkoi syntyä Kolmen sepän aukiolta Vanhan ylioppilastalon edestä keväällä 1981. Vähäinen muutos johti kehitykseen, jonka seurauksena on sittemmin nautittu Taiteiden yöstä, Total Balalaika Show´sta, Ravintolapäivistä, Tuomaan markkinoista, Lux Helsingistä ja niin edelleen. 1970-luvulla Helsingissä ei ollut vihiäkään nykyisestä monimuotoisesta katukulttuurista.

Kymmenes luku käsittelee Helsingin liikennepoliittisen kamppailun siirtymistä kirjaimellisesti kadulle 1980-luvulla. Aleksanterinkadun luvattomasta pysäköinnistä kasvoi jalankulkua haittaava päivittäinen ilmiö. Esitän sissipysäköinnistä tulkinnan eliitin ja keskiluokan kansalaistottelemattomuutena. Protestikäyttäytymisen seurauksena syntyi idea autoilun sallivasta kävelykeskustasta. Mikonkatu muutettiin kävelykaduksi. Yhdestoista luku kertoo, kuinka kävely-ydinkeskustasta tuli aiempaa yhteisempi tavoite 1990-luvun vaihteesta alkaen. Se kytkeytyi kaupungin uuteen mainepolitiikkaan. Helsinki pyrki kansainvälisyyteen. Kiinteistönomistajayhtiöt suunnittelivat valtavia rakennetun ympäristön uudelleen järjestelyjä. Kansa rupesi viihtymään kaupungilla. Jalankulkuvallankumous hiipi näkyviin.

Tutkimukseni kahdennessatoista luvussa näytän, kuinka kävelykaduista tuli kaupunki-kehittämisen muotiratkaistu. Luvussa kerrotaan Helsingin kaupunkisuunnittelupelin vaikutuksesta Suomen muihin kaupunkeihin. Kaupunkikeskustan kehittäminen tuli ajankohtaiseksi kaikkialla. Nykyinen Helsingin Aleksanterinkatu syntyi. Popin kuningatar Madonna kohotti Helsingin oikeiden suurten kaupunkien joukkoon hyväksymällä liikeydinkeskustan shoppailupaikakseen.

Viimeisessä kolmannessatoista luvussa esitän yhteenvedon Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta. Osoitan, että vuonna 1980 muodostui tietty Helsingin ytimen muutoksen toimintamalli, joka on voimassa edelleen. Se liittyy tutkimustuloksiini kadun ymmärtämisestä. Pohdin lopuksi vastauksia alussa esittämiini kaupunkipolitiikan peruskysymyksiin, kuten keiden Helsingin ydinkeskustan kadut ovat ja keiden eivät ole, keiden kaupunki Helsinki on, keiden ei.

3. Kaupungilla kulkemisen merkitys

Ajamisen tai kyydissä istumisen sijasta kahdella jalalla kävely on ihmisen biologisesti lajityypillistä käytöstä. Nykyisen sivilisaation ideana on, että vapautta pidetään kaikkien maailmaan syntyneiden yksilöiden ihmisoikeutena. Kadulla kulkeminen on demokraattisissa yhteiskunnissa kaikille sallittua.⁷¹

Perustavaa laatua oleva yhteinen oikeus voidaan estää vain poikkeuksellisista syistä, mutta käytännössä katu on rajoitettu teknologiaa edellyttäväksi ympäristöksi. Ajoneuvoliikenteen sujuvoittaminen on ollut liberaaleissa demokratioissa viimeisen sadan vuoden aikana tavallisin perustelu vapaan jalankulun rajoittamiseen kaupunkien kaduilla. Jos kaupungin liikennejärjestelmä on kehittynyt henkilöautoriippuvaiseksi, ne, joilla ei ole varaa tai kykyä käyttää moottoriajoneuvoa, syrjäytyvät kaupungista ja sen sosiaalisesta vuorovaikutuksesta.⁷² Modernistinen kaupunkisuunnittelu, joka korostaa ajoneuvoliikennettä, on hävittänyt kadun oleskelutilana.⁷³

Suojatiet, joita pitkin katu pitää ylittää, otettiin ensin käyttöön Yhdysvalloissa 1920-luvulla. Suojatie merkitsee nykyäänkin jalankulkijan kannalta samanaikaisesti liikkumisen vapautta ja rajoitusta: katu on yleensä turvallista ylittää suojatietä pitkin, mutta muualta se ei ole suomalaisen tulkinnan mukaan suotavaa.⁷⁴ Koska Suomessa suojatien tulki-taan rajoittavan ylittämistä muista kohdista, meidän kaupunkiemme kaduille on merkitty

⁷¹ Amato 2004, 227–228. Amaton mukaan modernien suurkaupunkien ja erityisesti pääkaupunkien keskustassa näkyi ensin 1800-luvulla ja 1900-luvun alkupuolella hallitsijoiden pyrkimys kontrolloida kansan eli jalankulkevan massan aiheuttamaa poliittista uhkaa. Tendenssi korostui maailmansotien välisenä aikana Euroopan diktatuureissa.

⁷² Rajanti 2002, 31.

⁷³ Ylinen 1981, 155.

⁷⁴ <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267> Tieliikennelaki 44 § Ajoradan ylittäminen. ”Jalankulkijan on ylittävä ajorata suojatietä kulkien, jos se on lähellä. Muuten ajorata on ylittävä kohtisuoraan ja yleensä risteuksen vierestä.”

selvästi enemmän suojateitä kuin Tanskan tai Ruotsin kaduille. Kävelykadut, pihakadut, kävelypainotteiset kadut ja niin edelleen ovat käsitteinä yleistyneet vasta toisen maailmansodan jälkeen. Kaikkien niiden merkityksenä on torjua moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia haittoja. Kävelykadut ja -keskustat ovat liikennesääntöihin kirjoitettu ja liikennemerkein osoitettu konstruktio, joka suojaa ja palvelee vapaata jalankulkua, mutta niitä olisi mahdotonta kuvitella ilman kaupunkien paisunutta ajoneuvoliikennettä. Autottomassa kaupungissa ei olisi tarvetta kävelykaduille, koska kaikkia katuja pidettäisiin jo muutenkin riittävän turvallisenä ja viihtyisenä. Tässä mielessä autoilu tuottaa kävelykadut, kuten suojatietkin.⁷⁵

Modernismimyönteinen tulkinta on, että nykykaupunkien jalankulkijoille on haluttu kävelykatujen avulla erityisesti osoittaa tilaa keskustoista, jotka autoilu on vallannut. Kaupungilla kävelyn vapaus on haluttu turvata siihen sisältyvien yhteiskunnallisten arvojen, kuten tasavertaisen yksilönvapauden, takia. Kriittinen tulkinta pitää suojateitä jalankulun rajoittamisena ja kävelykatuja autoilukaupungin tunnusmerkkinä ja osana jalankulkijoiden vapauden rajoittamista. Vaikuttava kävelykeskusta saattaa tarkoittaa, että naapurikorttelit on varattu täysin autoliikenteelle. Joka tapauksessa nykyaikaisessa yhdyskuntien suunnittelussa ja yhteiskuntatutkimuksessa jalankulkuolosuhteiden parantaminen kytkeytyy liikenteenhallinnan lisäksi ainakin kaupunkitalouteen, elinkeinotoimintaan, demokratiaan, yksilönvapauteen ja ihmisoikeuksiin.

Liikenteellisesti perustellut vaatimukset, jotka lisääisivät jalankulkijoiden oikeuksia, saattavat olla pohjimmiltaan vaatimuksia ihmisten välisestä yhteiskunnallisesta tasa-arvosta. Julkisen tilan eli kaupungin katujen katsotaan kuuluvan kaikille, myös maahanmuuttajille, yksinäisille naisille, lapsille, päihtyneille. Suomen kaupungit ovat kasvaneet aikana, jolloin yhteiskunta on autoistunut ja liikenne on kasvanut. Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden katsottiin pitkään sotien jälkeen hyödyttävän kansantaloutta ylivoimaisesti. Puheet jalankulkemisen merkityksestä jäivät politiikassa usein yhdentekeviksi. Aika oli rahaa ja vauhti tärkeää. Suunnittelijat ja tutkijat ovat silti jo vuosikymmeniä pitäneet myös jalankulkemisen merkitystä kaupunkitaloudellisesti tärkeänä.

3.1 Modernistisen autoilukaupungin kritiikki

Jalankulku liitetään nykyisin tavallisimmin ympäristösyistä perusteltuun tavoitteeseen vähentää henkilöautoilua kaupungissa.

Kingsley Dennisin ja John Urryn mukaan kaupunkien liikennejärjestelmän autoriippuvuus vahvistui 1900-luvun aikana, koska yksityisautoilu rakensi länsimaista elämäntapaa selvästi kokonaisvaltaisemmin kuin esimerkiksi joukkoliikenne.⁷⁶ Henkilöautoilua edistävä liikennesuunnittelu johti teollisuusmaissa 1900-luvun jälkipuolella historiallisen kävely-yhteiskunnan häviöön.

⁷⁵ Suojateistä ja muusta jalankulkijan kontrolloinnista Yhdysvalloissa ks. Norton 2011.

⁷⁶ Dennis and Urry 2009, 33–36.

Jalankulusta tuli poikkeuksellista. Se väheni nopeimmin Yhdysvalloissa. Joseph A. Amaton sanoin jalankulkijoiden oli kaupungilla sovitettava askeleensa siihen tarkasti rajoitettuun tilaan, joka heille osoitettiin autoliikenteen valtaamalla kaduilla. Vaikka asiantuntijat ovat todistaneet päivittäisen kävelyn hyödyt kansanterveydelle, jalankulkuun käytettyä aikaa pidetään edelleen kansantalouden kirjanpidossa hukattuna aikana. Vain teknisin välinein ajettu aika muodostaa kansantuloa. Kävely ei kukoista kaupunkien keskustassakaan, koska liikennenympäristö on suunniteltu palvelemaan ensisijaisesti autoilua. Amerikkalaisista lapsista kulki kävellen kouluun vuonna 1980 vielä 70 prosenttia, mutta parikymmentä vuotta myöhemmin osuus oli jo painunut alle 10 prosenttiin.⁷⁷ Michael Replodge ja Colin Hughes kannattivat kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaa liikennesuunnittelua, koska autoilu ja tieinvestoinnit lisäsivät liikenteen terveyshaittoja ja hiilidioksidipäästöjä. Ruuhkat kohottivat kuljetuskustannuksia ja heikensivät työn tuottavuutta. Yhdyskuntarakenteen hajaantumisen takia kasvaneet matkat syrjäyttivät köyhimmät kaupunkilaiset työmarkkinoilta ja harrastuksista.⁷⁸

Kehityksen kääntäminen on todettu vaikeaksi. Dennisin ja Urryn mukaan autoilu ja autoteollisuus kytkeytyivät 1900-luvulla öljyteollisuuden kanssa maailmanpolitiikan tärkeimmäksi voimaksi. Moottorien valta on houkuttellut kaupungit toteuttamaan autoilua suosivaa liikenne- ja maankäyttöpolitiikkaa, joka vaikuttaa ihmisten asuin- ja liikkumismahdollisuuksiin. Dennis ja Urry väittivät vuonna 2010 julkaistussa tutkimuksessaan, että niin sanottuun vapaaseen autoistumisoikeuteen sopeutuneiden kaupunkien autoriippuvaisen liikennejärjestelmän muuttaminen on lähes mahdotonta.⁷⁹ Moderneissa teollisuusyhteiskunnissa vallitsikin autoilun kasvun polkuriippuvuus: Lainsäädännön muutoksin edistettiin autoilun lisääntymistä, koska se edisti kansantalouden kasvua. Talouskasvu puolestaan ruokki autoilua ja edisti yhteiskunnan sopeutumista autoilun kasvuun.

Taina Rajannin mukaan Helsingin liikennettä kehitettiin sotien jälkeen 1960-luvulle saakka henkilöautoiluun perustuen. Rajanti tulkitsee, että Smithin ja Polvisen vuonna 1968 julkaistu liikennesuunnitelma aiheutti käänteen. Kaupunkisuunnittelussa korostui tämän jälkeen joukkoliikenteen kehittäminen ja ydinkeskustan autoliikenteen vähentämistavoite. Samanlaisiin tavoitteisiin alettiin pyrkiä monissa muissakin Euroopan kaupun-

⁷⁷ Amato 2004, 227–228, 249, 271–272.

⁷⁸ Replodge ja Hughes 2012, 86–88. Maailmassa oli 2010-luvun alussa käytössä noin 800 miljoonaa autoa. Kansainvälinen energiajärjestö IEA arvioi, että autojen määrä nousisi vuoteen 2050 mennessä 2–3 miljardiin.

⁷⁹ Dennis and Urry 2009, 33–46. Autoliikenneonnettomuuksissa kuoli maailmassa 2000-luvun alkuvuosina vuosittain noin 1 200 000 henkilöä. Myös kehittyvien maiden uusien ja kasvavien kaupunkien, metropolien ja megapolien liikennejärjestelmä perustuu enimmäkseen autoiluun. Kuten aiemmin Yhdysvalloissa ja Länsi-Euroopassa, autoliikenteeseen perustuva kaupunkien kehittäminen on merkinnyt esimerkiksi Itä-Euroopan kaupungeissa asuinpaikan, työpaikan ja harrastuspaikkojen välimatkojen ja liikenteen kasvua. Myös Euroopan autoriippuvissa vanhoissa kaupungeissa toteutetaan Dennisin ja Urryn mukaan kaiken aikaa ratkaisuja, joissa vanhaa rakennetta sopeutetaan kasvavan autoilun asettamiin ehtoihin eli laajennetaan yhdyskunnan rakennettua aluetta ja rakennetaan uusia liikenneväyliä vanhan kaupunkirakenteen sisälle.

geissa.⁸⁰ Yhdysvalloissa nousi jo 1950-luvulla modernistisen ja funktionalistisen autoilu-kaupungin vastaliike, joka korosti keskustalähtöistä suunnittelua. Jane Jacobsin ja Kevin Lynchin tekstit innoittivat suunnittelijoita tavoittelemaan jalankulkua suosivia kaupunkikeskustoja ja asuma-alueita. Uusurbanistiset suunnittelijat pitivät Amaton mukaan katuja ja muita julkisia paikkoja ensisijaisesti kaupunkilaisten kohtaamisen tilana. Jalankulkijoiden määrä kaduilla oli heille taajaman yhteisöllisyyden mitta. Ilman jalankulkijoita suosivaa suunnitteluasetusta kaupunkikeskustojen jalkakäytävät, puistot ja aukiot jäivät vähälle käytölle. Niitä aletaan ennen pitkää pitää vain tarpeettomina haittatekijöinä autoilun sujuvuudelle.

Amaton näkemyksen mukaan ajamisen ja kyydissä istumisen voittokulku näyttää globaalilta ja väijäämättömältä. Myös kaupunkien kävelykeskustojen ja muiden jalankulkualueiden välimatka asuinalueisiin nähden näyttää edelleen kasvavan kaikkialla, eivätkä kävelykeskustat siten ole yksin olleet ratkaisu autojärjestelmän polkuriippuvuuden katkaisemiseksi. Keskustaan saapuminen edellyttää yhä useammin automatkaa. Kävelykeskustatkin on useimmiten toteutettu siten, että ne on sovitettu autolla ajavan yhteiskunnan rakenteisiin. Silti Amato pitää arvokkaana, että kaupunkisuunnittelijat eivät ole luopuneet näkemyksestä, jonka mukaan jalankulun asemaa kaupunkien keskustojen liikkumismuotona olisi jatkuvasti parannettava.⁸¹

Jane Jacobs arvioi vuonna 1993, että hänen kuusikymmenluvun alun teoksensa *The Death and Life of the Great American Cities* oli onnistunut muuttamaan modernistisen kaupunkisuunnittelun kaupunkikeskustavastaista henkeä. Nuoren polven arkkitehteillä oli arkkitehtuurikriitikon mukaan hyviä ideoita katuelämän vahvistamiseksi ja taitoa toteuttaa ideoitaan. Keskustavastaisen suunnittelun henki eli Jacobsin mielestä kuitenkin sitkeästi valtioiden liikenne- ja rakennuslainsäädännössä, ohjeissa ja hallinnon tavoissa. Esimerkiksi keskustan maankäytönsuunnittelussa uhrattiin tilaa pysäköinnille. Edistyksenä Jacobs piti kaupunkien vanhojen rakennuskorttelien säilyttämistä ajalta ennen pysäköintipaikkojen rakentamisvelvoitteita, autoilun vähentämistä siellä, missä jalankulkuliikenne oli runsasta, iltaisin elävänä sykkiviä keskustoja ja uusilla rakennuksilla herkkävaistaisesti tiivistettyjä vanhoja kortteleita.⁸²

Jacobsin mielestä ongelmana eivät olleet niinkään autot teknisinä laitteina, koska myös hevoskärryjen aikakauden suurkaupunki oli ollut liikenteeltään sekava, meluisa, lemuava, ruuhkainen ja jalankulkijan turvallisuuden kannalta riskialtis paikka.⁸³ Kuten hevosajoneuvojen määrän kasvu vaikeutti aikoinaan jalankulkua kaupungeissa, samoin myös polkupyöräilyn kasvu teki jalankulkijoiden olon tukalaksi jo esimerkiksi 1950-luvun Ams-

⁸⁰ Rajanti 2002a, 35–36, 47.

⁸¹ Amato 2004, 256, 273–274.

⁸² Jacobs 1993, Foreword to the Modern Library Version.

⁸³ Jacobs 1993, 443.

terdamissa ja New Delhissä.⁸⁴ Jalankulkijoiden käytössä ollut tilaa olikin Jacobsin mukaan uhrattu aina tarpeen vaatiessa pyörillä kulkevan liikenteen hyväksi.

Kun liikenneristiriita kärjistyi moderneissa kaupungeissa autoilijoiden ja jalankulkijoiden välillä, autoliikenteeltä suljettu kävelykaduista tuli muodinmukaisia ratkaisumalleja. Jacobs piti sitä jo 1960-luvulla monessa tapauksessa kyseenalaisena. Kävelykeskusten muodostaminen edellytti päätöksentekijöiden mielestä usein lähikatujen ajoratojen leventämistä ja uusien pysäköintilaitosten rakentamista lähelle. Kävelykatujen rakentaminen keskustaan ei siten välttämättä lainkaan vähentänyt keskustan autoliikennettä. Kävelykadut saattoivat jopa lisätä autoilua, vaikka niitä perusteltiin vaihtoehtoisen liikennepolitiikan mukaisina ratkaisuin. Keskustan autoilun vähentäminen oli Jacobsin mielestä lopulta tärkeintä jalankulkijoiden olosuhteiden parantamiseksi – ei kävelykatujen laittaminen autoilun vähentämistä tavoitellen. Lisäksi kävelykadut saattoivat hankaloittaa keskustan yritysten huoltoliikennettä. Jacobsin mukaan huoltoliikenne oli arvokasta, koska se merkitsi palveluiden ja työpaikkojen sijoittumista keskustaan useimpien kaupunkilaisten ulottuville.⁸⁵

Jacobs kutsui jalankulkijoiden käytössä olevan tilan vähenemistä kaupungin eroosioksi. Vilhelm Helander ja Mikael Sundman viittasivat siihen klassikkopamfletissaan *Kenen Helsinki?* vuonna 1970.⁸⁶ Eroosio eteni siten, että jalkakäytäviä kavennettiin, jotta katujen ajoradoille saatiin lisäkaistoja. Kadunvarret, aukiot ja korttelien sisäpihat varattiin autojen pysäköintipaikoiksi. Kaupungin eroosio vahvisti itseään, koska aikaa myöten kapasiteetti täyttyi. Liikenneväylien leventäminen, uudet pysäköintipaikat ja valtakatujen yksisuuntaistaminen houkuttelivat lisää autoliikennettä keskustaan. Entistä pahemmat ruuhkat edellyttivät lisää väyläkapasiteettia.

Eroosio merkitsi myös joukkoliikenteen aseman heikkenemistä, koska esimerkiksi bussipysäkkien paikat harvenivat ja vaihtomahdollisuudet bussilinjalta toiselle vähenivät. Niinpä kaupunkitilan eroosion ainoaksi poliittiseksi vaihtoehdoksi tuli Jacobsin päätelyn mukaan keskustan yksityisautoilun vähentäminen. Koska yksittäisten kävelykatujen rakentaminen tähtäsi Jacobsin mielestä pikemmin autoliikenteen uudelleenjärjestelyyn kuin vähentämiseen, tuli mieluummin suosia liikenteen rauhoittamista laajemmalla keskustaluueella. Käytännössä tämä tarkoitti Jacobsin mielestä yksinkertaisesti jalkakäytävien leventämistä takaisin ajoradoille: jalankulkijoiden tila kasvoi, ja autoliikenteen käytössä oleva väyläkapasiteetti väheni.⁸⁷

Autoilun vähentämiseen oli keskustassa myös Jacobsin kokemuksen mukaan vaikea päästä, koska autoliikenteen sujuvuudesta oli tullut kaupunkien liikennesuunnittelun tärkein arvo. Jacobsin tietojen mukaan New Yorkin kaupunki oli yksin Manhattanilla kaven-

⁸⁴ Jacobs 1993, 451.

⁸⁵ Jacobs 1993, 447, 469, 479.

⁸⁶ Helander ja Sundman 1970, 18.

⁸⁷ Jacobs 1993, 452-453.

tanut satojen katujen jalkakäytävät muutamassa vuodessa 1950-luvulla, jotta autoliikenteen käytössä olevaa kapasiteettia oli saatu lisää. Jacobs suosittelee liikennesuunnittelun kääntämiseksi hienovaraista aktivismia, jolla koetetaan vaikuttaa kaupungin päätöksiin.⁸⁸

Kuten kaupunkitilan eroosio eteni vaivihkaa ilman yleissuunnitelmaa tapauskohtaisina ratkaisuin, myös keskustan autoilun vähentämiseen tähtäävän politiikan tuli noudattaa samaa taktiikkaa. Aktivistien tuli tarjota jalkakäytävien leventämistä ratkaisuksi sellaisissa tilanteissa, joissa autoliikennevirran ja jalankulun välinen ristiriita oli suurimmillaan eli vilkkaimman jalankulun kaduilla. Paitsi seurattuna tutkijana myös menestyksekkäänä kaupunkiaktivistina Jane Jacobs opasti suosittelemaan autoilun käytössä olevan katutilan vähentämistä myönteisillä perusteluilla, kuten kaupunkikeskustan elävöitymisellä.⁸⁹ Helsingissä on toimittu tällä tavoin 1980-luvulta alkaen. Rajanti kutsuu keskustan kävely-ympäristöä integroituneeksi. Eri kohdista on kävely-yhteys mahdollisimman moneen toiseen kohteeseen. Rajannin mukaan kaupungin eroosio synnyttää sosiaalista segregatiota, koska ne, joilla ei ole mahdollisuutta autoiluun, syrjäytyvät kaupunkitilan käytöstä. Julkista tilaa yksityistyy, tulee suljettuja turvamekanismeja. Järjestelmänä julkisen liikenteen verkosto ja integroitunut kävely-ympäristö sen sijaan edistävät yhteiskunnallista koheesiota.⁹⁰

Helsingin vuoden 2016 yleiskaavan on tulkittu murtavan modernistis-funktionalistista liikennesuunnittelua. Siinä on nostettu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen henkilöautoliikenteen sujuvuuden edelle. Suunnittelutavoitteiden muutos tapahtui kuitenkin jo vuosikymmeniä sitten. Rajanti piti jo 2000-luvun alussa Helsingin liikennejärjestelmää sekoittuneena, ei enää yhtä henkilöautoriippuvaisena kuin aikaisemmin eikä yhtä riippuvaisena kuin vertailukaupungit Ateena ja Dublin edelleen olivat. Henkilöautojen merkitys oli kiistaton, mutta autoilu ei ollut ainoa liikkumisen vaihtoehto. Tämä johtui joukkoliikennettä suosineista poliittisista ratkaisuista vuoden 1969 metroratkaisusta alkaen.⁹¹ Yleiskaava esittää nyt, että kaupunkikeskustaan johtavista moottorikaduista muodostettaisiin tulevaisuudessa bulevardimaisia katuja. Ajoneuvoliikennettä hidastettaisiin. Bulevardien reunalle kaavoitettaisiin tontteja asuin- ja liikerakennuksia varten. Katujen elävöitymisen lisäksi tavoitteeksi on asetettu Helsingin väestönkasvun nopeuttaminen vastaamalla tonttien kysyntään olemassa olevien liikenneyhteyksien varrella.⁹²

⁸⁸ Jacobs 1993, 474–475.

⁸⁹ Ks. esim. Gratz 2010 ja Flint 2009. Jane Jacobs nousi julkisuuteen Yhdysvalloissa 1950-luvun jälkipuolella New Yorkin Greenwich Villagen vanhoja asuinkortteleita puolustaneen asukasliikkeen puhenaishana. Kaupungin liikennesuunnittelujohtajan Robert Mosesin LOMEX-suunnitelma olisi purkanut korttelit ja rakentanut Manhattanille tulevan moottoritien niiden paikalle. Asukasliikkeen onnistui torjua suunnitelman toteuttaminen. Jacobsonista tuli kulttihahmo ja vaikutusvaltainen kaupunkitaloustutkija New Yorkissa ja Torontossa.

⁹⁰ Rajanti 2002a, 41–42.

⁹¹ Rajanti 2002a, 37.

⁹² Ks. esim. HS 23.1.2016 Lari Malmberg, Vallankaappaus autokaupungissa.

3.2 Kaupunkien ja kaupan menestys

Liikenteen muutosten lisäksi kaupunkien kilpailu asukkaista, matkailijoista ja investoinneista palautti keskustat ja siellä parveilevat väkijoukot kaupunkipolitiikan esityslistalle 1900-luvun loppupuolella.

Kaupungilla kuljeskelun edistämisestä tuli kaupunkien elinvoimaisuuden, maineen ja markkinoinnin projekti. Tutkijat pitivät keskustan tekemistä viihtyisäksi myös kaupunkilaisten yhteisön rakentamisena. Luovan luokan asiantuntija-ammattilaiset viihtyivät kaupungilla työ- ja vapaa-aikanaan. Kaupungin keskustaa pidetään yhdyskuntarakenteen kehityksen kannalta parhaana erikoistavarakaupan sijaintipaikkana.⁹³

Jalankulkuolosuhteiden parantamisella on Amaton johtopäätösten mukaan suuri merkitys asuinalueiden parantamisessa, katujen muotoilussa, turistien ja shoppailijoiden houkuttelemisessa ja koko kaupungin elinvoimaisuuden lisäämisessä. Amato ei kuitenkaan ole varma, voidaanko ympäristön parantamisen avulla lisätä kävelyä. Erityisesti Yhdysvalloissa on lukematon määrä pikkukaupunkeja, joiden keskustasta kävelijät on menetetty. Jacobsiin viitaten Amato huomauttaa, että kaupunki, jonka keskustassa ei kävellä, on kuollut kaupunki, ei kaupunki enää varsinaisesti ollenkaan.

Amato vahvistaa, että menetettyjen kävelijäjoukkojen palauttaminen ei onnistu helpolla. Esimerkiksi Minneapolisin kerran jo slummiutuneen keskustan ytimeen toteutettu modernistinen kävelykeskusta on tutkijan mukaan tunnelmaltaan sulkeutunut ja kliininen. Se ei houkuttele jalankulkijoita. Amato sanoo, että suunnittelijoiden, kansalaisaktivistien, kaupungin ja yksityisten sijoittajien keinot eivät ole ainakaan yksinään riittäneet jalankulkijoiden palauttamiseen keskustaan juuri missään, jos heidät on sieltä kerran menetetty.⁹⁴

Jacobsin esittämän kritiikin mukaan kaupungin kadut olivat modernistisille suunnittelijoille vain eri liikennemuotojen väyliä, joiden liikenteenvälityskyvyn optimointi oli suunnittelun tärkeimpänä tavoitteena. Jacobsin lähtökohtana oli, että kadut ovat kulkemisen ja sosiaalisen tapahtumisen paikkoja. Pääkaduilla ratkaistaan kaupungin maine: katujen ja jalkakäytävien elävyys osoittaa yhdellä silmäyksellä, onko kaupunki mielenkiintoinen vai tylsä.⁹⁵ Kaduilla ja jalkakäytävillä tapahtui suurin osa ihmisten välisistä kohtaamisista. Juuri kaduilla ja jalkakäytävillä lapset kasvoivat entisajan kaupungeissa osaksi yhteisöä aikuisten silmien alla eivätkä niinkään puistoissa tai leikkipuistoissa. Modernistisuunnittelijoiden hellimiin leikkipuistoihin lapset ja nuoret jätettiin 1950-luvulla Jacobsin mielestä usein päinvastoin oman onnensa nojaan vahvimpien ja häikäilemättömimpien

⁹³ Laakso 2004, 180.

⁹⁴ Amato 2004, 271–274.

⁹⁵ Jacobs 1993, 37. ”The same might be said of streets, in the sense that they serve other purposes besides carrying wheeled traffic in their middles. Streets and their sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs. Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city’s streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull.”

armoille, sillä siellä oli vain vähän aikuisia. Sen sijaan jalkakäytävillä lapset leikkivät vielä silloinkin naapurien, kahvilanpitäjien, pesulayrittäjien ja kauppiaiden vahtimina, kuten Jacobs havaitsi tutkimuskävelyillään New Yorkin Manhattanilla. Jalkakäytävät olivat toki likaisia, kapeita ja helteellä paahteisia, mutta lapset eivät sytyttäneet niillä nuotiota tai hakanneet toisiaan, kuten tapahtui leikkipuistossa.⁹⁶

Epäilyistä huolimatta ydinkeskustan jalankulkuolosuhteiden parantamisessa piilee potentiaalia. Peter Newmanin ja Jeffrey Kenworthyin mukaan esimerkiksi Vancouver onnistui kääntämään 1970- ja 1980-luvun väestökatoonsa muuttovoitoksi investoimalla julkiseen liikenteeseen ja uudistamalla keskustan julkiset paikat kävelyä ja pyöräilyä suosiviksi. Uuden maailman esimerkkien lisäksi parivaljakko mainitsi, että kävelykeskustojen ja joukkoliikenteen suosiminen ja autoilun vähentäminen olivat yleistä kaupungin menestykseen tähtäävää politiikkaa 2000-luvun Euroopan kaupungeissa. Esimerkiksi Pariisissa moottorikatuja muutettu bulevardeiksi, jotta kaupunki saadaan mielenkiintoisemmaksi.⁹⁷

Richard Florida päätyi samantapaisiin johtopäätöksiin kuin Newman ja Kenworthy: kävelykeskustojen muodostaminen palvelee epäsuorasti kaupungin talouskasvua. Floridan teorian mukaan talous kasvoi voimakkaimmin niissä kaupungeissa, jotka houkuttelivat monimuotoisten ja vaihtelevien ympäristöjensä (muidenkin kuin keskustan - myös esimerkiksi ympäröivän maaseudun) avulla lahjakkaita ihmisiä asukkaakseen.⁹⁸ Myös Peter Clark selitti kaupunkikeskustojen elävöittämistä kaupunkien elinkeinojen edistämisen avulla. Kaupunkikeskusta on osoittautunut Clarkin mukaan otolliseksi paikaksi uusien palveluelinkeinojen kannalta.⁹⁹

Kaupungit joutuvat nykyään ponnistelemaan pitääkseen julkisen urbaanin keskuksensa elävänä kaupan ja palvelujen liiketoimintaympäristönä. Taajama-alueen laitamille rakennetut kauppakeskukset kilpailevat ydinkeskustan kanssa. Seppo Laakson esittelemän mediaanisijaintiteorian mukaan erikoiskaupan optimaalinen sijainti on kaupungin keskustassa. Toisin sanoen keskustan säilyttäminen kaupunkilaisten ensisijaisena erikoistavarojen, kuten muotivaatteiden, korujen, kirjojen, kellojen, urheiluvälineiden ja silmälasien, ostopaikkana on kaupunkitalouden kannalta tehokkainta liikennesressurssien käyttöä. Klassisen ympyräkaupungin kaikkien asukkaiden yhteenlaskettu asiointimatka muodostuu näet lyhyemmäksi keskustaan kuin taajaman ulkopuolella sijaitsevaan kauppakeskukseen.¹⁰⁰ Keskustan kaupallisen toiminnan vahvistaminen on omaksuttu ympäristötietoisien kaupunkien ohjelmaan.¹⁰¹

Kävelykadamista tuli Suomessa suosittu keino parantaa keskustojen kaupallista vetovoimaa.

⁹⁶ Jacobs 1993, 99–103.

⁹⁷ Newman & Kenworthy 2007, 110.

⁹⁸ Florida 2005, 276–280.

⁹⁹ Clark 2009, 329–330.

¹⁰⁰ Laakso 2004, 168–173, 180, ks. myös Santasalo ja Heusala 2002, 9–10.

¹⁰¹ Ks. esim. Mitchell 2003, 3–4.

maa 1990-luvulta alkaen. Tuomas Santasalon ja Heli Heusalan mukaan liikeydinkeskustan vakiintuneesta kauppakadusta muodostettu kävelykatu houkuttelee asiakkaita, koska se on ympäristönä laadukkaampi kuin tavallinen ajoneuvoliikennekatu. Ihanteellisimmin kävelykatu palvelee keskustan elinkeinoja, jos sen varrella on paljon pieniä erikoistavaraliikkeitä, kuten muotiliikkeitä, ravintoloita, lahja- ja sisustustavaraliikkeitä ja optikonliikkeitä.¹⁰² Kovin luotettavaa näyttöä täysin autottoman kävelykadun aiheuttamasta myynnillisäyksestä ei kuitenkaan ole esitetty. Panu Söderström on nostanut esiin ostoskadun niin sanotun pehmeän reunan eli liikkeiden joustavan kytkeytymisen sisätiloista katutilaan. Vilkkaan jalankulkukadun varrella tulisi olla istumapaikkoja rakennusten seinustalla ja tiheässä paljon avoimia sisäänkäyntejä erilaisiin erikoistavarakauppoihin ja kahviloihin.¹⁰³

Iloona Akkila on korostanut kivijalkakauppojen merkitystä kaupunkikeskustan elävyydelle ja kaupungin kulttuuriperinnölle. Akkilan mukaan on joissakin tapauksissa kaupallisesti järkevää toteuttaa kävelykadun ja läpiajoväylän kompromisseja, joukkoliikenne- ja kävelypainotteisia katuja: ajoneuvoliikenne rauhoittuu, mutta asiakkaiden ja huoltoliikenteen perille pääsy turvataan.¹⁰⁴

3.3 Moderni ihmisenä oleminen

Georg Simmelin aloittamassa kaupunkisosiologian traditiossa suurkaupungin keskusta on modernin ihmisen identiteetin muodostumisen paikka. Filosofiasa tämä viittaa yksilölliseen olemassaoloon ja vapauden kokemukseen, mutta näkemys on vaikuttanut myös yhteiskuntatutkimukseen ja käytännön suunnitteluun.

Sosiologeista esimerkiksi Richard Sennet on pitänyt tärkeänä keskustan katujen elävöittämistä ja sosiaalistamista pois ajoneuvoruuhkien vallasta takaisin kaikenlaisten kadunkulkijoiden käyttöön. Kadut ovat paikka, jossa moderni identiteetti muodostuu, koska siellä ihminen kohtaa vieraita ja tulee kohdatuksi vieraana.¹⁰⁵ Väkijoukossa koettu ja kohdattu välinpitämättömyys rakentaa yksilöllisen elämän peruskokemusta. Pasi Mäenpää on lähestynyt Kolmen sepän aukion väkijoukkoa samantapaisesta näkökulmasta.¹⁰⁶ Samoin Kaarin Taipale on tarkastellut kadulla kulkemista eksistentiaalisena kokemuksena.¹⁰⁷ Käytännön kaupunkisuunnittelussa yksilöistä koostuva kadunkulkijoiden väkijoukko ymmärretään yleensä yhteisöksi, jossa vallitsee solidaarisuutta ja sosiaalista kontrollia.

Jan Gehlin mukaan juuri liikenteen hitaus tuottaa elävyyttä ja väkijoukkoa keskustaan.

¹⁰² Santasalo ja Heusala 2002, 49–53.

¹⁰³ Söderström 2012, 36.

¹⁰⁴ Akkila 2013, 91–95, 111. Suunnittelijat kutsuvat näitä shared space -kaduiksi. Suomessa ne osoitetaan piha-kadun liikennemerkillä.

¹⁰⁵ Sennet 1990, 124–132. Ks. myös Giddens 2009, 228–230.

¹⁰⁶ Mäenpää 2005.

¹⁰⁷ Arkkitehti 3/1989, Urbaani ulkotila.

Sen sijaan nopeasti sujuvan ajoneuvoliikenteen keskustoissa on vähemmän kuhinaa ja aktiivisuutta. Kun autoliikenne soljuu hitaasti, on kadulla tietyllä matkalla yhtä aikaa enemmän ihmisiä ja ajoneuvoja kuin, jos liikenne on nopeaa. Nopean ajoneuvoliikenteen oloissa suurin osa kadusta on tarkasteluhetkellä tyhjänä, koska ajoneuvojen väliset etäisyydet kasvavat. Nopea ajoneuvoliikenne myös karkottaa jalankulkijoita jalkakäytäviltä. Hidas liikenne merkitsee eläviä keskustoja, Gehl päätteli.¹⁰⁸

Gehl kannatti julkisen tilan käytön joustavuutta, jotta kaupunkilaisten kohtaamiset maksimoituisivat. Esimerkiksi kaupungin keskusauealla tai torilla tulee olla useita käytötarkoituksia. Kuten keskiaikaisessa kaupungissa, nykykaupungin torilla tulee Gehlin mukaan harjoittaa torikauppaa, ylläpitää kahviloita ja lisäksi järjestää vaikkapa jalkapallo-otteluita, uskonnollisia tilaisuuksia, konserteja, teatterinäytöksiä, performansseja ja muita yleisötapahtumia. Gehlin näkemyksen mukaan ajoneuvoliikenteen hidastaminen tuottaa keskustan elävyyden kannalta joskus jopa autottomia alueita paremman ratkaisun, jos liikennemuotojen integrointi vain tehdään jalankulkijoiden ehdoilla ja joukkoliikennettä suosien.¹⁰⁹

Arkkitehti Christopher Alexander julkaisi suunnittelijaryhmänsä kanssa empiirisiin tutkimuksiin perustuvia seikkaperäisiä kaupunkisuunnittelun ohjeita 1970-luvulla. Ne lähitivät kritiikistä modernistista toimintojen erottelua vastaan. Alexanderin ideana oli laatia tiettyjä rakennekaavoja, joiden perusteella voitiin suunnitella kaupunki yksityisistä tiloista aina koko taajamaan saakka. Hänen ajatuksiaan tunnettiin Suomessa jo 1960-luvulla. Alexander kutsui keskustan jalankulkijoiden väentungosta yhteiskunnan sosiaaliseksi liimaksi. Toisen maailmansodan jälkeisissä yhteiskunnissa yhteenkuuluvuus oli käynyt vähiin, koska jalankulkijat olivat kadonneet kaduilta. Tämä johtui Alexanderin mukaan autoilun kasvusta ja siitä, että liikeydinkeskustojen korttelien sisään tehdyt puolijulkiset yksityiset kauppakäytävät vetivät jalankulkijoita puoleensa. Korttelien katetut käytävät ja aulat eivät voi korvata katujen jalkakäytäviä, koska ne eivät yllä katuihin verrattavaan kävelyliikenteen välityskykyyn. Tästä syystä kaupungilla kulkeva kävelijä harjoittaa sosiaalista kanssakäymistä julkisilla jalkakäytävillä enemmän kuin yksityisissä sisätiloissa, Alexander päätteli.

Jotta kaupunkien jalankulkijat saadaan käyttämään julkista tilaa, pitää autoistuneen kaupungin keskustaan muodostaa Alexanderin mukaan kävelykatuja. Kävelykadulla katutilan leveys ei suunnitteluohjeen mukaan esimerkiksi saa ylittää kadun varrella olevien rakennusten korkeutta, jotta tunnelmasta tulee riittävän tiivis. Kävelyverkoston tulisi riittää riittävän usein keskustan autoiluverkoston kanssa. Autoilun liikenneverkoston ulottu-

¹⁰⁸ Gehl 2011, 77.

¹⁰⁹ Gehl 2011, 109–110: "In an ordinary traffic pattern, in mixed streets, where traffic is divided between pedestrians, bicycles and automobiles, a pronounced spreading and separation of people and activities results. When those in transit are further dispersed through a differentiated road system, in which each type of traffic has its own route, the separation is complete. It becomes duller to drive, duller to walk, and duller to live along the roads and streets because a significant number of the people in transit are now segregated from other city activities."

minen kävely-ydinkeskustan sisään on tärkeää sen vuoksi, että se mahdollistaa tulijoiden saapumisen kävelyalueelle ja tavaroiden kuljettamisen kävelykadun liikkeisiin.¹¹⁰

Moderniin ihmisyyteen liittyvä terveyden ja fyysisyyden korostaminen on kytkeytynyt kaupungilla kulkemiseen vasta viime aikoina. Tosin professori Tahko Pihkala lienee ollut lähinnä näistä syistä mukana kävelykatumielenosoituksessa jo vuonna 1968. Pihkala oli itse asiassa julkaissut parikymmentä vuotta sitäkin ennen kuntoiluoppaan, jossa hän todisteli erityisesti kävelyn puolesta.¹¹¹ Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen alettiin vuosituhannen vaihteen tienoilla liittää laajemminkin terveydellisiä arvoja. 1990-luvulta alkaen tutkimukset osoittivat, että normaalikuntoisen aikuisen terveyden ylläpitoon riitti puolen tunnin kohtuuvauhtinen, useimpina viikon päivinä toistuva liikunta. Se antoi yksilöiden arkiselle kävelyllä ja pyöräilyllä ja niitä edistävälle ympäristölle kansanterveydellisen merkityksen.¹¹² Esimerkiksi Suomen ympäristökeskus korostaa nykyään miellyttävän kaupunkiympäristön pidentävän ihmisten päivittäin vapaaehtoisesti kävelemiä matkoja.¹¹³

Myös Joseph A. Amato pitää tulevaisuudessakin kävelyä merkittävänä ulkoilun muotona, vaikka ennakoii, että pyörillä kulkevat ajoneuvot ovat jo peruuttamattomasti muuttaneet inhimillistä liikkumisen kokemusta.¹¹⁴ Silti kävelyliikenteen arvoa ei ole mitattu samalla innokkuudella kuin esimerkiksi autoliikenteen matka-aikasäästöjä lasketaan uusien valtateiden perustelemiseksi. Amerikkalainen suunnittelija Jeff Speck huomauttaa kuitenkin, että viime vuosina on alettu saada myös tutkimustuloksia hyvän kävely-ympäristön ja paranevan kansanterveyden välisestä yhteydestä.¹¹⁵ Yhdysvalloissa kävely on toisaalta yhdistetty myös toimistotyöhön korkean työpöydän alle asennetun juoksumaton avulla.¹¹⁶

3.4 Liberaalin demokratian perusta

Aleksanterinkatu tasavertaisen kansalaisuuden paikkana? Ei niin kaukaa haettua kuin ensin kuulostaa. Katutilat, jotka ovat käytettävissä vapaaseen jalankulkuun, ovat länsimaisen demokratiakäsityksen kannalta fundamentaalisia.

2010-luvun arabimaiden kansannousujen sarja osoitti äärimmäisellä tavalla julkisten paikkojen merkityksen kansalaisten poliittisen osallistumisen kannalta. Arabikevään mielenosoitukset alkoivat vuodenvaihteessa 2011 Tunisiasta ja levisivät Syyriaan, Libyaan, Algeriaan, Jemeniin ja Egyptiin. Kehitys on näissä maissa sittemmin ollut ristiriitaista ja jopa tuhoisaa hyvin vaikein seurauksin, mutta alun perin arabikeväässä oli kyse koulu-

¹¹⁰ Alexander–Ishikawa–Silverstein–Jacobson–Fiksdahl-King–Angel 1977, 489–491.

¹¹¹ Pihkala 1943.

¹¹² Virrankoski 2001, 254–255.

¹¹³ Söderström 2012, 35.

¹¹⁴ Amato 2004, 269–278.

¹¹⁵ Speck 2012, 37–39. ”The best day for being a city planner in America was July 9, 2004. That’s when Howard Rumkin, Lawrence Frank and Richard Jackson published their book *Urban Sprawl and Public Health*.”

¹¹⁶ The New Yorker 20.5.2013 Susan Orlean, *The Walking Alive, Don’t stop moving*.

tetun nuorison noususta liberaalin demokratian, yksilönvapauden ja tasa-arvon puolesta. Mielenosoittajien massat kokoontuivat pääkaupunkien ydinkeskustan kaduille ja valta-alkioille vaatimaan vapaita vaaleja. Jotta internetin keskusteluryhmissä alkaneet mielenosoitukset saivat poliittista vaikuttavuutta, niiden olikin Manuel Castellsin mukaan välttämättä siirryttävä kyberavaruudesta fyysiseen kaupunkitilaan. Kaduilla byrokratian heittäjä suuttumus ja väkijoukon synnyttämä toivo paremmasta tuli näkyväksi kaikille.¹¹⁷

Samantapainen kansannousujen aalto oli nähty Itä-Euroopassa syksystä 1989 alkaen. Myös silloin tapahtumapaikkoina olivat Berliinin Alexanderplatzin kaltaiset symbolisesti merkittävät julkiset paikat. Helsingin ydinkeskustassa heinäkuussa 2015 nopeasti järjestetty 10 000 hengen mielenosoitus monikulttuurisen ja avoimen Suomen puolesta tuo mieleen Castellsin teorian nyky-yhteiskunnasta internetin ja julkisen paikan yhdistelmänä.¹¹⁸

Modernien valtioiden ylin poliittinen vallankäyttö sijoittuu aina pääkaupungin ytimeen, hallinnon palatseihin ja parlamenttitaloihin. Valta esittää ja uusintaa itsensä niissä ja niiden liepeillä, ja siksi se myös haastetaan urbaanissa julkisessa tilassa. David Harveyn mukaan suurten ihmisjoukkojen kokoontuminen yhteen ydinkeskustan julkisessa kaupunkitilassa on kaikkein tehokkainta poliittista retoriikkaa.¹¹⁹ Niinpä myös kertomuksiin Suomen demokratioitumisesta ja itsenäistymisestä 1900-luvun alkupuolella sisältyvät edelleen kuvaukset kansanjoukkojen kokoontumisesta torille. Vuoden 1905 suurlakon aikana kansa osoitti mieltä pääkaupungin ja muiden kaupunkien toreilla. Merkityksiltään latautunein paikka on aina murrosaikoina ollut Suomessakin poliittisen vallantavoittelun näyttämönä. Senaatintorilla pyritettiin kokousmyllyä vuoden 1917 vallankumousten aikoihin. Mannerheimin voitonparaati päättyi sinne keväällä 1918. Lapuan liikkeen talonpoikaismarssi suuntautui samaan paikkaan vuonna 1930. Senaatintorille marssittivat joukkonsa sotien jälkeen vuorostaan kommunistit.¹²⁰ Myöhemmin mielenosoituskulkeet ovat Helsingissä marssineet Aleksanterinkatua pitkin milloin sotaa ja sodanuhkaa, yksityisautoilua, kerskakulutusta ja nälänhätää vastaan, milloin seksuaalivähemmistöjen oikeuksien puolesta. Kolmen sepän aukiolla vaalien ehdokkaat käyvät nykyään kampanjoitaan.

¹¹⁷ Castells 2012, 9–10. “Because mass media are largely controlled by governments and media corporations, in the network society communicative autonomy is primarily constructed in the Internet networks and in the platforms of wireless communication. Digital social networks offer the possibility for largely unfettered deliberation and coordination of action. However, this is only one component of the communicative processes through which social movements relate to society at large. They also need to build public space by creating free communities in the urban space. Since the institutional public space, the constitutionally designated space for deliberation, is occupied by the interests of the dominant elites and their networks, social movements need to carve out a new public space that is not limited to the Internet, but makes itself visible in the places of social life. This is why they occupy urban space and symbolic buildings.”

¹¹⁸ Castells 2012, 221–222. “This hybrid of cyberspace and urban space constitutes a third space that I call the space of autonomy.”

¹¹⁹ Harvey 2012, 162. “What Tahrir Square showed to the world was an obvious truth: that it is bodies on the street and in the squares, not the babble of sentiments on Twitter or Facebook, that really matter.”

¹²⁰ Mielenkiintoista on, että oikeistoradikaalit tulivat torille autoilla ja vasemmistolaiset jalan.

Mielenosoitusmarsseilla helsinkiläiset ovat liittyneet osaksi ajankohtaisia kansainvälisiä liikkeitä. Esiintyminen julkisessa paikassa yhdessä muiden samanmielisten ihmisten kanssa on tärkeää mielipiteen esittämisen kannalta mutta myös sen takia, että jokaiselle osallistujalle syntyy rohkaiseva kokemus hengenheimolaisten olemassaolosta.¹²¹ Sillä tavoin kadut on käsitettävissä perustavanlaatuisiksi paikoiksi kansalaisten tasavertaisen poliittisen osallistumisen kannalta. Rob Shields määrittelee kaupungin Henri Lefebvreen viitaten paikaksi, jossa ”yksilöt nauttivat sekä oikeudesta liittyä kollektiiviin että itsemääräämisoikeudesta”.¹²² Autonominen osallistuminen julkiseen elämään edellyttää julkista paikkaa, jossa voidaan kulkea vapaasti jalan. Sen sijaan ydinkeskustan katujen varoaminen tilajärjestelyillä ja säännöillä yksinomaan moottoriliikenteen käyttöön johtaa Don Mitchellin mukaan siihen, että kaupungista katoaa paikka, jossa mielenilmaukset voidaan tehdä näkyväksi ja kuuluvaksi.¹²³

Eräs Helsingin 2000-luvun mieleenpainuvimmista kaupunkitilakamppailuista käytiin VR:n vanhojen makasiinien suojelusta.¹²⁴ Purettavaksi määrätty makasiinit olivat taiteilijoiden käytössä vielä kulttuuripääkaupunkivuonna 2000. Vuosia kestäneiden suojelukiistojen jälkeen makasiinit paloivat yllättäen toukokuussa 2006. Vappuna makasiineilla oli protestoitu niiden purkamista vastaan. Makasiineista pelastuivat rauniot. Paikasta muodostettiin sittemmin nykyinen Kansalaistori ja Musiikkitalon tontti.¹²⁵ Vuoden 2014 Juhlaviikoilla Kansalaistori oli uusien elämyksellisten kokeilujen paikkana.

Juhlaviikkojen toiminnanjohtaja Erik Söderblom jopa päivitti arabikevään ja Kiovan Maidanin aukion esimerkin Helsinkiin: ”Loputtoman tuntuista ympäri maailmaa tulvivasta kuvavirrasta, jossa uimme, on viime aikoina noussut esiin yksi asia: torit. Sosiaalisen median nousu yhdessä samanaikaisesti tapahtuvan hyvinvointiyhteiskunnan purkamisen kanssa haastaa entiset valtarakenteet. Sana ”kansalainen” on tullut takaisin. Yhteiskunnallinen aloite hakee toreilla itselleen uusia muotoja.” Juhlaviikoilla taiteilijoiden tuli Söderblomin mielestä ”antaa yleisön luovuudelle tilaa, suostua olemaan enemmänkin heijastepinta yleisön aloitteellisuudelle”.¹²⁶

Mikko Nummisen haastattelussa Juhlaviikoilla vierailnut arkkitehti Leonard Ma toteasi, että ”kaupunki on ensimmäinen sosiaalinen alusta – Twitter ennen Twitteriä”. Käynnissä oli nyt Helsingissäkin Nummisen mielestä eräänlainen vallankumous, joka kytkey-

¹²¹ Castells 2012, 10–15, 53–61, 162–169. Eri maissa ja kaupungeissa pidettävien mielenosoitusten kuvat leviävät nykyään Twitterin ja Facebookin välityksellä toisten nähtäväksi, mikä korostaa protestien laajuutta ja vaikuttavuutta ainakin osallistujille itselleen.

¹²² Shields 2002, 11.

¹²³ Mitchell 2003, 28.

¹²⁴ Toinen merkittävä esimerkki oli kaupungin ja graffitimaalarien taistelu ”Stop töhryille!”-kampanjan aikana. Ks. esim. Brunila, Ranta ja Viren 2011.

¹²⁵ Oksanen 2006, 103–129, http://fi.wikipedia.org/wiki/VR:n_makasiinit.

¹²⁶ Helsingin Sanomat 15.8.2014 Juhlaviikkosanomat-liite, Erik Söderblom, Vallattomuuden vapaasatama, pääkirjoitus.

tyi globaaliin yhteyteen: ravintolapäivä, siivouspäivä, kirpputorit, taiteen ja taiteilijoiden siirtyminen kaduille, pop-up-museot ja julkinen kokeilukulttuuri mursivat henkisiä muureja. Kaupunkilaiset ottivat katunsa ja kaupunkinsa yhteiseen käyttöön. ”Tekemisen vimman taustalla on tunne poliittisesta ja taloudellisesta epäoikeudenmukaisuudesta”, Numminen kirjoitti. Uusia toimintamalleja yhdisti julkisen tilan haltuunotto epävirallisesti. Tekijät korostivat jopa luvattoman tekemisen vapautta.¹²⁷

Helsingin 1960-luvun lopun kävelykatumielenosoitukset edustivat paitsi liikenne-erittiriitää myös eräänlaista symbolisen konfliktin politiikkaa, kuten Amsterdamin provojen tempaukset 1960-luvun alkupuolella¹²⁸. Samaan tapaan Juhlaviikkojen leikkimielenosoitukset olivat symbolisesti poliittisia vuonna 2014.¹²⁹ Liikenne oli Helsingin pitkään jatkuneen kävelykatukiistan aiheena 1960-luvulta 1990-luvulle, mutta sen takana kysymys kuului – kuten myöhemmin makasiinien kohdalla – keillä oli oikeus osallistua julkisen tilan muodostamiseen.¹³⁰

3.5 Oikeus kaupunkiin

Mitchell kiteyttää, että Lefebvren iskulause heikoimpienkin oikeudesta kaupunkiin on riippuvainen ydinkeskustan julkisesta tilasta, siitä millaista se on ja keillä on oikeus käyttää sitä.¹³¹ Jalankulkija edustaa tässä ajatuksessa käyttäjää, jolla ei ole edellytyksiä liikenteen teknologian käyttöön.

Kävelykatujen tekeminen ei silti merkitse itsestään selvästi moniarvoisuuden hyväksymistä kaupunkitilassa. Kaupungit ja elinkeinoelämä ovat päinvastoin joissakin tapauksissa olleet taipuvaisia poistamaan ostoskadulta epäsosiaalisiksi ja uhkaaviksi koettuja ihmisiä, mikä Hille Koskelan sanoin johtaa sosiaalisesti yhdenmukaiseen tilaan, ”puhtaaseen esteettiseen turvakaupunkiin”. Esimerkiksi nuorisoon kohdistuvan liiallisen kontrollin riski piilee kaupunkikeskustauudistuksissa, jotka tehdään yksinomaan kulutuksen ehdoilla kauppakeskusten mallin mukaisesti.¹³²

¹²⁷ Helsingin Sanomat 15.8.2014 Juhlaviikkosanomat-liite, Mikko Numminen, Vallattu kaupunki. ”Ravintolapäivä ja muut kaupunkikarnevaalit ovat osa paljon isompaa liikehdintää: käynnissä on vallankumous.”

¹²⁸ Peltonen 2002, 80. Anarkistiset ja dadaistiset provot järjestivät absurdeja mielenosoituksia muun muassa autoilun haittoja vastaan.

¹²⁹ Toiminnanjohtaja Erik Söderblom puhui leikkimielenosoituksista. Ks. myös HS NYT 22.–28.8.2014 Jussi Sippola, Kapina tulee kadulle. Venäläinen taiteilija Nikolay Olynykov sekoitti Juhlaviikoilla leikkiä ja totta ilman leikkimieltä, kun kiersi pakettiautollaan Helsingin katuja ja huudatti autonsa kovaäänisistä eri maiden kapinallisten ja aktivistien haastatteluja. Esimerkiksi Kairossa, Moskovassa ja Istanbulissa taiteilijat todella osallistuivat demokratiamielenosoituksiin.

¹³⁰ Helander ja Sundman 1970. Ssd 5.1.1971 Reino Forsberg, Sopivan hävytön kirja helsinkiläisen tutustua. Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista 1970 oli vasemmistoradikalismien hengessä tehty pamfletti, jossa hyökkättiin rakennusliikkeitä, kiinteistönomistajia ja Forsbergin mukaan erityisesti sosiaalidemokraattista kunnallispolitiikkaa vastaan.

¹³¹ Mitchell 2003, 5–6.

¹³² Koskela 2009, 41, 282, 356.

Niinpä Harveyn näkemyksen mukaan oikeus kaupunkiin pitää käsittää syvemmin kuin vain yksilön oikeudeksi liikkua julkisessa tilassa. Harvey piti oikeutta kaupunkiin mahdollisuutena osallistua kaupungin tuottamiseen. Se on Harveyn mukaan nykyajan kollektiivinen (ja puutteellisesti toteutunut) ihmisoikeus. Elinympäristön säätely ohjaa ihmisten käyttäytymistä, joten ihminen tuottaa ympäristömuutoksilla, kuten kaupungin muodostamisella, itsensä ja yhteisönsä. Koska kaupungin tekeminen on yksilön kannalta eksistentialistinen projekti, siihen pitää saada osallistua niidenkin, joilla ei ole kiinteistöomaisuutta tai poliittista valtaa. Lopulta kysymys siitä, millaiseksi vaikkapa kaupungin ydinkeskustan suosituimmat liikkumisen ja oleskelun paikat muodostetaan, voidaan kääntää kysymykseksi, millaista elämää haluamme elää ja millaisiksi ihmisiksi haluamme tulla.¹³³ Kadut ovat Harveylle valvottuinakin yhteismaata, yhteistä varallisuutta, kuten hengitysilmä tai kieli.¹³⁴ Myös esimerkiksi Florida piti keskustoja paikkana, joissa kaupunkien luovan luokan edustajat tuottavat omaa identiteettiään asiantuntijoina osallistumalla kaupungin muodostamisen ja ympäristön tuottamisen prosesseihin.¹³⁵

Newman ja Kenworthy määrittivät kävelykeskustat kysymykseksi ”yhteisöjen eikä vain infrastruktuurin kehittämisestä”.¹³⁶ Muiden kuin harvalukuisten rikkaiden kohdalla kaupungin uudistaminen on Harveyn mukaan mahdollista vain yhteistoiminnalla ja joukkovoimalla. Tämä on näkynyt esimerkiksi kamppailussa jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi tai pyrkimyksissä kohentaa paikallisten pienyrittäjien omistamien kivijalkaliikkeiden toimintaedellytyksiä. Oikeus kaupungin tuottamiseen liittyy erityisesti köyhien kansalaisoikeuksiin. Gentrifikaatio on tyypillinen ilmiö, jossa köyhät sivuutetaan päätöksenteosta. Brutaalimmin tätä tapahtuu Intiassa ja Kiinassa, sivistyneemmin Yhdysvalloissa. Kun Robert Moses esimerkiksi uudisti 1900-luvun puolimaissa kovalla kädellä New Yorkin keskustoja, hän onnistui purkamaan kortteleita köyhien Bronxissa, mutta epäonnistui asukkaiden vastarinnan takia keskiluokan Greenwich Villagessa.¹³⁷ Pekingin ja Rio de Janeiron olympialaisten valmistelua varjosti köyhien häätäminen pois asuinalueiltaan urheilupaikkojen ja kisakyläiden rakentamisen tieltä.

Mitchell käsittää kaupungin ydinkeskustan yhteiskunnallisten prosessien ilmenemispaikaksi. Juuri kaupungin ytimessä ilmenevät yhteiskunnalliset arvostukset, jotka liitty-

¹³³ Harvey 2009, 315. ”The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources; it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since the transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights.”

¹³⁴ Harvey 2012, 71. ”Not all forms of the common entail open access. Some (like the air we breathe) are, while others (like the streets of our cities) are in principle open, but regulated, policed, and even privately managed in the form of business improvement districts.”

¹³⁵ Florida 2005, 466–469.

¹³⁶ Newman ja Kenworthy 2007, 108. Kirjoittajat viittaavat sitaattilla Project for Public Spaces –järjestön Andy Wiley-Schwartziin, joka kutsui uutta liikennesuunnittelun paradigmaa slow road -liikkeeksi.

¹³⁷ Harvey 2009, 319, 325–328.

vät oikeudenmukaisuuden, kansalais- ja ihmisoikeuksien, talouden, järjestyksen, hallinnan ja järjestysvallan käsitteisiin. Mitchellin mukaan eliitti esimerkiksi käyttää kerjäläisten, pummien ja räyhääjien aiheuttamaa turvattomuuden tunnetta ajaakseen omia tavoitteitaan julkisen tilan käytön suhteen. Seattlessa säädettiin 1980-luvulla paikalliset lait karkottamaan asunnottomat kaupungilta, jotta liikeydinkeskusta säilyisi hyvänä keskiluokkaisena ostosalueena. Se, että asunnottomien ei sallittu yöpyä puistoissa, jalkakäytävillä ja muilla julkisilla paikoilla, merkitsi Mitchellin tulkinnan mukaan taloudellisten arvojen asettamista tärkeämmiksi kuin ihmisoikeudet. Viime kädessä kaupunki loukkasi tiukoilla oleskelurajoituksilla asunnottomien oikeutusta olemassaoloon: missä heidän sitten olisi pitänyt olla jos ei keskustan julkisilla paikoilla?¹³⁸

Koskelan mukaan pelolla perustellut kaupunkitalliset ratkaisut polarisoivat yhteiskuntaa. Kontrolliin tähtäävillä järjestelyillä – katutilan yksityistämisellä, aidoilla, porteilla, rakennusten poissulkevalla arkkitehtuurilla, kielloilla, valvonnalla - pyritään poistamaan ei-toivotut ihmiset yhteisestä tilasta. Heidät aletaan nähdä yhä selkeämmin poikkeavina, toisina ja pahoina. Paradoksaalisesti he tosin alkavat näyttää entistä uhkaavammilta, kun ulossulkeminen onnistuu. Koskelan mukaan julkisen tilan turvamoraalinen imperatiivi vahvistui 1980-luvulta alkaen.

Turvallisuuden nimissä tehdyt ratkaisut vaarantavat Jacobsin, Floridan, Gehlin ja kumppanien rennon kaupunki-ihanteen, jossa Koskelan sanoin ”toisilleen vieraat, anonyymit ihmiset kohtaavat” ja jossa ”flirtti, sähkö ja vapaus ovat edelleen läsnä”.¹³⁹ Vallitsevaksi tuli turvallisuuden maksimointiin tähtäävä julkisten paikkojen politiikka. Sen sijaan Koskela suosittelee pienten häiriöiden sietämistä, tilanteen mukaan vaihtuvaa sosiaalista vastuuta ja vapaata kaupunkitilaa, jossa ihmisten oleskelua ja liikkumista rajoitetaan mahdollisimman vähän.¹⁴⁰

Outi Ampujan mukaan kaupunkilaisten vapautta Helsingissä loukkasi 1960-luvulla yksityisautoilun kasvusta johtunut melun lisääntyminen keskustassa. Ampuja palautti halun nauttia hiljaisuudesta ja tarpeen oleskella meluttomassa ympäristössä ihmisen lajinkehityksen tuottamaan – ei sosiaalisesti konstruoituun – fyysiseen ja psyykkiseen olemukseen. Yhteiskunnallisesti on sen sijaan Ampujan mukaan määritelty välttämättömyys sietää melua kaupunkielämän edellytyksenä. Entä onko melusta kärsivillä oikeus kaupunkiin? Jos on, kuinka paljon on sopivaa rajoittaa meluamista? Ampujan tutkimus toteaa, että 1960-luvun lopulla aloitettu kampanja kävelykeskustan puolesta nosti myös liikennemelun poliittiseksi puheenaiheeksi.¹⁴¹

¹³⁸ Mitchell 2003, 35, 167–170, 235–236.

¹³⁹ Koskela 2009, 18, 29–33, 54, 357, 359. ”Turvallisuuden nimissä vallalle noussut asennemaailma on aika kyseenalaistaa. Se kutistaa kaupunkitilaa, tuomitsee boheemin elämäntavan, kiistää olemassaolon oikeuden uutta luovilta alakulttuureilta sekä asettaa ihmiset asemaan, jossa he vainoharhaisesti pelkäävät toisiaan. Vain arvioimalla turvallisuuspyrkimyksiä kriittisesti voidaan löytää sellainen ilo ja rohkeus, joka mahdollistaa moninaisuuden hyväksymisen sekä omassa elämässä että toisten ihmisten toiminnassa.”

¹⁴⁰ Koskela 2009, 356.

¹⁴¹ Ampuja 2007, 227–228, 236.

4. Modernin Suomen pääkatu

Kysymys kaupungin tuottamisesta ja ihmisten oikeudesta kaupunkiin tiivistyi Helsingin Aleksanterinkadun historiaan yli 150 vuoden ajan. Yritteliäät liikemiehet tuottivat oman modernin porvarikaupunkinsa juuri Aleksanterinkadun länsijakson kortteleissa 1800-luvun jälkipuolelta alkaen.

Samalla he perustivat Aleksanterinkadulle modernin kapitalistisen Suomen perustalliset yksityiset instituutiot, liikepankit, pörssin, loistohotellin, ravintolat, tavaratalot. Lähellä sijaitsivat keskeiset valtion muodostamisen laitokset, 1860-luvulla koolle kutsuttujen valtiopäiväsäätyjen rakennukset, Suomen Pankki, senaatti ja virkamiehiä kouluttanut yliopisto.

Sadan vuoden kuluttua Aleksanterinkadun alueen rakennuskanta oli uudistettu jo moneen kertaan. Kaupunkisuunnittelijat ja elinkeinoelämä kutsuivat kortteleita sotien jälkeisenä aikana Helsingin cityksi.

4.1 Vanhin katu jatkui Kluuvin täyttömaalle

Vielä 1960-luvulla Aleksanterinkatua markkinoitiin kaupungin vanhimpana katuna¹⁴² ja ”johtavana liikekatuna”. Aleksanterinkatu oli ”pääkaupungin ja koko maan edustuskatu”.¹⁴³ Väite kadun vanhasta iästä piti paikkansa vain itäjaksolla. Stora Gatanina, Konungs Gatanina ja Fredsgatanina aikoinaan tunnettu katu kulki nykyisen Aleksanterinkadun paikalla suurin piirtein Fabianinkadun kohdalta Pohjoisrantaan. Tämän itäjakson historia palautuu katkeamattomana todella aina kaupungin Vironniemelle siirtymisen aikoihin 1640-luvulle saakka. Alexandersgataniksi katu nimettiin vuonna 1833. Suomenkielinen käännös otettiin virallisesti käyttöön vuonna 1866.¹⁴⁴

¹⁴² Ks. esim. nimim. Urbanus, Kauppalehti 25.11.1960.

¹⁴³ Tekstiilikauppias 11/1963 Panu Toivonen, Aleksi – pääkaupungin ja koko maan edustuskatu. ”Aleksi esittellään mm. ulkomaisille turisteille kiertoajelujen yhteydessä maan johtavana liikekatuna.”

¹⁴⁴ Helminen ja Hietala 2009, 75–77.

Kadun läntinen jakso Fabianinkadusta nykyiselle Mannerheimintielle rakennettiin vasta noihin aikoihin 1800-luvun puolimaissa, kun paikalla lainehtinut Kluuvinlahti kuivatettiin ja täytettiin jätteillä ja maa-aineksilla. Pia Östermanin mukaan jo Ruotsin vallan ajalta periytyneiden kuivaussuunnitelmien toteuttaminen johtui Helsingin pääkaupungiksi tuleminen aiheuttamista poliittisista ja taloudellisista syistä.¹⁴⁵ Kluuvin nykyinen liikekeskusta on siten rakennettu maaperälle, jonka ihmiskäsi loi varta vasten maan talouselämän tarpeita varten. Aleksanterinkadun länsijaksosta tuli ensin varsinaisen paraatikadun Pohjois-Esplanadin vähäinen rinnakkaiskatu. Kun kaupunki kasvoi ja vaurastui, Aleksanterinkadun länsijakson täyttömaalle 1800-luvun puolimaissa rakennetut puutalot korvattiin yksi toisensa jälkeen jo parinkymmenen vuoden kuluttua kivitaloilla, mutta niistä ei ole jäljellä kuin Litoniuksen talo ja Vanha Ylioppilastalo. Maistraatti teetti alueella uusia maankuivauksia ja -korotuksia, mikä mahdollisti Rautatien ja Ateneumin rakentamisen 1880-luvulla. Suurin osa 1800-luvun jälkipuolen uusista kivitaloista sai purkutuomion jo vuosisadan vaihteessa, kun uusien kannattavampien kiinteistösjoitusten aika koitti.¹⁴⁶

Uudet talot rakennettiin entistä korkeammiksi tai vanhoja rakennuksia korotettiin. Talojen käyttötarkoitusta muutettiin. Niitä purettiin ja tilalle rakennettiin uusia. 1800-luvulta lähtien kiinteistönomistajat tuottivat Aleksanterinkadulla (ja muualla keskustassa) kaupunkia itselleen ja asiakkailleen. Yrittäjät rakensivat kaupungin talojensa avulla rahoitusfunktioiden ilmentymäksi. Vuokratuotto määritteli pääoman takaisinmaksuajan ja seuraavien rakennusinvestointien ajoituksen.¹⁴⁷ Aleksanterinkadun alueesta tuli dynaaminen sijoituskohde. Uusimmat kiinteistökehittämisen ja rakennustekniikan innovaatiot julkistettiin siellä 1900-luvun vaihteen molemmin puolin.

Uusi Rautatien tori sai aikaan asuntorakentamisaallon Aleksanterinkadun länsijakson alueelle 1800-luvun viime kymmeninä. Parissakymmenessä vuodessa Kluuviin tuli satoja uusia asuntoja kaupungin varakkaimpien perheiden käyttöön. Ostokykyisen väestön keskittyminen tarjosi korkealaatuisten tuotteiden vähittäiskaupalle sijaintiedun. Niinpä Aleksanterinkadun ja Mikonkadun risteysalue uudistui kymmenessä vuodessa uudelleenlaiseksi kaupan ja rahamaailman keskittymäksi, joka kytkeytyi jo tuolloin korttelinsisäisiin yhteyksiin naapurikaduille.

Ensin Atlas-pankki rakennutti Aleksanterinkadun ja Mikonkadun risteyskuilualueeseen uusrenessanssityylinen suurkaupunkitalon 1889. Se on edelleen olemassa, pariin otteeseen korotettuna ja monta kertaa talotekniikaltaan ja huoneistoiltaan uudistettuna. Tämän Aleksanterinkatu 15:n kahteen alimpaan kerrokseen sijoittui myymälöitä. Aleksanterinkadun toiselle puolelle risteyskuilun lounaiskulmaan Aleksanterinkatu 46:een rakennettiin kolmen vuoden kuluttua jatko-osa Wreden talolle. Tämä suuntasi julkisivunsa alun perin Esplanadille. Kansallis-Osake-Pankki rakennutti pääkonttorinsa samoihin aikoihin naapurisiin hotelli Kämpin kortteliin.

¹⁴⁵ Österman 2001, 115.

¹⁴⁶ Åström 1956, 169–175.

¹⁴⁷ Yritystoiminnan dynamiikka ja uusien tilojen rakentaminen liittyvät maan arvon teorioihin, jotka ovat kaupunkitalouden erityisiä kiinnostuksen kohteita. Ks. esim. Laakso 2004, 133–146.

4.2 Stockmann kiinnitti ytimen Aleksanterinkadulle

Vuonna 1900 liikemies J. F. Lundqvist rakennutti Aleksanterinkatu 13:een korkean, mannermaiseksi sanotun liikerakennuksen: se oli ensimmäinen suuri helsinkiläisrakennus, johon ei tullut lainkaan asuntoja, vaan kaikki tilat oli tarkoitettu pelkästään liiketoiminnan käyttöön.

Samaan aikaan vuonna 1901 vakuutusyhtiö Pohjola rakennutti pääkonttorikseen kansallisromanttisen monumentin Aleksanterinkatu 44:ään Mikonkadun risteyskaakkoiskulmaan. Aleksanterinkatu 11:een rakennettiin vuonna 1907 toinen vain liiketoiminnan käyttöön tarkoitettu talo.¹⁴⁸

Rautakauppias Julius Tallberg osti kiinteistöt Ylioppilastalon vierestä Kaivokadun ja Aleksanterinkadun välistä, ja rakennutti suuren teräsrunkoisen liikepalatsin Aleksanterinkadulle vuonna 1899. Eliel Saarisen suunnittelema City-käytävä rakennettiin Tallbergin taloon vuonna 1910. 1910-luvulla Tallberg ja Saarinen tuottivat koko Suur-Helsinkiä koskevan suunnitelman. Se sisälsi esivaiheen näkemyksen paitsi tulevasta metrosta myös Töölönlahden päälle rakennettavasta leveästä autoliikennekadusta.¹⁴⁹ Molemmat ideat vaikuttivat pääkaupunkiseudun liikennekeskusteluun koko 1900-luvun ajan.

Aleksanterinkadulla ja Pohjoisesplanadilla oli kummallakin 1900-luvun vaihteessa noin 80 liikettä. Aleksanterinkatu nousi vilkkaimmaksi liikekaduksi 1900-luvun alkukymmeninä, kun elinkeinoelämä kehittyi myös sen pohjoispuolella. Helsingin keskeisin muoti-vaatteiden ja muiden erikoistavaroiden vähittäiskauppa sijaitsi koko 1900-luvun alkupuolen ajan Aleksanterinkadun ja Mikonkadun risteyskaakkoiskulmalla.¹⁵⁰ Uuden rautatieaseman rakentamisen aikoihin 1910-luvulla kaupunki neuvotteli kiinteistönomistajien kanssa radikaalin ratkaisun katuliikenteen helpottamiseksi. Kaupunki lunasti yksityistä tonttimaata asuin- ja liikekortteleista, jotta voisi rakentaa niiden läpi uudet murtokadut. Kaisaniemenkatu rakennettiin Pitkän sillan suunnasta Unioninkadulta Mikonkadun ja Kaivokadun risteykseen vuonna 1914. Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadilla väliin puhkaistiin puolentoista vuosikymmenen suunnittelun ja valmistelun jälkeen uusi Keskuskatu vuonna 1920.¹⁵¹ Muodostunut katualue siirtyi kaupungin omistukseen kiinteistönomistaneelta Stockmannilta, mutta sopimuksella säädettiin, että Stockmannilla olisi täysi käyttöoikeus kadun alla olevaan maaperään, jos se sitä joskus tarvitsisi. Asiaan palattiin, kun Stockmann rakennutti kadun alle ensin pysäköintilaitoksen ja sitten aikanaan teki kaupungille esityksen Keskuskadun muuttamisesta kävelykaduksi.¹⁵²

¹⁴⁸ Okkonen ja Salokorpi 2004, 70–92.

¹⁴⁹ Brunila ja af Schulten 1955, 46–47, 78.

¹⁵⁰ Åström 1956, 169–175, ks. myös Siipi 1962, 289.

¹⁵¹ Brunila ja af Schulten 1955, 78.

¹⁵² Stockmann, Akateeminen kirjakauppa ja Keskuskadun eteläosa. Asemakaavan muutoksen selostus. Asemakaavaosasto 2004:11365, 5. KsvA.

Kaupungin parhaana pidetty Stockmannin tavaratalo sijaitsi tuolloin vielä Aleksanterinkadun vanhassa kauppakeskittymässä Unioninkadun risteyksessä. Yhtiö oli kasvanut rauta- ja rakennustarvikekaupan ansiosta mutta laajentanut tarjontaansa sitten myös kulutustavaroihin. Vuonna 1911 se osti käyttöönsä Aleksanterinkadun ja Itäisen Heikinkadun risteyksessä olleen ison kulmatalon vastapäätä Tallbergin City-pasaasin sisäänkäyntiä. Stockmann keskitti sivupisteiden toimintoja sinne.¹⁵³ Stockmannin suunnitelmana oli rakentaa Tukholman NK:n tapainen täyden palvelun tavaratalo Helsingin ytimeen ja hankkeen avulla kiinnittää kaupungin liikeydin pysyvästi yhtiön omistamaan kiinteistöön.

Kaupungin ensimmäistä suurta tavarataloa alettiin rakentaa vasta noususuhdanteessa vuonna 1925. Hankkeen kolmas ja viimeinen vaihe saatiin valmiiksi talouden käännyttyä lamaan vuonna 1930. Naapuriin uuden Keskuskadun varrelle oli jo sodan jälkeen vuonna 1921 rakennettu Kinopalatsi. Aluksi vain osa uuden Stockmannin rakennuksen tiloista oli tavaratalon käytössä. Osa vuokrattiin toimistoiksi. Tavaratalo laajeni talon sisällä sitä mukaa kuin tuotteiden kysyntä ja myyntialan tarve kasvoivat. 1930-luvulla Pro Helsingfors –säätio pystytti Kolmen sepän patsaan Aleksanterinkadun liikenteenjakajalle. Julius Tallbergin kunniaksi pystytetty patsas sijoittui kahden paikallispatioottisen maamerkin, Stockmannin ja Tallbergin väliin, ja antoi nimen liikeytimen keskeisimmälle paikalle.¹⁵⁴

Varakkaat perheet muuttivat Kluuvista, kun siitä alkoi yhä selvemmin tulla kaupan, palvelujen ja liike-elämän palvelujen työpaikka-alueita. Nyt uusia kalliita asuntoja rakennettiin Eiran, Kaivopuiston ja Bulevardin lisäksi Kamppiin ja Töölöön. Ydinkeskustan asuntojen määrä aleni: niitä muutettiin konttori- ja liiketiloiksi jonkin verran jo ennen sotia. Alueelle muutti keskiluokkaa ja työväestöä. Sosiaalinen rakenne yhtenäistyi jonkin verran myös muissa Helsingin kaupunginosissa 1920- ja 1930-luvulla.¹⁵⁵

Aleksanterinkatu muuttui käytännössä asumattomaksi jo ennen sotia. Siitä tuli nykyisenkaltainen liikeydinkeskustaa kokoava katu. Länsijakson kortteleihin kohdistui voimakas kaupallisten tilojen kysyntä edelleen. Kaupunki alkoi myydä kiinteistönomistajille lisärakennusoikeutta talojen korottamiseksi. Sanottiin, että kaupunki myi ilmaa.

4.3 City kasvoi korkeutta

Liikeydinkeskustan talojen kerrosluku oli 1900-luvun alun rakennusjärjestyksessä rajoitettu enimmillään kuuteen. Metrimääräinen korkeus oli rajoitettu edustalla olevan kadun leveyden mukaan.

Säännöstä poikettiin ensimmäiseksi Liittopankin rakennustyömaalla Aleksanterinkadun ja Keskuskadun kulmassa 1920-luvulla. Pankki sai kahdeksankerroksisen liiketalon rakennusoikeuden siitä hyvästä, että se luovutti osan tontistaan kaupungille Keskuskadun

¹⁵³ Kovero 1955, 327–328.

¹⁵⁴ Hoffman 1997, 380–384, Okkonen ja Salokorpi 2004, 98, Havu 1967, 194.

¹⁵⁵ Siipi 1962, s. 288, 296.

leventämiseksi.¹⁵⁶ Myöhemmin rakennus tunnettiin Helsingin Osakepankin talona ja nykyään World Trade Centerin toimipaikkana. Fazer rakennutti Kluuvikadun ja Aleksanterinkadun kulmaan vain parikymmentä vuotta aiemmin rakennetun talon paikalle uuden muita korkeamman rakennuksen vuonna 1931. Samoin Yhdyspankki rakennutti Unioninkadun ja Aleksanterinkadun kulmaan uuden suuren pääkonttorin vuonna 1936.¹⁵⁷ Elanto avasi Aleksanterinkadulle Kluuvikadun kulmaan tavaratalon olympiakcsänä 1952.

Kaupunki myi lisärakennusoikeutta kiinteistönomistajille auliisti koko 1950-luvun. Keskustaan rakennettiin noin 30 uutta liikerakennusta vuoteen 1960 mennessä. Useimpien uusien rakennusten tieltä, esimerkiksi Mannerheimintien alkupäästä, purettiin viisi-kerroksinen uusrenessanssitalo. Joitakin vanhoja taloja korotettiin, kuten Atlas-pankin taloa Aleksanterinkatu 15:ssä. Sen uudet kerrokset erottuvat kadulta nykyäänkin selvästi. Ylioppilaskunta rakennutti Kaivokadulle rautatieaseman vastapäätä kahdeksankerroksisen liikerakennuksen Kaivotalon vuonna 1955. Mikonkadun ja Hallituskadun risteyksen lähelle rakennettiin 10-kerroksinen konttori- ja liikejätti Aikatalo vuonna 1961.

Kaivokadulta purettiin 1960-luvulla nelikerroksinen liiketalo ja sen Keskuskadun puoleinen yksikerroksinen siipirakennus. Tallberg-yhtiö rakennutti City-Centerin niiden paikalle vuonna 1967. Tämän Makkaratalon toisen kerroksen päälle johti Keskuskadulta betoniset ajorampit ja tasanteelle sijoittui reilun sadan ajoneuvon pysäköintikansi: siihen symboloitui modernin betoni- ja autoilukaupungin rakentaminen. Samoin juuri Makkarataloon kohdistui myös modernistisen kaupunki- ja liikennesuunnittelun kärjekkäin kriittikki.

Kriittinen liikennepolitiikka kasvoi 1970-luvulla Helsingin kunnallispolitiikkaa hallitsevaksi mentaliteetiksi. Sen takana olleiden kielteisten asukaskokemusten keskeiset merkit ovat tallentuneet kuviksi Tapio Suomisen vuonna 1979 valmistuneeseen elokuvaan. Täältä tullaan, elämän! emotionaalinen huipennus sijoittui juuri Makkaratalon betonisille ulokkeille.

City-Center kytkeytyi Kaivokadun alta vuonna 1965 valmistunutta Asematunnelia pitkin rautatieasemalle. Korttelinsisäinen käytävä puolestaan yhdisti City-Centerin Kaivokadulta Aleksanterinkadulle Stockmannin pääoven eteen. Stockmann purki Keskuskadulta Kinopalatsin ja rakennutti Akateemiselle kirjakaupalle Kirjatalon vuonna 1969. Samalla yhtiö rakennutti yhden Helsingin ensimmäisistä maanalaisista pysäköintilaitoksista Keskuskadun alle.¹⁵⁸ Helsingin ydinkeskustan työpaikkojen painopiste sijoittui Aleksanterinkadun ja Keskuskadun risteykseen vuonna 1971. 250 metrin säteellä arvioitiin olevan vuonna 1980 noin 22 000 ja 500 metrin säteellä noin 55 000 kaupan, palvelujen ja hallinnon työpaikkaa.¹⁵⁹

¹⁵⁶ Brunila 1962, s. 49.

¹⁵⁷ Okkonen ja Salokorpi 2004, 108–110.

¹⁵⁸ Kolbe 2002, 211–212.

¹⁵⁹ HS 3.4.1971 Metroasemien sijoitusta tutkittu 825 000 markalla.

Kiinteistökapitalistit rakensivat 1860-luvulta alkaen Helsingistä suurkaupunkia sovittuen keisarillisen senaatin, Ehrensivardin ja Engelin henkistä perintöä moderniin. Elinkeino toimijat käyttivät Aleksanterinkadun alueen länsijaksosta jo 1900-luvun ensi puoliskolla nimeä *city*. Viittaus kohdistui ehkä ensin pankkien ja rahoituslaitosten Lontoon Cityyn, mutta nimi tarkoitti todennäköisesti jo tuolloin nykysanakirjamerkityksen mukaisesti suurkaupungin ydinkeskustaa. Ilmaus tallentui erisnimenä ensin ruotsiksi City Passageniin ja suomeksi City-käytävään ja myöhemmin englanniksi City-Centeriin. City toistui kaupunkisuunnittelun suomenkielisessä sanastossa ainakin 1950-luvulle saakka, jolloin sitä käytettiin lainana englannista: siihen sisältyi suunnittelun moderneihin amerikkalaisvaihtoteisiin viitannut sivumerkitys. Aleksanterinkatu toi myöhempienkin havainnoitsijoiden mieleen Manhattanin, koska korkeat julkisivut muodostivat kuulumaisen vaikutelman varsin kapealla kadulla. Amerikkalaisuutta edusti myös kadun länsijaksoson historia. Aleksilla rakennettiin kaupunkia yrittäjähengen ja yksityisten investointien varassa.

Mukulakivipäälysteinen katu täytyi sotien jälkeen tietysti myös liikkuvista ja pysäköidyistä henkilöautoista. Se näytti hyvältä, koska autot edustivat vapautta ja modernuutta. Siihen suuntaan kaikki varteenotettavat voimat halusivat maata kehittää vastapainoksi kauhistuttavalle itäiselle vaihtoehdolle. Samalla alkoi katutilan organisointi ja teknologisointi. Cityn kaupalliseen ytimeen Aleksanterinkadun ja Mikonkadun risteykseen pystytettiin Helsingin ensimmäiset liikennevalot 1950-luvun alussa.¹⁶⁰ Vuonna 1955 Helsingin työmatkoista tehtiin joukkoliikennevälineillä 93 prosenttia ja henkilöautolla 7 prosenttia, jos kävelyä ja polkupyöräilyä ei huomioitu. Seuraavan kymmenen vuoden aikana henkilöautolla tehtyjen työmatkojen määrä kasvoi seitsenkertaiseksi ja osuus nelinkertaiseksi. Vuonna 1966 osuus oli 27 prosenttia ja joukkoliikennevälineillä tehtyjen työmatkojen osuus enää 73 prosenttia. Helsingissä rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä lähes kolminkertaistui 1960-luvulla 64 000:sta 167 000:een.¹⁶¹

1960-luvulla helsinkiläiset havahtuivat perinteisen kaupunkinsa katoamiseen. Mannerheimintieltä kaadettiin vanhat lehmukset, jotta saatiin lisää autokaistoja ja pysäköintipaikkoja. Samalla tuli uusi katukuva paljaana esiin: uusrenessanssityyliset rakennukset oli sotien jälkeen korvattu modernismin laatikkomaisilla monumenteilla.¹⁶² Autoliikenteen ryöpsähdys oli kuitenkin vasta moottorivallan alkusoittoa.

¹⁶⁰ Herranen 1997, 487–488, Tukkimäki 2009, 118–122, Ylioppilaslehti 26.11.65, Ilkka Sumu, Aleksin jalan kulkija.

¹⁶¹ Herranen 1997, 487–490.

¹⁶² Kervanto Nevanlinna 2002, 193, Kervanto Nevanlinna 2012, 148–149.

5. Autoilu muutoksen teknologiana

Halu muodostaa Helsinkiin kävelykeskusta on ymmärrettävissä vain Suomen 1960-luvulla alkaneen voimakkaan autoistumisen yhteydessä.

Kävelykatuliike nousi kyseenalaistamaan autoilun hegemoniaa. Samoin kritiikki sitä kohtaan, että kävelykeskusta muodostui hitaasti, pitää suhteuttaa autoilun kulttuurisen ja taloudellisen merkityksen kasvuun.

Autoilu on mullistanut liikkumistottumukset ja kaupunkitilan käytön vuosituhatien traditiot muutamassa kymmenessä vuodessa kaikkialla maailmassa. Prosessi, joka on muovannut pohjoisen pallonpuoliskon kaupungit ja kaupunkilaisten elämän peruuttamattoman tuntuisesti, jatkuu nykyään edelleen Aasiassa ja Afrikassa.

Päinvastoin kuin muualla Länsi-Euroopassa, Suomessa henkilöautojen määrä kasvoi vielä 2010-luvulla.

5.1 Vuosisadan merkittävin muutosvoima

Kaupunkien katujen on ymmärretty olleen vielä 1900-luvun alussa yhteistä liikenteellistä, kaupallista, sosiaalista ja kulttuurista tilaa. Jalkakäytävien tehtävänä oli alun perin korostaa ja palvella kulkemista. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen suunnitteluihanteeksi tuli erotella kävelyn ja pyörillä kulkevan liikenteen käyttöön varattu katualue turvallisuuden, viihtyisyyden ja sujuvuuden lisäämiseksi.

Toimintojen erottelu läpäisi suunnittelun. Liikenteen kasvu ja yksityisautoilun yleistymisen mahdollistivat yhdyskuntarakenteen hajautumisen, satelliittikaupungit, lähiöt ja laajat omakotitaloalueet. Modernistinen kaupunkisuunnittelu korosti työn, asumisen, ostosten ja vapaa-ajan toimintojen erottelemista omiin paikkoihinsa. 1800-luvun teollisuuskaupungit olivat likaisia ja terveydelle haitallisia. Yksityisautoilun lisääntyminen teki välimatkojen kasvatta-

misen mahdolliseksi ilman, että matkustamiseen käytetty päivittäinen aika olisi lisääntynyt.¹⁶³

Arkielämän matkojen kasvu korosti käytännössä oman auton tarpeellisuutta. Siten autoilun mahdollistama kaupunkirakenteen muutos alkoi välittömästi edellyttää autoilua. Paitsi pohjoisamerikkalaiset myös monet eurooppalaiset kaupungit muuttuivat vuosisadan jälkipuolella liikennejärjestelmältään henkilöautoriippuviksi. Yksityisautoilun läpimurto perustui kestävään ja helppokäyttöiseen polttomootoritekniikkaan ja halpaan öljyyn.¹⁶⁴ Raakaöljyn saatavuudesta ja hinnasta tuli maailmanpolitiikan tärkeimpiä kysymyksiä. Asiantuntijat olivat yleisesti viimeistään 1960-luvulla sitä mieltä, että teollistunut länsimainen yhteiskunta edellytti toimiakseen niissä oloissa jo välttämättä autoliikennettä. Paitsi ihmiset myös tavarat kulkivat pyörien päällä, eikä kehityksen suuntaa koettu voitavan muuttaa. Henkilöliikenteen ja tavarankuljetusten sujuvuuden ajatellaan edelleen säästävän resursseja ja vauhdittavan talouskasvua, joten uusien teiden rakentamista pidetään kansantaloudellisesti järkevänä.¹⁶⁵

Henkilöautoilu yleistyi, koska auton käyttö kasvatti merkittävästi autoilijan henkilökohtaista liikkumisvapautta. Auton omistaminen synnytti vapauden ja riippumattomuuden kokemuksen. Henkilöauton omistamisesta tuli länsimaiden keskiluokan heimotunnusmerkki.¹⁶⁶ Autoilu kytki modernisoituvien yhteiskuntien jäsenet polkuriippuvaan globaaliin järjestelmään. Energiankäyttö kasvoi. Tavarantuotanto laajeni. Kulutus kasvatti taloutta. Auton kulttuurinen merkitys korostui. Varsinkin amerikkalaisessa kirjallisuudessa, elokuvassa, musiikissa ja mainonnassa autoilu symboloi yksilönvapautta.

Aktiiviset yksilöt vastustivat jo sata vuotta sitten byrokraattista kurinpitoyhteiskuntaa yhtä lailla todellisessa elämässä kuin taiteessa siirtymällä autolla kirjaimellisesti muihin maiseisiin.¹⁶⁷ Yhdysvaltain kaupungistuneen keskiluokan perheet alkoivat jo 1910-luvulla harrastaa vapaapäivisin autoretkeä maaseudulle ja vuoristoon. Autoretkeläiset pitivät itseään modernin maailman kapinallisina, jotka karkaavat pois kaupunkien väentungoksesta ja alistavista hierarkioista.¹⁶⁸ Samalla tavoin Suomessa monet kaupunkilaisperheet hyödynsivät 1970-luvulta alkaen työajan lyhentymistä ja suuntasivat omalla autolla viikonlopuksi kesämökilleen.

¹⁶³ Newman ja Kenworthy 2007, 107. Kirjoittajat esittelevät italialaisen tutkijan Cesare Marchettin mukaan nimetyn Marchettin vakion. Sen mukaan ihmisillä on universaali matka-aikabudjetti: jokainen matkustaa päivittäin keskimäärin yhden tunnin riippumatta kulkumuodosta. Kaikkein nopein matkustusmuoto on henkilöautoilu. Marchettin vakion mukaisesti autoilu on mahdollistanut suurkaupunkien vyörymisen jopa kymmenien kilometrien säteelle, koska päivittäiset työ- ja ostosmatkat ovat edelleen sovittavissa noin tunnin matka-aikabudjettiin.

¹⁶⁴ Partanen, Paloheimo ja Waris 2013, 9, 195.

¹⁶⁵ Ks. esim. Dennis and Urry 2009, 25–33.

¹⁶⁶ Partanen, Paloheimo ja Waris 2013, 197. Ks. myös HS 3.8.2014 Kimmo Laakso, Minä, persaukinen fajja. Kaupunkitarina sijoitti 1980-luvulla Margaret Thatcherin suuhun lauseen, että yli kolmekymmenvuotias mies, joka käytti julkista liikennettä, oli epäonnistunut elämässään. Vaikka Thatcher ei ilmeisesti todellisudessa sanonut tällä tavoin, kertomuksella on arvoa siinä mielessä, että se osoittaa autoilun sosiaalista merkitystä.

¹⁶⁷ Dennis and Urry 2009, 48, Kilpiö ja Toiskallio 2001, 152.

¹⁶⁸ Kalanti 2001a, 184–185.

Timo Kalannin mukaan tutkimukset osoittivat 1900-luvun jälkipuolella, että autolla ajamisesta oli tullut monelle ihmiselle tapa rauhoittua ja keskittyä omiin ajatuksiinsa. Auto muodosti kuljettajan kontrolloitavissa olevan intiimin, yksityisen ja persoonallisen sisätilan. Kalanti kutsuu autolla ajamisen rentouttavaa ja kiihottavaa yhteisvaikutusta flow'ksi. Psykkis-somaattinen kiihottuneisuus syntyi ajettaessa kovalla nopeudella aistit terävinä ja mieli kirkkaana. Nopeuden kiihtyessä G-voimat aiheuttivat lihasjännitystä, hermoston aktivoitumista ja fysiologista painetta kehossa ja sisäelimissä. Seksuaalista kiihottumista muistuttava tila oli monien mielestä parasta mitä elämällä oli tarjottavana. Kuolemanvaara moottoritiellä voi Kalannin kuvauksen mukaan parantaa flow'n suorastaan meditatiiviseksi tilaksi: minän rajat katoavat, ja ajantaju vääristyy!¹⁶⁹

Kaupungin keskustassa hitaasti lipuva auto puolestaan muodostaa metallisen kuoren ajajan ja muiden välille. Auton maski korvaa Kalannin mukaan kasvot. Ajovalot ilmentävät katsetta. Auton kori rajaa autoilijan henkilökohtaisen tilan suhteessa muihin kadulla liikkuviin. Näiden odotetaan kunnioittavan auton ulkokuoren koskemattomuutta. Samalla tavoin kuin vaatteet ja asusteet peittävät kadulla kävelijää ja samanaikaisesti viestittävät tämän sosiaalisesta asemasta ja persoonallisesta minästä, myös auton merkki, muotoilu ja maalattu metallipinta naamoivat auton omistajaa. Auto peittää ja samalla paljastaa omistajansa aseman ja identiteetin riippumatta siitä, onko omistaja autossa sisällä vai ei ja riippumatta siitä, liikkuko auto vai onko se pysäköitynä.

Kadulla kävelevät tai katukahvilassa istuvat ihmiset tarkkailevat toisia ihmisiä ja tietävät itse olevansa toisten katseiden mahdollisena kohteena. Auto on sen sijaan ajajansa liikkuva piilopaikka, jonka suojasta voi tarkkailla kadun elämää alistumatta itse tarkkailun kohteeksi muutoin kuin ajoneuvon ulkokuoren ja merkin osalta. ”Perinteisen katuseurallisuuden etiketti ei koske näitä ihmisen ja koneen muodostamia hybridejä, joista on tulut kaupunkien varsinaisia asukkaita”, Kalanti sanoo.¹⁷⁰

Katujen teknologisoituminen eli muuttuminen toisen maailmansodan jälkeen ensisijaisesti autojen liikkumisen ja paikoituksen tilaksi teki mahdolliseksi kasvattaa liikenteen nopeutta. Autojen määrä kasvoi, ja kadut muuttuivat entistä teknisemmiksi ympäristöiksi. Jalankulkijoiden liikkumiseen osoitettiin jalkakäytävien ja suojateiden lisäksi Helsingissäkin tunneleita.

Vuoden 1959 rakennuslaki ja sen perusteella myöhemmin annetut asetukset määrittelivät taajamien kaavoitusperiaatteisiin niin sanotun autopaikkavelvoitteen. Se tarkoitti asuin- ja liiketalojen rakennusoikeuteen sidottua velvoitetta rakentaa myös pysäköinti- paikkoja. Tämä merkitsi välillisesti sitä, että kaupunkien yhdyskuntarakenteen kehitys ehdollistui autoilulle. Näkemys erot sen suhteen, mikä oli katujen merkitys, tulivat autoilun ja kävelyn ristiriidan ytimeen. 1970-luvulla korkein hallinto-oikeus määritteli kaupunkien kadut ensisijaisesti ajoneuvoliikenteen käyttöön luovutetuiksi alueiksi.¹⁷¹

¹⁶⁹ Kalanti 2001a, 195–198, 203–208.

¹⁷⁰ Kalanti 2001, 113–119, sitaatti 113.

¹⁷¹ Ks. tarkemmin luku 7.6 Jälkinäytös hallinto-oikeudessa: väylä vai paikka?

5.2 Liikenneyhteydet määrittivät parhaiden kauppapaikkojen sijainnin

Vähittäiskaupan toimiala arvioi kaupunkien mahdolliset uudet kauppapaikat autoistumisen myötä uudella tavalla. Kun harkittiin uusien kauppojen sijoittumista, ratkaisevaa oli, kuinka asiakkaat pääsivät paikkaan henkilöautolla. KK:n pääsihteeri Jorma Jalava tiivisti Yhdysvaltain-opintomatkinsa annin 1950-luvulla: ”Amerikkalainen ei juuri enää kävele”.¹⁷² Perinteisesti kaupunkien keskustaan järkevien jalankulkuetäisyyksien ja –yhteyksien varrelle sijoittunut muoti- ja muu erikoistavarakauppa alkoi etsiä autokaupungeissa uusia sijoittumispaikkoja esikaupunkialueiden väylien varrelta ja risteyksistä. Siten oli saavutettavissa suurimmat asiakasmäärät.

Maailman ensimmäisenä keskustan ulkopuolisena tavaratalona pidetään Bullock’s Department Storea, joka aloitti Los Angelesissa 1930-luvun vaihteessa. Bullock’s onnistui taivottamaan autoilevat esikaupunkilaiset asiakkaitaan ja kahmimaan vähittäiskaupan kasvun omaksi hyödykseen. Los Angelesissa kaupunkikeskustan kauppaliikkeiden myynti oli 1930-luvun lopulla enää puolet koko kaupungin vähittäiskaupan myynnistä, ja 1950-luvulla keskustakaupan suhteellinen osuus oli painunut jo neljännekseen. Tiivis keskustakuinen eurooppalainen kaupunki on osittain myytti. Myös autoistuneissa Euroopan maissa kauppa alkoi sijoittua hanakasti taajaman ulkopuolelle. Näistä ensimmäisiä oli Frankfurtiin 1960-luvun vaihteessa rakennettu Taunus-Center. Samoihin aikoihin avattiin taajaman ulkopuolelle automarket Brysselissä. Belgian ja Saksan lisäksi erikoistavarakaupan taa-
jamien ulkopuolisen sijoittumisen edelläkävijöinä pidetään Euroopassa Hollantia, Ranskaa, Englantia ja Ruotsia.¹⁷³ 1990-luvulla Suomessa nousi esiin huoli, että automarketit ja kauppakeskukset näivettävät kaupunkien keskustan.

Suomalaisen kaupunkirakenteen modernisoijat, johtavat arkkitehtisuunnittelijat, tärkeimpien pankkien johtajat, rakennusliikkeiden ja kaupan keskusliikkeiden johtajat ja sisäministeriön johtavat virkamiehet tutustuivat Johanna Hankosen mukaan yhdessä keskieurooppalaisiin suurmyymälöihin jo 1960-luvun alkuvuosina. Suomen ensimmäiset kaupunkikeskustan ulkopuoliset ostoskeskukset rakennettiin 1950- ja 1960-luvulla Helsingin uusiin asumalähiöihin Munkkivuoreen, Kulosaareen ja Roihuvuoreen. Lähiösuunnittelijoiden, kuten Olli Kivisen ja Pentti Aholan, tavoitteena oli aikaansaada ostoskeskusten avulla lähiöihin elävä liikekeskusta. Vaikka ostoskeskukset sijaitsivat suhteellisen lähellä asuintaloja, ne suunniteltiin houkuttelemaan autoilevia työmatkalaisia. Kaupan keskusliikkeiden intressinä oli vallata hyviä liikepaikkoja omaan käyttöön ja tilakapasiteettia kasvattamalla estää uusien ulkopuolisten kilpailijoiden pääsy markkinoille. Kaa-
voitus, joka koetti palvella ostoskeskusten toteuttajia ja lähiöiden asukkaita, tuli palvelleeksi kilpailun rajoittamista suostumalla ylikapasiteettiin.

Nykypäivän kauppakeskuksiin ja automarketeihin verrattuna varhaisten ostoskeskusten

¹⁷² Terho 2000, 105.

¹⁷³ Terho 2000, 105–106, Hankonen 230–231.

tilankäyttö oli vaatimatonta. Esimerkiksi Puotilan uuteen ostoskeskukseen tuli 1960-luvun alussa yhteensä 1800 m² myymäläpinta-alaa ja 40 autopaikan pysäköintialue.¹⁷⁴ Vaikka ostoskeskuksen koko myymäläpinta-ala olisi tullut yhden liikkeen käyttöön, sitä ei nykyään pidettäisi vähittäiskaupan suuryksikkönä. Elannon pääjohtaja Runko arvioi jo 1960-luvun lopulla ostoskeskusjärjestelmän epäonnistuneen. Kaavoittajat yhtyivät näkemukseen, koska useimmat ostoskeskukset jäivät vaille julkisia palveluita.¹⁷⁵ Helsingin seutukaavajohtaja Aarne Vanjoki piti lähiöiden keskustarakentamista hankalana ylimitoitettujen tilavarausten ja kaupan investointien kiristyneiden kannattavuusvaatimusten takia: ”viihtyisän, vilkkaan keskustan tilalla ammottaa `intensiteettikuoppa`, --- vain muutama vähittäiskauppahalli tilapäisrakennuksena”. Myös Rungon mielestä kaupan kaavoitettu ja toteutettu tila oli ylimitoitettu pääkaupunkiseudulla jo 1970-luvun alussa.¹⁷⁶

Pienimpien asumalähiöiden keskustainvestointeja haittasi myös se, että päivittäistavarakauppa alkoi 1970-luvulla hakeutua suurimpiin aluekeskuksiin tai kokonaan taajaman ulkopuolelle. Rungon edustama OTK:lainen osuuskauppaliike aloitti rakennemuutoksen vahvan asemansa turvin ja tavoitteli amerikkalaistyyllisiä, autoileville asiakkaille tarkoitettuja keskustan ulkopuolisia suurmyymälöitä. Taajamien väliin sijoittuneiden automarketien kilpailukyky perustui hyviin liikenneyhteyksiin ja hyviin pysäköintimahdollisuuksiin.¹⁷⁷ Lähiöiden ostoskeskusten pysäköintipihat kalpenivat automarketien monen sadan autopaikan kenttien rinnalla. Vaikka yksityiskauppioiden oli vaikea vastata osuuskaupan haasteeseen omilla investoinneillaan, kauppa otti toimialana myönteisen kannan automarketeihin. Pääkaupunkiseudulla tätä suuntausta vastaan asettuivat Helsingin perinteisen kaupunkikeskustan tulevaisuudesta huolestuneet kaupunkilaiset yhdistyksineen, suunnittelijat ja keskustan yritykset – kukin omista lähtökohdistaan ja osin vastakkaisin perusteluin ja tavoittein.

Vähittäiskaupan rakennemuutos, joka suosi myymäläkoon suurenemista ja myymälöiden sijoittumista ohitus- ja kehäteille, teki kaupunkiseudusta yhdyskuntarakenteen suunnittelun optimaalisen alueen.¹⁷⁸ Helsingin seutukaavaliitto onnistuikin ohjaamaan kaupan suurmyymälät pääsääntöisesti aluekeskuksiin asutuksen keskelle. Niinpä pääkaupunkiseudulle ei 1970-luvulla rakennettu kuin yksi selvästi taajama-asutuksen ulkopuolelle sijoittunut päivittäistavarakaupan suurmyymälä, Kannelmäen Eka-market. Toinen pääkaupunkiseudun suurista 1970-luvun autotavarataloista, Leppävaaran Maxi-market, sijoitui aluekeskukseen. Kauppa ei enää pääkaupunkiseudullakaan vapaaehtoisesti sitoutunut aluekeskusjärjestelmään, vaan päinvastoin vastusti kaavoituksen sijoitusohjausta. Pääkaupunkiseudun kaupunkisuunnittelu onnistui silti poikkeamaan esimerkiksi Turusta, jos-

¹⁷⁴ Arkkitehti 1–2/1962 Erkki Karvinen, Puotilan ostoskeskus.

¹⁷⁵ Hankonen 1994, 261–262.

¹⁷⁶ Hankonen 1994, 257.

¹⁷⁷ Hankonen 1994, 229–230.

¹⁷⁸ Hankonen 1994, 352–353.

sa kaikki neljä kaupan keskusliikettä saivat 1970-luvulla oman automarketinsa pääteiden varrelle taajama-alueen ulkopuolelle.¹⁷⁹ Pienempiin kaupunkeihin automarketrakentaminen tuli 1980- ja 1990-luvulla, kun niihinkin rakennettiin ohitustiet. Automarketit vähensivät kaupallista tarjontaa lähiöistä ja kaupunkikeskustasta. Esimerkiksi Lahdessa ohitustien läheisyyteen 1990-luvulla rakennettujen suurten automarketien arvioitiin pienentävän kaupunkikeskustan liikkeiden myyntiä 20 prosenttia.¹⁸⁰

Autoilun vaikutus kaupunkirakenteeseen johtui toisaalta kansalaisten halusta ostaa auto ja käyttää sitä.¹⁸¹ Suomen henkilöautojen määrä viisinkertaistui vuodesta 1960 vuoteen 1975 ja kymmenkertaistui vuoteen 1990 mennessä. Maan autotiheys asukasta kohti laskettuna saavutti Ruotsin tason 1990-luvun alussa.¹⁸² Miljoonan henkilöauton raja ylittyi vuonna 1976 ja kahden miljoonan vuonna 1998. Suomi on ainoita Länsi-Euroopan maita, jossa autojen määrä on kasvanut edelleen 2000-luvulla. Nykyään rekisterissä on noin 3 200 000 henkilöautoa.¹⁸³

Autoilun kulttuurinen asema on Suomessa säilynyt vahvana. Toiskallion mukaan autoilu massamittaistui Suomessa jo 1960-luvulla. Siitä kehittyi Lefebvren käsittein oma arjen alajärjestelmänsä, kuten vaikkapa muodista ja turismista. Autoilulla oli omat tekniset välineensä, niihin liittyvä kulttuurinsa, etujärjestönsä, viestintäjärjestelmänsä, hierarkiansa, käyttäytymiskoodinsa ja toimintasääntönsä.¹⁸⁴ Uuden tien rakentaminen Lappiin oli jo Urho Kekkonen pääministeriaikoina aluepoliittinen voimannäyttö, josta syntyi legenda. Vaalipiirien valtatie työllistävät edelleen kansanedustajia. Sujuvat tieliikenneyhteydet tuntuvat yhä vieläkin olevan maakuntien tärkein yhdysside maailmantalouteen.

Hännisen mukaan autoilun vaikutus näkyi 1980-luvulla kaupunkien maankäytössä ja kaupunkielämässä keskustojen hiljentymisenä. Autoilun yhteiskunnallinen merkitys kasvoi senkin jälkeen. 2000-luvun vaihteessa autokaupasta oli tullut elintarvikekaupan jälkeen Suomen kaupan toiseksi suurin toimiala. Tieliikenneklusteri työllisti autoteollisuuden alihankintoiineen parisataatuhatta suomalaista.¹⁸⁵

¹⁷⁹ Hankonen 1994, 261–262, 264, Terho 2000, 108.

¹⁸⁰ Hänninen 1995, 276–277.

¹⁸¹ Masonen 1995, 234.

¹⁸² Bergholm 2001, 80–81.

¹⁸³ Ks. http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/suomen_autokanta/autokannan_kehitys/automaaran_kehitys.

¹⁸⁴ Toiskallio 2001, 11–15.

¹⁸⁵ Toiskallio 2001, 24, Hänninen 1995, 276–277. Ohitusteiden rakentaminen merkitsi kaupunkien väyläkapasiteetin lisäystä. Yhdistyneenä henkilöautojen määrän kovaan kasvuun koko 1980-luvun ajan se synnytti Suomeen autoyhteiskunnan. Kaupunkielämän luonne muuttui. Kaupunkien maankäyttö alkoi hajautua. Työpaikka, kaupat ja harrastuspaikat sijaitsivat kaukana asunnosta, ja matkat tehtiin omalla autolla.

5.3 Kritiikki kohdistui liikennekuolemiin ja ympäristön tuhoutumiseen

Henkilöautoilun haittavaikutusten kritiikki on Suomessa perustunut enimmäkseen luonnonsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen.¹⁸⁶ Autoilun aiheuttamat haitat kansalaisten elämäntapaan ja kaupunkitilan hallintaan ovat jääneet vähemmälle huomiolle tai paikallisiksi kiistoiksi. Kritiikki on suunnattu nopeavauhtiseen tieliikenteeseen ja valtateiden rakentamiseen. Kaupungin katujen käyttöä autoliikenteen kasvuun ei yhtä lailla kyseenalaistettu ennen 1960-luvun loppua.

Julkiset tavat käsitellä kritiikkiä, joka on kohdistunut esimerkiksi maiseman tuhoutumisen tai liikennekuolemiin, vahvistavat näkemystä autoilusta omana kulttuurijärjestelmänä. Järjestelmän sisällä autoilu tulkittiin edistykseksi ja modernisaation ja talouskasvun edellytykseksi. Nekään, jotka kritisoiivat autoilun lieveilmiöitä, eivät yleensä vastustaneet autoilua sinänsä. Nuorten oppineiden Anto Leikolan, Martti J. Linkolan ja Kari Tarkiainen 1960-luvun alkupuolella julkaisemat tekstit kuitenkin kyseenalaistivat huomiota herättävästi modernisaation teknologiauskon. He kritisoiivat erityisesti moottoriteiden aiheuttamia haittoja luonnolle ja maisemalle.¹⁸⁷

Pisimmälle systemaattisessa antimodernismissa meni 1960-luvulla kalastaja ja kirjailija Pentti Linkola. Hänen havaintonsa mukaan auton omistaminen johti tavallisen ihmisen elämän henkiseen ja taloudelliseen köyhtymiseen: ”Joka taas hukkaa lomaviikkonsa eristäytyneenä henkilöauton tukahduttavaan peltiumpioon, vailla kaikkea kosketusta ympäristömaisemaan, tuuliin ja tuoksuihin, hän on varmasti menettänyt pelin jo nyt, etsikkoaikana. Ja kaksin verroin mielettömämpi on hänen kohtalonsa, kun ajatellaan tämän kärsimyksen kustannuksia. Jos sivuutamme häviävän pienen suurrikkaiden ryhmän, niin autonomistajan on helppo laskea tuhlaavan peltikotelonsa kuoletukseen ja ylläpitoon kahden, kolmen, ehkä neljänkin kuukauden ansiot vuodessa. Jos hän käyttäisi tämän ajan jatkamalla lomaansa, ottamalla virkalomaa tai – jos hän olisi todella vapaa ihminen – aina keväisin lopputilin toimestaan, hän ehtisi vaikka konttaamalla nähdä enemmän maailmaa kuin tolkkuttomasti työssään raatava autonomistaja.”

Automatkojen sijasta kirjoittaja suositteli perheille yhteisiä soutuveneretkiä tavalla, joka kuulostaa eksoottiselta tämän päivän lukijasta: ”Vielä löydätte huvilattomia uljaita lokkisaaria, puhtaita selkiä, joita jätevedet vasta lähestyvät – ensi kesänä ja vielä seuraavanaakin. Kiirehtikää nauttimaan Suomen suvesta, te viimeinen sukupolvi.” Autoilun ja teollistumisen aiheuttamissa uhkakuivissa maaseutu muuttui Linkolan mielestä ”koneistettujen

¹⁸⁶ Ks. esim. Peltola 1995, 37–38.

¹⁸⁷ SK 9/1962 Leikola, Linkola ja Tarkiainen, Raiskioisänmaa. Suomen Ylioppilaskuntien Liiton kulttuuritoimikunnan jäsenet Anto Leikola, Martti J. Linkola ja Kari Tarkiainen kiinnittivät huomiota erityisesti luonnonympäristön suojeluun mutta vaativat myös rakennussuojelua kaupunkien historiallisen arvon korostamiseksi: ”Vain tällä tavalla saadaan apaattinen kadunkulkija tajuamaan, että hänen elämänsä ei ole niin harmaata kuin hän kuvittelee, vaan että hänellä jatkuvasti on yhteyksiä menneeseen muuallakin kuin arkistojen kätköissä.”

suurtilojen, miljoonien kesämökkien ja lomakylien kammottavaksi sirkuukseksi”.¹⁸⁸ Autoilun kasvuun perustuneen liikennepolitiikan vastustaminen 1960-luvulta alkaen kytkeytyi samaan aikaan nousseeseen laajempaan modernisaatiokritiikkiin.¹⁸⁹

Liikenneturvallisuudesta tuli 1970-luvun vaihteen tienoilla tärkein kriittisen liikennekustelun aihe. Keskustelu kohdistui erityisesti valtateiden kuolonuhreihin, ei niinkään kaupunkiliikenteen terveyshaittoihin. Helsingin jalankulkijoiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä oli nykykatsannossa erittäin korkea, useita kymmeniä vuosittain, mutta vain prosentteja koko maan tieliikenteen kuolonuhrien määrästä. Niinpä jalankulkijoiden hengen halpuus ei missään vaiheessa noussut kovin korkealle myöskään kävelykatujen perustelujen joukossa.

Suomen valtateiltä oli poistettu yleiset nopeusrajoitukset 1930-luvun lopulla. Tilapäisistä nopeusrajoituksista luolimatta tieliikenteen aiheuttamien kuolonuhrien määrä kasvoi nopeasti etenkin 1960-luvulla. Edellisen vuosikymmenen noin 500 tieliikenteessä vuosittain kuolleen joukko kasvoi 1960-luvun jälkipuolen vuosina kaksinkertaiseksi ja ennätysvuonna 1972 lähes 1200 uhuriin.¹⁹⁰ Masosen arvion mukaan Suomi oli tuolloin asukaslukuun, autotiheyteen ja ajettuihin kilometreihin suhteutettuna maailman vaarallisimpia liikennemaita.¹⁹¹ 1970-luvun alussa ennustettiin noin 11 000 suomalaisen menettävän vuosikymmenen kuluessa henkensä tieliikenteessä. Helsingin yliopiston psykologian laitoksen dosentin tohtori Risto Näätäsen vuonna 1972 julkaisema tutkimuksellinen pamfletti Maantiekoulema hätkähdytti. Näätäsen väitti, että Suomessa jopa liikenneturvallisuudesta vastaavissa piireissä ajateltiin kuolonuhrien suuren määrän yksinkertaisesti vain kuu-luvan autoistumiseen.¹⁹²

Näätäsen kirjaa seurannut keskustelu kohdistui ennen kaikkea kysymykseen maanteiden nopeusrajoituksista. Liikenneministeriö ja eduskunnan vuonna 1972 asettama parlamentaarinen liikennekomitea suosittelivat yleistä katonopeusrajoitusta valtateille. Autoalan järjestöt ja autokauppa vastustivat nopeusrajoituksia ja saivat tukea eduskunnan

¹⁸⁸ Suomen Kuvalehti 34/1967 Pentti Linkola, Viimeinen sukupolvi.

¹⁸⁹ Konttinen 1998, 188. Konttinen tarkoittaa *modernisaatiolla* kehitystendenssejä, kuten teollistuminen, talouskasvu, modernin välineellisen tieteen merkityksen korostuminen, teknologisoituminen ja valtion vahvistuminen. *Modernisaatio- eli edistysusko* tarkoitti luottamusta modernisaation perustekijöihin. 1960-luvulla kaikkialla Länsi-Euroopassa noussut *modernisaatiokritiikki* oli joko *modernistista eli edistysuskoista* tai *antimodernistista*. Edistysuskoinen modernisaatiokritiikki kohdistui modernisaation lieveilmiöihin kyseenalaistamatta modernisaation ydintekijöitä. Antimodernistinen kritiikki kohdistui modernisaation ydintekijöihin. Konttisen tulkin-taan mukaan 1960-luvulla alkaneen radikalistisen liikehdintäaallon alkupuolella modernisaatiokritiikkiä leimasi modernistisuus ja jälkipuolella 1970-luvun puolivälin jälkeen antimodernistisuus.

¹⁹⁰ Virrankoski 2001, 237–239, Näätäsen 1972, 18.

¹⁹¹ Masonen 1995, 233.

¹⁹² Näätäsen 1972, 11–17.

oikealta laidalta.¹⁹³ Samoin esimerkiksi Suomen Kuvalehti vastusti pääkirjoituksessaan yleistä katonopeutta: ”Eikä kysymys toki ole vain muutamista minuuteista, jotka katonopeuden takia hävitään. Kysymys on viime kädessä siitä, missä kulkee kansalaisvapauksien ja byrokraattisen pakkovallan raja.” Myös Liikenneturvan edeltäjässä Taljassa pidettiin ”yleisen vauhtirajan asettamista” 1960-luvun lopulla liian rajoittavana toimenpiteenä. Yleinen katonopeusrajoitus 80 kilometriä tunnissa tuli kuitenkin liikennekomitean suosituksen mukaisesti voimaan vuonna 1973 presidentti Kekkonen kuuluisan uudenvuodenpuheen ja puhjenneen öljykriisin vauhdittamana.¹⁹⁴

Tieliikenteen turvallisuus parani olennaisesti Suomessa 1970-luvun alun jälkeen, vaikka ajoneuvojen ja ajettujen kilometrien määrä on lamavuosia lukuun ottamatta jatkuvasti kasvanut: kuolonuhrien määrä aleni 1980-luvun alkuun mennessä noin 600 henkilöön, 1990-luvulla noin 400 henkilöön ja nykyään alle 300 henkilöön. Määrä on hyvästä kehityksestä huolimatta edelleen suhteellisesti ottaen suurempi kuin esimerkiksi Ruotsissa tai Hollannissa.¹⁹⁵ Käänteen syinä uskotaan olleen yleinen asennemuutos, hiljentyneet ajonopeudet, parantuneet tiet, paremmat autot ja valistuskampanjat. Ajonopeuksien hillintää auttoi se, että moottoriteitä ei Suomeen rakennettu puoleentoista vuosikymmeneen 1970-luvun energiakriisin jälkeen. Autoliikenteen käytössä ollut väyläkapasiteetti kuitenkin kasvoi taajamien ohitusteiden ja uusien taajamakatujen ansiosta.¹⁹⁶

Toisaalta ympäristöliike politisoitui Suomessa uudella tavalla 1980-luvun vaihteessa, ja liikenteen aiheuttama saastuminen palasi politiikan esityslistalle. Ympäristön saastumisesta tuli 1980-luvun jälkipuolella suomalaisten suurin yhteinen huolenaihe. Liikenteen haittoja torjuttiin Brundtlandin komission julkistaman kestävä kehityksen opein, uusien teknologisten menetelmin, lyijyttömällä bensiinillä ja katalysaattorimoottoreilla. Vallitseva liikennepoliittinen oppi, joka painotti kuljetusten sujuvuutta, ei silti horjunut. Moottoriteiden rakentaminen käynnistyi jälleen pitkän tauon jälkeen. Siinä missä parlamentaarinen liikennekomitea sivuutti 1970-luvulla ympäristökysymykset lähes täysin ja keskittyi turvallisuuteen, vuonna 1988 asetettu toinen parlamentaarinen komitea kohdisti nyt päähuomiionsa ajoneuvoliikenteen ympäristölle aiheuttamaan kuormitukseen ja paikallisten kamppailujen hallintaan. Helsingissä kiistaa nostatti kävelykeskustan lisäksi 1990-luvun alussa erityisesti Pasilan väylän rakentamishanke. Keskustelu otsonikadosta ja fossiilisten polttoaineiden vaikutuksesta ilmastonmuutokseen tuli päivittäiseen julkisuuteen jo 1980-luvun jälkipuolella. Komiteamietintö suositteli vuonna 1991 kestävä kehitystä lii-

¹⁹³ Virrankoski 2001, 237–239. Liikennepoliittinen toimijakenttä muotoutui uudelleen näinä vuosina. Enemmistö ry aloitti vuonna 1968. Yleisten töiden ja kulkulaitosten ministeriö muuttui liikenneministeriöksi vuonna 1970. Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaostosta Taljasta tuli Liikenneturva vuonna 1971 ja kolmesta autoalan vanhasta järjestöstä Autoliitto vuonna 1972.

¹⁹⁴ Bergholm 2001, 83–84, Virrankoski 2001, 237–239, Peltola 1995, 42–46.

¹⁹⁵ https://fi.wikipedia.org/wiki/Liikenneturvallisuus_Suomessa

¹⁹⁶ Peltola 1995, 42–46, Levä 1995, 206.

kennejärjestelmien suunnittelun ja liikenteen hoidon perustaksi. Eduskunta säätöi lain uusien tiehankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettelystä vuonna 1994.¹⁹⁷

Virrankoski kuvaa 1990-luvun muutoksia Suomen tieliikenteen uudeksi ympäristöpoliittiseksi paradigmaksi. Käännös kiteytyi kysymykseen ilmaston lämpenemisestä ja auto liikenteen kasvihuonepäästöistä. Vuosikymmenen alun talouslama vähensi nyt ensi kerran sotien jälkeen autojen ja autoliikenteen määrää, ja samalla valtion tiemäärärahat kääntyivät laskuun. Lyijypäästöjä leikannut katalysaattori tuli pakolliseksi uusiin autoihin. Ympäristöjärjestöt aktivoituivat liikennepolitiikkaan ja perustivat Liikenneliitto ry:n. Liikenneministeriö asetti tavoitteeksi pyöräilyn kaksinkertaistamisen ja julkaisi pyöräily- ja kävelypoliittisen ohjelman vuonna 2001.¹⁹⁸

Hiilidioksidipäästöjen lisäksi ajoneuvoliikenteen haittavaikutusten keskustelunkohdeksi nousivat pienhiukkaset, liikennenopeudet ja liikenteen melu. Ympäristöpoliittisen mielipidekentän jakajaksi tuli entistä selkeämmin suhtautuminen liikenteen kasvuun. Ne, joiden mielestä kasvutavoitteita ei saanut riskeerata, tarjosivat ympäristöpoliittisiksi keinoiksi jälkihoitoa, parempaa teknologiaa, henkilökohtaisten ajotapojen muutoksia ja niin edelleen. Ympäristöliikkeet painottivat 2000-luvun vaihteessa Virrankosken sanoin ekologisen rakennemuutoksen mukaisia keinoja, jotka tähtäsivät liikennesuoritteiden ja erityisesti yksityisautoliikenteen vähentämiseen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen.¹⁹⁹

Autoistumisella todettiin jo 1960-luvulla olevan myös kielteisiä vaikutuksia arkielämän laadun kannalta, mutta näkökulma ei kunnolla läpäissyt suomalaista liikenteen ympäristökeskustelua vielä 1990-luvulla. Ympäristönäkökulmana säilyi ilmastonmuutoksen kaltainen vuosikymmenien mittainen ei-toivottu kehitys. Esimerkiksi toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnöstä vuodelta 1991 puuttuivat kokonaan arviot siitä, kuinka liikennejärjestelmä vaikuttaa ihmisten jokapäiväisiin liikkumistottumuksiin. Yksilön elämänlaadun paranemiseen perustuvat argumentit saivat sijaa vasta vuosikymmenen lopulla. WHO ja sosiaali- ja terveysministeriö julkaisivat silloin tutkimuksia, joissa arkiliikunnan väheneminen osoitettiin kansanterveydellisesti merkittäväksi riskitekijäksi sepelvaltimosairauksien, aikuisiän diabeteksen, ylipainon ja kohonneen verenpaineen suhteen.²⁰⁰

Uusista terveydellisistä näkemyksistä ja lamasta huolimatta nimenomaan vapaa-ajan autoilu kasvoi Suomessa selvästi myös koko 1990-luvun. Tavoite yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ei purrut tärkeimpään autoilun aiheeseen eli ostosmatkoihin ja muihin vapaa-ajan matkoihin.²⁰¹ Vapaa-ajan autoilua lisäsi mökkiliikenne. Kesämökkien määrä kasvoi vuoden 1970 noin 176 000:sta vuoden 2000 noin 440 000:een, ja vuosituhannen vaihteeseen.

¹⁹⁷ Masonen 1995, 250–254, Virrankoski 2001, 239–241.

¹⁹⁸ Virrankoski 2001, 241–244.

¹⁹⁹ Virrankoski 2001, 244–253.

²⁰⁰ Virrankoski 2001, 254–255.

²⁰¹ Virrankoski 2001, 256–260.

sa 95 prosenttia mökkimatkoista kuljettiin henkilöautolla. Viikonloppujen meno- ja paluuliikenteestä tuli ilmiö ja tiedotusvälineiden alituisen huomion kohde. Se osoitti, että automatkat kaupungista maalle ja takaisin muodostuivat 1900-luvun jälkipuolella mökkiviikonlopun tärkeiksi rituaaleiksi ja siten osaksi suomalaista urbaania elämänmuotoa. Ruuhkahuippuun osuminen pilasi monen ajonautinnon kesäperjantaisin. Niinpä sujuvan mökkiliikenteen tavoitteesta tulikin Masosen mukaan Suomessa 1980- ja 1990-luvulla tärkeä poliittinen lisäperustelu maakuntien uusille tieinvestoinneille.²⁰² Suomi oli silloin muuttunut moottoriyhteiskunnaksi.

²⁰² Mauranen 2001, 58.

6. Pysäköinnin järjestämisen vaikeus

Kävelykadut tulivat Helsingissä keskustelunaiheeksi ensin siksi, että ydinkeskustan kasvava autoliikenne näytti tarvitsevan uudenlaista katuhierarkian organisointia. Liikennelaitos esitti kaupungille jo 1950-luvun puolimaissa Aleksanterinkadun varaamista pelkäämään joukkoliikenteen ja jalankulkijoiden käyttöön, koska autoruuhkat hidastivat bussien ja raitiovaunujen kulkua. Kaupunki ei pitänyt järjestelyä mahdollisena.²⁰³ Yksittäiset kaupunginvaltuutetut esittivät aloitteina samansuuntaisia toiveita silloin tällöin 1960-luvun alkupuolella.²⁰⁴

Monet kaupunkisuunnittelun suomalaiset ammattilaiset kääntyivät 1960-luvulla julkisesti autottoman ydinkeskustan kannalle, koska autojen pysäköintikysymys ei tuntunut ratkeavan järkevästi, kun keskustakortteleihin suunniteltiin uudistuksia. Pysäköintipaikkojen osoittamisvaatimuksen pelättiin hidastavan uusien talojen rakentamista, koska autojen edellyttämää tilaa ei ollut. Toisaalta keskustelu pysäköinnin järjestämisen vaikeudesta poiki 1960-luvun jälkipuolella autoilun rajoittamiseen tähtääviä ehdotuksia, joihin sisältyi uusi näkökulma: Helsingin kasvavan jalankulkuliikenteen olosuhteita tuli parantaa.

Kaupunkikeskustojen pysäköinnin hallinnasta tuli yksi kiivaan autoistumisen vaikeimmista kysymyksistä. Henkilöautoille piti järjestää pysäköintipaikka asunnon läheltä, työpaikan läheltä, harrastuspaikkojen läheltä, kauppojen läheltä ja niin edelleen. Pysäköintitilan osoittamisesta muodostui kaikkea kaupunkisuunnittelua velvoittava lakisääteinen normi, kun rakennuslaki säädettiin 1950-luvun lopulla, eikä normin periaatteellista järkevyyttä kyseenalaistettu arkkitehtien ja liikennesuunnittelijoiden piirissä kovin laajasti.

²⁰³ Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1955, 255. Helsingin kaupungin tilastotoimisto 1957.

²⁰⁴ Uusi Suomi 23.9.1965 Liikennesuunnittelijain esitys: Ajoneuvoliikenne pois Aleksilta ehkä v. 1967. Esimerkiksi syksyllä 1965 kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee aloitetta pysäköinnin kieltämisestä Aleksanterinkadulla ja arvioi, että aikanaan, kun keskustan liikennevalojärjestelmä kehittyy ja kun Esplanadit ja Mannerheimintie alkavat vetää, henkilöautoliikenne voidaan ehkä poistaa Aleksilta kokonaan.

Sen sijaan kaupunkien kehitystä ja kiinteistöaloutta edistäneet järjestöt ja yksittäiset poliittiset epäilivät julkisesti asemakaavoituksen autopaikkavelvoitteen johtavan kohtuuttomiin lisäkustannuksiin ja autojen määrän kasvuun.²⁰⁵

Suunnittelija-ammattikunnan sisällä syntyi sen sijaan erimielisyyttä ennen kaikkea siitä, kuinka autopaikat oli keskustoissa käytännössä järjestettävä ja minkälaiseen kaupunkirakenteeseen autopaikkainormin vallitessa oli pyrittävä, modernistisen väljään vai urbanistisen tiiviiseen. Pysäköinnin järjestäminen kytkeytyi samalla keskusteluun katujen käyttötarkoituksesta.

6.1 Pysäköintikatu vai pysäköintilaitos?

Vuoden 1959 rakennuslaki käsitti kadun liikkuvan liikenteen tilaksi. Liikkuvaan liikenteeseen tulkittiin sisältyvän myös autojen lyhytaikainen, enimmillään parin tunnin pysäköinti. Sen katsottiin kuuluvan kadulle ajoradan ja jalkakäytävän väliin jäävään tilaan. Auto liikenteen vilkastuminen ja autojen pysäköinti kadun laidoilla muuttivat keskustakatuja luonteeseen. Niistä tuli väyliä. Liikenteen liikkuva autovirta ja pysäköityjen autojen jonot eristivät kadun vastakkaiset puolet toisistaan.²⁰⁶

Vielä sotia ennen katutila yhdisti korttelit toisiinsa kadun poikki, koska jalankulkija saattoi ylittää kadun vapaasti mistä vain, ja ylivoimaisesti suurin osa kaupungilla liikkuvista ihmisistä kulki jalan. 1950-luvulta alkaen jalankulkijat saivat Suomessakin ylittää kadun käytännössä enää vain suojatietä pitkin. 1960-luvun aikana kaupunkien jalankulkuliikenteen rajoitukset tiukkenivat. Esimerkiksi säädettiin, että kävelijän velvollisuutena oli ehdottomasti noudattaa liikennevalojen ohjausta.

Uuden lain tavoitteena oli saada pitkäaikainen paikoitus, jota suunnittelijat kutsuivat lepääväksi liikenteeksi, pois kaduilta tonteille ja pysäköintitaloihin. Asukkaiden ja työntekijöiden pysäköintipaikkojen järjestäminen säädettiin nyt lailla kiinteistönomistajien vastuulle. Autopaikkojen osoittamisvelvoite sidottiin rakennusoikeuteen: mitä enemmän rakennukseen tuli kerrosalaa asuntojen tai toimistojen käyttöön, sitä enemmän kiinteistönomistajan tuli järjestää tontille autopaikkoja. Laki sovitteli tällä tavoin kiinteistöjen rakennusoikeutta yhteen kansalaisten vapaan autoistumisoikeuden kanssa. Samalla yhteiskunta kannusti autoistumiseen purkamalla auton omistamisen esteitä.

²⁰⁵ Autopaikkainormin kritisointi perustui 1960-luvun asiantuntijakeskustelussa pysäköinnin vaikutuksiin kaupunkitilassa, mutta se ei yhdistynyt keskusteluun asuntojen hinnoista, ks. esim. Jarmo Kervinen, Halpoja asuntoja voidaan rakentaa. Arkkitehti 3/1969.

²⁰⁶ Koivisto 1968, 196. Jalankulkemisen vaikeutuminen oli ajankohtainen esimerkiksi vuonna 1965, kun ahkerana kaupunkisuunnittelukeskustelijana Mauno Koivisto puhui Jyväskylän kulttuuripäivillä: ”Nykyajan vilkas katu ja moottoritie yhdistävät kyllä eri paikkoja pituussuunnassa mutta erottavat ankarasti toisistaan niiden kahden puolen sijaitsevia alueita. Nykyaikainen autostrada jakaa maaston osiin paljon tehokkaammin kuin eräät valtakunnan rajat. Vilkas katu ei ole liikenneväylä poikittaissuunnassa, se on lähiliikenteen este.”

Kesällä 1960 annettu rakennusasetus edellytti, että rakennettavan uuden kerrostalon autopaikat tuli sijoittaa ensisijaisesti rakennustontille. Suunnittelun ihanteena oli, että leppävä liikenne ei jatkossa kuormittaisi katuja. Normi oli säädetty joustavaksi, ja pysäköintipaikkojen vähimmäismäärän suhteen oli mahdollista tehdä paikallisia sovellutuksia. Tonttikohtaisten pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti tuli kuitenkin tästedes merkittä kaupunginvaltuuston hyväksymään asemakaavaan.²⁰⁷ Autopaikkojen osoittamisesta tuli kaavanmukaisen rakennusluvan ehto. Autopaikkainormista muodostui tällä tavoin pysyvä juridinen mekanismi, jolla yksityisautoilun kasvu tai oikeastaan kasvuodotus muutti suomalaisten kaupunkien rakennetta ja keskustojen rakennettua ympäristöä - ja muuttaa edelleen. Autopaikkavelvoite kasvatti rakennettavien kerrostalojen tilantarvetta. Hurskaana toiveena oli, että autopaikat sijoitettaisiin ahtailla keskustatonteilla pysäköintikellareihin tai autokansille. 1960-luvulla huomattiin, että kiinteistömarkkinoiden dynamiikka toimi toisin. Pysäköintitilojen aiheuttamien lisäkustannusten vuoksi asumalähiöiden rakentaminen vanhalle maa- ja metsätalousmaalle tuli selvästi kannattavammaksi kuin taajama-alueen tiivistäminen tai orgaaninen laajentaminen.²⁰⁸ Keskustoissa taas rakennuskannan uudistaminen johti samasta syystä usein käytännössä siihen, että perinteiset kaupunkimaiset umpikorttelit korvattiin avokortteleilla korkeine pistetaloineen ja katutason pysäköintialueineen. Pistetaloja ja väljää sijoittelua perusteltiin modernistisilla hyveillä, kuten luonnonvalon saamisella kaikkiin huoneistoihin. Kriitikoiden mielestä avokorttelit väljädyttivät kaupunkitilan, koska kadun ja rakennetun korttelin välinen rajapinta tuli aiempaa hajanaisemmaksi.²⁰⁹

Autopaikkojen määrä ja sijoittaminen – ei normi sinänsä – aiheutti paljon keskustelua asiantuntijapiireissä 1960-luvulla. Sisäministeriö asetti vuonna 1963 toimikunnan täsmentämään määräyksiä. Autopaikkatoimikunnan sihteerinä toimivat arkkitehti Matti Tausti ja diplomi-insinööri Pentti Murole. Murole arvioi vuonna 1963, että 80–90 prosenttia Suomen kaupunkikeskustojen pysäköintitilan tarpeesta oli tyydytetty sallimalla pysäköinti edelleen katujen varrella, toreilla ja muilla julkisilla paikoilla.²¹⁰ Esimerkiksi Turussa sovellettiin 1950- ja 1960-luvulla niin sanottua kasvavan kadun menetelmää: keskustan uusien kerrostalojen tarvitsemat kymmenet uudet autopaikat osoitettiin kadulta varaamalla

²⁰⁷ Hankonen 1994, 298-300.

²⁰⁸ Arkkitehti 4–5/1960. Teuvo Aura, Asuinalueet kaupunkisuunnittelussa. Postisäästöpankin pääjohtaja pohti kesällä 1960 uusien asuntoalueiden sijoittamista. Hän päätyi taloudellisten realiteettien takia kannattamaan Käpylän tapaisten puutarhakaupunginosien sijasta erilleen vanhasta taajamasta rakennettavia lähiöitä. Niiden tuli olla tiheästi rakennettuja ja hyvien liikenneyhteyksien päässä.

²⁰⁹ Ks. esim. Arkkitehti 5/1968 Heikki Hopponia, Sisäkatu. ”Avokortteleiden luomalta katutilalta, sikäli kuin sitä edes syntyykään, puuttuu tarvittava intensiteetti.”

²¹⁰ Suomen Kunnallislehti 1/1963. Pentti Murole, Auton paikka asemakaavoituksessa.

uudessa asemakaavassa osa tontista katualueeksi.²¹¹

Murole piti amerikkalaistutkimuksiin vedoten katujen leventämistä pysäköintiä varten liian kalliina ja tehottomana menetelmänä. Katujen pinta-alan lisääminen söi arvokkaiden keskustakorttelien rakennusala. Korttelin maa-alan pienenemisen seurauksena kaupunkirakenne hajautui, koska kaupungin kasvun edellyttämä korvaava rakennusala otettiin käyttöön jostakin kauempaa. Murole suosittelikin rakennuskorttelien pienentämisen sijasta päinvastoin suurta rakennustehokkuutta keskustakortteleissa ja pysäköintitalojen ja maanalaisten pysäköintilaitosten rakentamista. Alhaiset rakennusoikeudet johtivat Murolen mukaan autopaikkojen sijoittamiseen tontille maantasoon. Väljä rakenne merkitsi hänen mielestään ihmisten kontaktien ja kompaktin kaupunkirakenteen menettämistä ja lisääntyvää liikenteentarvetta.²¹²

Tausti sen sijaan puolusti katutason pysäköintiä. Myös hän kannatti keskustakiinteistöjen yhteisiä pysäköintijärjestelyitä, mutta vaihtoehto, jonka hän esitti katujen leventämiselle, poikkesi Murolen urbanistisesta ratkaisusta. Tausti esitti keskustan kaikilta neljältä sivulta rakennetun perinteisen umpikorttelin korvaamista osittain avoimella rakenteella: Vanhojen rakennusten purkamisen jälkeen kortteli tuli Taustin mukaan rakentaa vain

²¹¹ Turusta ja kasvavasta kadusta ks. Kivistö 2000, 93–95. Turun kaavoitusjohtaja Olavi Laisaari perusteli kasvavan kadun oppia autoliikenteen ja pysäköinnin sujuvuudella. Seurauksena oleva kaupunkikeskustan tonttien pieneneminen ei haitannut, koska esimerkiksi kaupan hajauttaminen eri puolille kaupunkiseutua oli perusteltua jo asumisen leviämisestä johtuvan liikenteen kasvun takia. Funktionalistis-modernistisesta näkökulmasta kaupungin vakiintunut liikekeskusta olikin epätarkoituksenmukaisen ahdas paikka kaupan kasvaville palveluille. Autoliikenne kuroi hajautetut toiminnalliset alueet yhteen. Turussa kasvavan kadun oppia toteutettiin erityisesti 1960-luvulla. Katulevitysten avulla väljennettiin keskustan ajoväyliä ja varattiin kadunvarresta tilaa pysäköintipaikoille sitä mukaa kun keskustasta purettiin vanhoja taloja uusien tieltä. Turun ihasteltiin muuttuvan vauhdikkaasti moderniksi suurkaupungiksi, ja tonttikohdainen katulevitys eteni yhtä jalkaa uudisrakennusbuumin kanssa. Viimeistään seuraavalla vuosikymmenellä liikeneruuhkat kuitenkin osoittivat, että funktionalistinen teho kas kaupunkikeskusta oli jäänyt syntymättä. Kivistön mukaan epäonnistumisen perussyynä oli Turun keskustan tonttien asemakaavoitus ilman yleiskaavan ohjausta: koska kaikkia kiinteistöjä ei uudistettu, levennetty katu säilyi joidenkin tonttien kohdalta kapeana, ja siitä syntyi liikenteeseen pullonkauloja. Laisaari työskenteli kaavoittajana myös Lahdessa. Siellä levennettiin kiinteistöjen uudelleenrakentamishankkeiden yhteydessä paikka paikoin useita keskustan katuja. Esimerkiksi Rautatienkadulle ja Hämeenkadulle järjesteltiin lisää tilaa kadunvarteen rakennettujen asuin- ja liiketalojen pysäköintipaikkoja varten.

²¹² Arkkitehti 3–4/1967. Pentti Murole, Ihmisen kulkemisen suunnittelusta. Murole lanseerasi Suomeen 1960-luvulla kompaktikaupungin käsitteen. Länsieurooppalaisessa kirjallisuudessa sillä tarkoitettiin yleensä tiiviisti rakennettua vanhaa kaupunkikeskustaa ja sen edelleen tiivistämistä täydennysrakentamisella. Esimerkiksi Dennis ja Urry pitävät kompaktikaupunkia segregoituvan ja leviävän kaupungin (urban sprawl) vastakohtana. (Dennis and Urry 2009, 102–103, 112–113.) 1960-luvun suomalaisia kompaktikaupungin sovelluksia olivat kuitenkin pikemmin New Town -henkiset uudet tiiviit lähiöt ja keskukset, kuten Merihaka, Koivukylä, Itä-Pasila ja Tapiolan keskustan laajennusosa. Kompaktia niissä edustivat talojen tiivis sijoittelu, talojen viereen rakennetut pysäköintilaitokset ja liikennemuotojen erotteluun tähänneet kävelykannet. Kaikki tämä merkitsi eroa metsälähiöihin. 1960-luvulla suunniteltiin kompaktikaupungin ihanteiden mukaisesti myös Lappeenrannan hallinto- ja liikekeskusta, joka toteutettiin parikymmentä vuotta myöhemmin. Hankosen mukaan suomalaiset kompaktikaupunkisuunnitelmat pyrkivät alkuperäisiin periaatteisiin nähden ristiriitaisesti mahdollisimman lyhyisiin ja lankulkuetäisyyksiin pysäköintilaitoksista asuintaloihin. Hankonen kutsuikin Koivukylään viitaten suomalaisia kompaktikaupunkeja tayloristisen arkipäivän ja tehokkuuden yhteiskunnan manifesteiksi. (Hankonen 1994, 313, 353–356.)

kahdelta sivulta. Keskelle korttelia oli järkevää muodostaa läpiajettava pysäköintipiha eli kiinteistöjen omistama yksityinen pysäköintikatu.²¹³

Murolen ja Taustin erilaiset keskustapysäköinnin ratkaisumallit kytkeytyivät kysymykseen, tulisiko keskustan kaavoitettua rakennusoikeutta vähentää, jotta autopaikkatarve saataisiin vähäisemmäksi. Vai tulisiko päinvastoin pyrkiä voimassaolevia asemakaavoja suuremman rakennustehokkuuden avulla uusien kalliiden pysäköintilaitosten kannattavuuteen? Asuntokohtaiset kustannukset pienenevät tiettyyn rajaan saakka, kun pysäköintikellarin koko kasvoi.

Taustin pysäköintikatuehdotus merkitsi käytännössä katualueen kasvattamista rakennuskorttelin kustannuksella. Siinä Tausti noudatti Teknisen korkeakoulun asemakaavaopin oppitulinhaltijoiden linjaa. Keskustojen rakennusoikeuden leikkaamissuosituksista oli tullut 1950-luvulla modernistisen kaupunkisuunnittelun vallitseva näkemys. Professorit Otto-I. Meurman ja Olli Kivinen puhuivat matalan ja väljän keskustan puolesta.²¹⁴ Monien Suomen kaupunkien asemakaavat sallivat 1960-luvulta alkaen korttelinsisäiset pysäköintikadut kaupungin keskustaan, ja niitä myös toteutettiin. Rakennuttajat suosivat tätä, koska väljä sijoittelu ja edulliset pysäköintiratkaisut mahdollistivat tonttikohtaiset hankkeet ja edistivät siten nopeaa kiinteistöjalostusta. Huolena oli, että suuri rakennusoikeus – Meurmanin sanoin ylimitoitus – saattoi käytännössä estää kaavojen toteuttamisen ja keskustojen uudistamisen vastaamaan kaupunkisuunnittelun uusia ihanteita ja yritystoiminnan ja asumisen uusia vaatimuksia.²¹⁵

Amerikkalaisesta uusurbanismista vaikutteita saaneet suunnittelijat haastoivat kuitenkin kaupunkisuunnittelun modernistisen oppirakennelman myös Suomessa 1960-luvulta alkaen. Modernismin kritiikki alkoi näkyä suomalaisten kaupunkien yleiskaavoissa 1970-luvulla.²¹⁶ Esimerkiksi arkkitehti Viljo Revell asettui julkisesti kannattamaan tiivistä ja korkeaa kaupunkia. Mahdollisimman suuri rakennustehokkuus ja reilu räystäskorkeuden korotus tekivät usean kiinteistön yhteiset korttelikohtaiset pysäköintilaitokset kustannusmielessä mahdollisiksi, koska myytävänä olevien asuin-, liiketila- ja toimistohuoneistojen neliömäärä kasvoi. Revellin näkemykset toteutuivatkin 1960-luvun puolimaissa City-Centerin lisäksi Vaasan Revell-Centerissä ja Lahden Keskuskortteliin rakennetussa Suomen ensimmäisessä pysäköintitalossa.²¹⁷

²¹³ Hankonen 1994, 303–305.

²¹⁴ Arkkitehti 5–6/1960. Meurman kannatti Kivisen väitöskirjaan viitaten keskustatonttien rakennusoikeuden vähentämistä, koska rakennuslain tontinomistajalle määräämä autopaikkavelvoite saattoi estää kaavojen toteuttamisen, jos autopaikkojen vaatima tila oli liian suuri. Otto-I. Meurman, Asemakaavallinen tilanteemme.

²¹⁵ Arkkitehti 5–6/1960 Otto-I. Meurman, Asemakaavallinen tilanteemme.

²¹⁶ Esimerkiksi Helsingin 1970-luvun yleiskaavaesitys tähtäsi selkeästi pysäköinnin siirtämiseen liikeydinkeskustan kaduilta ja toreilta tulevaisuudessa rakennettaviin pysäköintilaitoksiin. Modernistisen ja uusurbanistisen kaupunkisuunnittelun eroavuus käy ilmi yleisellä tasolla myös, kun vertaa 1960-luvulla suunniteltua Itä-Pasilaa 1970- ja 1980-luvulla suunniteltuihin Länsi-Pasilaan ja Katajanokkaan.

²¹⁷ Hankonen 1994, 300, 309, 313, Kivistö 2000, 95.

Vaikka autopaikkatoimikunnan sihteerit Murole ja Tausti edustivat eri kantaa keskustojen rakentamistavasta ja tavoiteltavasta kaupunkirakenteesta, heitä yhdisti näkemys autopaikkojen määrän mitoituksesta: asemakaavojen tuli joka tapauksessa velvoittaa keskustan pysäköintipaikkojen lisäämiseen.

Tausti suositteli kaavoituksen normiksi 1,2 autopaikkaa asuntoa kohti, jotta myös vieraiden pysäköinti tulisi järjestettyä. ”Mitään syytä sen sijaan ei liene enää sallia sellaisten kiinteistöjen rakentamista, jotka eivät pysty huolehtimaan oman asukas- tai henkilökuntansa kulkuneuvoista omilla tai hankkimillaan erityistonttialueilla”, hän päätteli vuonna 1963.²¹⁸ Murole kannatti joukkoliikenteen kehittämistä ja metron rakentamista ja paheksui keskustan puistojen nakertamista ”päivä päivältä liikenteen käyttöön”. Hän toisaalta viittasi teollisuusmaissa alkaneeseen automarketbuumiin ja hirvitteli keskustojen taantumisen uhkaa, jos niihin ei pääse riittävän helposti henkilöautolla: ”Vaara siitä, että asiakkaat, jotka tekevät keskustatoiminnan mahdolliseksi, valitsevat ostos- ja asiointipaikkaan sellaisen alueen, jonne he voivat päästä miellyttävimmällä ja nopeimmalla kulkutavalla, omalla autolla, välineellä, jonka käyttöä ei tule lainkaan vähentämään se, että sitä pidetään kaupunkikeskustoja raunioittavana ‘pyhänä lehmänä’.” Murole viittasi keskustojen elävöittämisen paradoksiin, joka on autoistuvien yhteiskuntien kaupungeissa voimassa edelleen: jalankulkijoiden aseman turvaaminen kadulla tuntuu edellyttävän autoilun rajoittamista, mikä puolestaan tarjoaa kilpaileville kauppapaikoille hyvän mahdollisuuden houkutella autoilevia asiakkaita ja erikoistavarakaupan yrityksiä pois keskustasta.²¹⁹

6.2 Autopaikkainnormi lukitsi polkuriippuvuuden

Autopaikkakeskustelun taustalla vaikuttanut vapaan autoistumisoikeuden periaate vahvistui suomalaisessa 1960-luvun kaupunkisuunnittelukeskustelussa professori Colin Buchananin brittiläisestä liikennesuunnittelututkimuksesta julkaistujen arvioiden jälkeen. Tuontisäännöstelyn purkaminen merkitsi luopumista auton omistamisen rajoituksista myös Suomessa.

²¹⁸ Suomen Kunnallislehti 1/1963 Matti Tausti, Mitä tontinomistajan tulisi tehdä autopaikkojen järjestämiseksi tontille.

²¹⁹ US 23.5.1965, Pentti Murole Jalankulkija liikenteen kaaoksessa. Murole suositteli koko sivun artikkelissaan katujen jättämistä ajoneuvoliikenteen käyttöön. Brittiprofessori Colin Buchananin tavoin hänkin olisi rakentanut jalankulkukäytäviä liikerakennusten toiseen kerrokseen ja katuja ylittäviä kävelysiltoja. Nämä näkemykset eivät toteutuneet Helsingin liikeydinkeskustassa, mutta niitä sovellettiin Itä-Pasilassa, Merihaassa ja Lappeenrannan keskustassa. Kuitenkin Murolekin piti ajoneuvoliikenteen lisääntymistä ongelmana kaupungin elävyyden kannalta. Muutaman vuoden päästä noussut kävelykataliike jakoi varmasti Murolen historiallisen näkemyksen, jossa näkyi selvästi Jacobsin vaikutus: ”Kaupunkikeskustalle oli vielä muutamia vuosikymmeniä sitten ominaista bulevardien ja puistojen muodostama viihtyisyys. Keskusta valittiin kävelymatkojen kohteeksi ja siellä tavattiin tuttavii. Keskusta oli ihmisiä kokoava ja yhdistävä kaupunkielementti niin toiminnan kuin huvittelunkin suhteen. Nyt on toisin. Puistoja ja bulevardeja nakerretaan päivä päivältä liikenteen käyttöön. Keskustoista on tullut pakokaasuja höyryäviä noidankatiloita, joissa jalankulkija yrittää taistella tietään moottoriajoneuvojen kaaoksessa. Kaikilla on kiire pois tältä alueelta, joka on muuttunut pelkäksi työpajaksi – kaupungin keinoydämäksi – liikenteen veritulpan tuhtouta sydämen elimelliset toimintamahdollisuudet.”

Vaikka autoistuminen aiheutti ongelmia katujen ja kaupunkisuunnittelun kannalta, suunnittelijoista juuri kukaan ei vakavasti kyseenalaistanut autoistumisoikeutta. Esimerkiksi Kaarlo Leinonen kannatti Asuntoreformi-lehdessä vuonna 1964 auton käytön rajoittamista omistamiseen kohdistuvien rajoitusten sijasta. Auton omistamista tuli suosia autoverotusta alentamalla. Käytön rajoittamista edustivat tieliikennekapasiteetin niukkuus ja käyttömaksut. Suomessakin oli jo 1960-luvun alkupuolella esitetty keskustojen pysäköintimahdollisuuksien vähentämistä ja ruuhkamaksuja, jotta autoruuhkista päästäisiin eroon. Keskustoissa tuli silti Leinosen mielestä käytön tiukan rajoittamisen sijasta pikemmin koettaa soveltaa Buchananin suosimaa ”monikerros-liikennesuunnittelua, jossa eri liikennemuodot on sijoitettu eri tasoihin”. Keskustan kiinteistönomistajia tuli ohjata rakentamaan maanalaisia pysäköintilaitoksia. Jalankulkijoille oli varattava omat liikkuvasta ajoneuvoliikenteestä erotetut kävelytasonsa.

Valtion suhtautumisessa yksityisautoiluun oli Leinosen mielestä lopulta kyse liberaalin yhteiskunnan moraaliperustasta tai ainakin poliittisista realiteeteista. Autoilua ei voitu rajoittaa: ”Nykyisessä demokratiassa on kyseenalaista kieltää kansan valtaosaa tekemästä asioita tai toimittamasta tekoja, joita he eivät pidä väärinä.”²²⁰ Jorma Aaltonenkin toi arvioissaan esiin, että Buchananin mielestä autoilun kasvu oli kaupunkisuunnittelun kannalta realiteetti ja valtava muutosvoima, joka edellytti suunnittelijoilta uusia ajatuksia ja käytäntöjä. Autoilun voimakas vaikutus yhteiskuntaan johtui Buchananin mukaan viime kädessä siitä, että lähitulevaisuudessa enemmistö äänestäjistä oli autonomistajia. Aaltonen poimi raportista Lontoon keskustaa koskevia näkemyksiä, autoliikennetunneleita ja jalankulkukansia.²²¹ Arkkitehti Pentti Aholan arvion mukaan suunnittelun oli sopeuduttava autoiluun, koska työssä käyviä autonomistajia ei voitu mitenkään pakottaa käyttämään julkista liikennettä. ”Elämää ei voi enää kaupungeissamme jaotella työhön, nukkumiseen ja vapaa-aikaan. On myös neljäs tekijä, joka tarkoittaa istumista autossa”, Ahola tiivistä Buchananin raportin sanomaa.²²²

Autopaikkatoimikunta päätyi suosittelemaan taajamiin autopaikkojen määrän kasvattamista ja autopaikkainormin velvoittavuuden tiukentamista. Autopaikkojen määrän arviointitapa sidottiin nyt pitkän ajan autoistumisennusteeseen. Tulevaisuuden liikenne- ja automäärän oletettiin olevan kaavoitusajankohtaa selvästi suurempi. Kaupunkikeskustojen ja lähiöiden maankäytön suunnittelussa piti siten tarjota kaikille tulevaisuudenkin asukkaille mahdollisuus paikoitukseen.²²³ Normi merkitsi autopaikkojen vähimmäismäärää. Asukkaiden oikeudesta tuli rakennuttajien velvoite: kiinteistön tuli tarjota asukkaille kohtuullinen ratkaisu auton paikoitukseen, jotta jokaisen kansalaisen autoistumisoikeus voisi käytännössä toteutua.

²²⁰ Asuntoreformi 2/1965 Kaarlo Leinonen, Buchananin raportti ja liikenne.

²²¹ Asuntoreformi 1/1965 Jorma Aaltonen, Auto ja demokratia..

²²² Asuntoreformi 2/1964 Pentti Ahola, Buchananin raportti ja arkkitehtuuri.

²²³ Hankonen 1994, 307.

Toimikunnan mietintö ei ollut täysin yksimielinen. Järjestöistä Kaupunkiliitto, Kiinteistöliitto ja Helsingin kauppakamari kritisoivat velvoiteautopaikkojen määrän kasvatamista. Kaupunkiliiton lausunnon mukaan oli arveluttavaa määritellä autopaikkanormi liikenteen kasvuennusteiden varassa, koska se johti ylimitoituksen riskiin. Toimikunnan suositus merkitsikin, että autopaikkojen ennustettu kasvava tarve määriteltiin numeraalisesti jo kaavoitusajankohdan suunnitteluun. Niinpä asemakaavoituksen autopaikkanormista tuli autoilun kasvuennusteita toteuttava järjestelmä: autopaikkojen tarjonnan kasvattamisen arvioitiin johtavan autopaikkojen täysimittaiseen käyttöön lähitulevaisuudessa eli autoliikenteen kasvuun.

Autopaikkojen uhkaava ylimitoitus aiheutti Kaupunkiliiton lausunnon mukaan painetta kaavoittaa lisää rakennusmaata ja laajentaa kaupunkien aluetta. Kunnallistekniikan kustannukset kasvaisivat. Kaupunkiliitto leimasi autopaikkatoimikunnan ehdotuksen euroopalaisittain vertailtuna merkittäväksi tiukennukseksi ja toivoi tulevalta asetukselta mahdollisuutta poiketa normista paikallisesti, mikä sitten osittain toteutuikin. Koska keskustassa asiointi ja huoltoajot painoutuivat vähittäiskauppojen viimeiseen aukiolotuntiin kello 16–17, olisi ollut järkevää pidentää liikkeiden aukioloaikoja ja porrastaa virastojen ja pankkien työaikoja, jotta pysäköintipaikkojen käyttö olisi tehostunut.

Kaupunkiliitto myös kyseenalaisti autoliikenteen pitkän aikavälin kasvuennusteet. Liitto arvioi, että joukkoliikenteen kehitys seuraavan 50 vuoden aikana vähentäisi autopaikkojen tarvetta siitä, mitä toimikunta oli omassa ennusteessaan arvioinut.²²⁴ Kiinteistöliittoon ei allekirjoittanut autoilun kasvuennusteita. Se piti perusvirheenä, että Suomen oloja verrattiin autoja ja öljyä tuottavaan Yhdysvaltoihin. Kiinteistöliiton mukaan autopaikkojen lisärakentaminen aiheutti katuliikenteeseen ruuhkia ja kohtuuttomia kustannuksia kiinteistöille.²²⁵ Kiinteistöjen kustannustasosta oli huolissaan myös Helsingin kauppakamari. Sen mielestä oli kohtuutonta velvoittaa tontinomistajat varaamaan autopaikkoja silmällä pitäen tilannetta, joka ehkä vallitsisi vuosikymmenien kuluttua.²²⁶

Autopaikkanormien tiukennus tuli asetukseen. Autopaikkoja tuli merkitä uusiin asemakaavoihin enemmän kuin useimmissa Euroopan maissa. Tämä lukitsi autoilun kasvun polkuriippuvuuden. Autoilun kasvusta – itseään toteuttavasta ennusteesta - tuli kaupunkisuunnittelun kansallinen hallintamentaliteetti, suunnittelupuheen takana vaikuttanut ääneen lausumaton itsestäänselvyys,²²⁷ jolle Suomen kaupunkien maankäytönsuunnitelu 1960-luvulla ehdollistui.

²²⁴ Suomen Kunnallislehti 10/1966, Kaupunkiliiton asioita.

²²⁵ Hankonen 1994, 303–308.

²²⁶ Helsingin kauppakamari vuosikertomus 1966, 49. Hkka.

²²⁷ Miller ja Rose 2010, 7–35. Hallintamentaliteetti merkitsee ajattelutapoja ja niiden toteuttamiseen johdattelevia teknologioita. Tulkitsen henkilöautoilun (kasvun) tyypilliseksi globaaliksi superideologiaksi, joka ohjaa ihmisten käyttäytymistä. Kaupunki- ja liikennesuunnittelu käyttävät autoilun kasvua lisääviä teknologioita, kuten normitettua autojen pysäköintipaikkarakentamista. Hallintamentaliteettien teknologioiden taustalla on yleensä numeraalisia suureita. Tieliikenteen infrastruktuuriratkaisujen tapauksessa sellaisia ovat esimerkiksi autoilun kasvuennusteet.

Asemakaavoituksen autopaikkojen osoittamisvelvoite muodosti autoilun kasvun las-
kentakaavan. Jokaista asuntoa, työpaikkaa ja asiointitapahtumaa kohti piti olla tietty
määrä pysäköintipaikkoja. Autopaikkanormista tuli yksi monista modernin yhteiskunnan
omaksumista tavoista määritellä tulevaisuutta numeraalisesti. Kuten yhdyskuntaraken-
teen, myös yritysten ja julkishallinnon moderni johtaminen perustui lukuina ilmaistuihin
kirjauksiin ja tavoitteisiin.²²⁸ Arkkitehti-lehden päätoimittaja Markku Komonen tiivistii
suunnittelijakunnan näkemysarvioissaan tapahtunutta muutosta kriittisesti Helsingin
keskustan suunnittelun kannalta: ”Kaupunkisuunnittelu on muuttunut numerosuunnit-
teluksi, liikennemäärien ja rakennusoikeuksien taulukoinniksi.”²²⁹

Rakennusasetuksen muutos ei tapahtunut aivan ilman julkista kritiikkiä. Selkeimmin
koko autopaikkanormin periaatteen kyseenalaisti Asuntoreformiyhdistyksen varapuheen-
johtaja, Helsingin työväen säästöpankin toimitusjohtaja Mauno Koivisto: ”Nykyisessä ra-
kennuslaissa vaaditaan uudisrakennuksen tontille varattavaksi tietty määrä autopaikkoja.
Olen koettanut tiedustella asiaa tuntevilta henkilöiltä, mihin ajatukseen tällainen lain va-
atimus oikein perustuu. Eräs kuulemani perusteluista lähtee siitä, että koska aikanaan jo-
ka talossa piti olla puomi hevosten kiinnittämiseen, niin olkoon nyt sitten myös vastaava
paikka autoja varten.” Koiviston mielestä lain määräysten olisi pitänyt olla päinvastaisia
eli ”paikoitustilojen määrän rajoittamiseen eikä lisäämiseen tähtääviä”. Kaavoissa olisi
tullut määritellä muodostettavien pysäköintipaikkojen enimmäis- eikä vähimmäismäärä.

Koivisto ei lämmennyt tonttikohtaisille pysäköintilaitoksille: ”Mitä olisi voitettu sil-
lä, jos jokaisesta uudelleen rakennetusta Helsingin keskustan talosta onnistuttaisiin te-
kemään neljänneltä tai viidenneltä osaltaan myös parkkeeraustalo.” Pysäköintipaikkojen
määrän rajoittamisen lisäksi Koivisto ehdotti julkisen liikenteen sujuvoittamista muun
muassa bussikaistoilla. Koivisto käytännössä kyseenalaisti vapaan autoistumisoikeuden.²³⁰

Tästä on syytä kertoa siksi, että Helsingin kaupunginvaltuusto otti rajoitettavaa pysäköin-
tipolitiikkaa tarkoittavat periaatteet kantakaupungin yleiskaavaan reilun kymmenen vuo-
den kuluttua. Sitä edelsi liikenteen politisoituminen, jossa Aleksanterinkadun alueen muo-
dostaminen kävelykeskustaksi oli tärkeimpiä yksittäisiä konfliktin aiheita.

Mauno Koiviston kanssa samoin äänenpainoin esiintyi arkkitehti Pentti Riihelä. Hän
tuomitsi sisäministeriön toimet autopaikkanormien tyranniaksi, joka alisti kaupunkisuun-
nittelua.²³¹ Arkkitehti Reima Pietilä arvioi, että liikenne hallitsi kaavoitusta. Liikenteen
yliarviointi oli nyt tullut muotivirtaukseksi, mutta Pietilä esitti, että ”huomenna hallitsee

²²⁸ Miller ja Rose 2010, 97–116.

²²⁹ Arkkitehti 7/1979 Markku Komonen, Helsingin keskusta, kaupunkisuunnittelun Gordionin-solmu.

²³⁰ Asuntoreformi 2/1965 Mauno Koivisto. Koivisto oli perehtynyt kaupunkisuunnittelukirjallisuuteen ja tunsii
autoilukritiikin ydinargumentin: autoilun vapaudesta tulee nopeasti kaupungin palvelujen uudelleensijoittumi-
sen takia autoilun pakko. Koiviston mukaan ”henkilöauto tulee mullistamaan yhteiskuntaelämämme perustee-
lisesti. Kysymys siitä, sanellaanko henkilöautolle sen paikka yhteiskunnassa vai saneleeko se meidän paikkam-
me, on ensiarvoinen kaikkea yhteiskuntasuunnittelua ajatellen.”

²³¹ Hankonen 1994, 313.

ihminen, pyrkikäämme voittamaan maa ihmiselle takaisin”.²³² Tuleva kaupunkisuunnittelupoliitikko, varatuomari Lauri Nordberg erotti pysäköintitarpeen ja pysäköintipaikkojen kysynnän toisistaan. Nordberg kannatti pitkäaikaisen pysäköinnin järjestämiseen maksullisia pysäköintilaitoksia. Hinnoittelun avulla oli mahdollista säädellä kysyntää: ”Tarpeesta voidaan mahdollisesti puhua pienellä tehokkuudella rakennetuilla asuntoalueilla, mutta kaupunkikeskustoissa, joissa tilasta on puutetta, ei ole mielekäästä puhua pysäköintitarpeesta ja laatia normeja sen täyttämiseksi. Ratkaisevaa siellä on pysäköintipaikkojen kysyntä eri hinnoittelua noudatettaessa.”²³³

Marxilaisin käsittein operoinut Leif Sundström kritisoi rakennuslakia röyhkeän yksipuoliseksi. Esimerkiksi tästä kelpasi juuri ”se, että kaikista asuinympäristössä esiintyvistä tarpeista vain yksi on saanut perusteellisen numerollisen määrittelyn: autopaikkatarve”. Sundström vaati autopaikkainormien poistamista lainsäädännöstä: ”Sen sijaan voitaisiin rakennuttajille antaa mahdollisuus valita ja tukea toisenlaisia liikennejärjestelyjä asukas- ja työläisenemmistön liikkumistarpeita silmällä pitäen.”²³⁴ Suunnittelijoiden valtaosan tavoin esimerkiksi Tapani Jatkola ei pitänyt mahdollisena autopaikkainormin poistamista kokonaan tai edes sen määrittelyä kovin pieneksi: ”Pyrkimyksenä on ennen kaikkea varmistaa, ettei rakennusoikeutta mitoiteta niin suureksi, ettei korttelien rakentamiseksi tosiin, todennäköinen autoistuminen huomioon otettuna, jää tilaa muuta kuin autoja varten. Niukkojen autopaikkainormien yleinen käyttäminen tuskin johtaisi siihen, ettei autoja hankita, vaan siihen, että pihat tungettaisiin autoja täyteen.”²³⁵

Keskustapysäköinnin suunnitteluongelma konkretisoitui ensimmäiseksi maan kiinteistömarkkinoiden dynaamisimmalla alueella Aleksanterinkadun länsijaksolla. Juuri Helsingin liikeydinkeskustassa kiinteistöjen uudistamishankkeiden suunnittelijat joutuivat miettimään ja laskemaan jopa vuosia, kuinka uusien asemakaavojen vaatimat pysäköintipaikat olivat järjestettävissä. Asko Salokorpi todisti Arkkitehti-lehdessä vuonna 1967 alueen muodostavan yhä ”Helsingin todellisen cityn”: 1960-luvulla näytti, että kiinteistönjalostuksen vauhti vain kiihtyi.²³⁶ Vuosikymmenen puolimaissa, kun City-Center valmistui, kun hotelli Kämpin purkukiihkeä kiehuu ja kun asematunnelia rakennettiin, myös Helsingin vähittäiskaupan suurtoimijat Elanto ja Stockmann suunnittelivat täyttä päätä omia strategisia ratkaisujaan ydinkeskustassa.

²³² Arkkitehti 4–5/1960 Reima Pietilä, Kaavan kaava.

²³³ Suomen Kunnallislehti 7/1969 Lauri Nordberg, Pysäköinnin maksullisuus ja autopaikkatarve.

²³⁴ Arkkitehti 5/1970 Leif Sundström, Kenen edun mukaan rakennuslakia uudistetaan.

²³⁵ Arkkitehti 5/1970 Tapani Jatkola, Kommentti Leif Sundströmille.

²³⁶ Arkkitehti 1/1967 Asko Salokorpi, Helsingin vanha city. ”Empiren ajoilta periytyvä asemakaava, uusrenessanssitalot ja yhtenäinen rakennuskorkeus ovat tekijöitä, jotka määrittävät Helsingin cityn hahmon. --- Helsingin cityllä on vakiintunut oma elämänsä. Se tarjoaa mitä moninaisimpia palveluja: siellä on yliopisto, taidemuseo, teattereita, elokuvateattereita, ylioppilastalot, kerhoja. Uusi keskustasuunnitelma ei muuta vanhan cityn tilannetta. Töölönlahden kulttuurikeskus ja Kampin liikekorttelit eivät vie sieltä toimintoja. Toisaalta ei cityn sisäistä kapasiteettia voida rajattomiin lisätä, ainakaan nykyisen suunnittelun puitteissa. Niinpä vanhan cityn ongelmat ovat jo nähtävissä: tärkein on kysymys sisäisen uusiutumisen viisaasta ohjaamisesta.”

Kun Stockmann päätyi 1960-luvulla vuosia kestäneen valmistelun jälkeen keskittämään erikoistavarakauppaansa Helsingin ydinkeskustaan, kaupungin asemakaavoitus edellytti uusien säädösten mukaisesti yhtiöltä pysäköintilaitoksen rakentamista Aleksanterinkadun-tavaratalon laajentamisen ehtona. Pysäköintilaitosta pidettiin kaupallisesti perusteltuna myös Stockmannin johdossa, vaikka sen kalleus kirpasi. Suunnitelman laati itse Alvar Aalto: maanalaisen laitoksen sisäänajo tuli Keskuskadulle ja poistumisväylä tunnelia pitkin Etelä-Esplanadille.²³⁷ Myös Elanto halusi palvella autoilevia asiakkaita, vaikka autoilukriittinen (tai ainakin kansantalouden vaihtotaseesta tarkka)²³⁸ Koivisto toimi vähän aikaa yhtiön pääjohtajana 1960-luvun lopulla. Arkkitehti Jouko Ylihannu laati suunnitelman Elannon Aleksanterinkadun-tavaratalon uudistamiseksi. Katolle ja ylimpään kerrokseen suunniteltiin kaavan edellyttämä 270 autopaikan tila ja Hallituskadulle pysäköintikerrosten ja katuverkon välinen ajoyhteys.²³⁹

Arkkitehti Heikki Castren esitteli samoihin aikoihin Aikatalon viereen Ateneumin taakse suunnittelemansa Kiinteistöosakeyhtiö Keskuskatu 7:n liikerakennuksen. Pysäköintilat sijoituivat osin rakennuksen ja osin Keskuskadun alle, ja niihin ajettiin Keskuskadun luiskaa pitkin.²⁴⁰ Arkkitehti Toivo Korhonen puolestaan pyöritteli piirustuslaudallaan monta vuotta suunnitelmaa naapurikorttelista, joka yhdisti Aleksanterinkadun liikeydinkeskustan Kaisaniemenkadulle. Korhonen totesi tiukentuneen normin edellyttävän, että suunnitelma osoittaisi yhden autopaikan jokaista rakennettavaa 50 kerrosalaneliometriä kohti. Kun ydinkeskustaan oli kaavoitettu rakennustehokkuudeksi neljä kertaa tontin pinta-ala, se ”merkitsee käytännössä sitä, että autoja varten täytyy rakentaa kolme tontin koosta autotasoa”. Korhonen ei pitänyt tonttikohtaista uudisrakentamista enää oikeana eikä järkevänä. Hän ehdotti korttelisuunnitelmansa luonnoksissa eräiden olemassa olevien talojen purkamista ja korttelin kiinteistöjen yhteisten, monikerroksisten pysäköintilaitosten rakentamista tilalle.²⁴¹ Idea toteutui aikanaan osittain tämän korttelin osalta, kun ensin rakennettiin Pukevan pysäköintitalo ja myöhemmin Kluuvin maanalainen pysäköintilaitos.

²³⁷ Helsingin Sanomat 30.10.1960 Keskustaa I: Helsingin sydämen paine kasvaa – uusi asemakaava tuo pelastuksen. Tunnelikäytävää asemalta Stockmannille suunnitellaan.

²³⁸ Donner 1967, 93 ”Suomessa on myös poliittisia piirejä, joiden mielestä auto ei ole välttämätön osa uutta siviilisaatiota. He ovat unohtaneet, että yksityisauto suo vapauden, jota ei aiemmin ollut olemassa. Hallitus on huolissaan maksutaseesta, kunnalliset viranomaiset julkisesta liikenteestä.”, 266 ”Hän asettuu ikkunan ääreen, katselee Senaatintorilla olevia autoja ja sanoo haluavansa potkaista niitä. En uskalla kysyä, tahtoisiko hän tilalle hevospeljejä. Koivisto näyttää tuijottaneen itsensä muiden talousmiesten lailla sokeaksi autojen tuonnin valtiontaloudellisiin aspekteihin.”

²³⁹ Arkkitehti 1/1967 Jouko Ylihannu, Elannon tavaratalon laajennus.

²⁴⁰ Arkkitehti 1/1967 Heikki Castren, Kiinteistö Oy Keskuskatu 7.

²⁴¹ Arkkitehti 1/1967 Toivo Korhonen, Ajatuksia Helsingin keskustan uudelleen rakentamisesta.

6.3 Mallia Kööpenhaminasta vai Tukholmasta?

Autoton ydinkeskusta nousi suomalaisen asiantuntijakeskustelun aiheeksi ensin juuri pysäköintiolojen suunnittelun vaikeudesta. Koska pysäköinnin järjestäminen oli Helsingin ytimessä lähes ylivoimaista, oli useiden asiantuntijoiden mielestä järkevintä keskittää pysäköinti välittömästi liikeydinkeskustan ulkopuolelle ja yksinkertaisesti kieltää henkilöauton käyttö ytimessä. Pohjoismaisten pääkaupunkien vertailu auttoi havainnollistamaan Helsingin keskustan tulevaisuuden vaihtoehdot: Tukholman keskustaan oli osin jo 1930-luvulla rakennettu uusien ajoneuvoväylien ja pysäköintilaitosten modernistinen järjestelmä ja Kööpenhaminaan puolestaan 1960-luvun alussa kävelykeskusta ilman merkittäviä pysäköintilaitoksia.

Arkkitehti Pentti Ahola suositteli seuraamaan mieluummin Kööpenhaminan kuin Tukholman mallia. ”Sellaisesta toivottomasta yrityksestä kuin muuntaa jokin vanha kaupunkikeskusta toimimaan kokonaan sille vieraiden liikenneperiaatteiden mukaan aletaan vähitellen luopua; Ajattelin vain Tukholman esimerkkiä. On havaittu, että liikenneväylien ja paikoitustilojen sopivalla sijoittelulla voidaan tarpeettomalta repimiseltä välttyä, monin paikoin on luotu rauhoitettuja jalankulkukaupungin periaatteeseen perustuvia jalankulku-
katuja. Tästä on viimeisenä esimerkkinä mainittava Kööpenhaminan keskeinen liikeykatu Ströget, joka on koemielessä kokonaan suljettu ajoneuvoliikenteeltä.”²⁴² Myös Toivo Korhonen esitti Arkkitehti-lehdessä johtopäätöksensä: ”Helsingin vanha keskus, jota ympäröivät Keskuskatu, Kaivokatu, Kaisaniemenkatu, Aleksanterinkatu, nämä kadut mukaanluetuina, on suljettava muulta kuin julkiselta ja vuokra-autoliikenteeltä. Tämän alueen ympärille on rakennettava runsaasti paikoitustilaa, josta keskustan rakennukset voivat lunastaa tarvitsemansa autopaidat. Tälle autoista vapaaksi jäävälle alueelle on rakennettava jalankulkijoita varten verkosto kadun tasoon. Verkoston tulee risteillä kortteleiden halki suoraan ja vinoon, esteettä kaikkiin suuntiin. Verkoston tulee olla viihtyisä, niin ettei ihminen kulje suoraan sen lävitse, vaan mielellään sotkeutuu sen sokkeloihin.”²⁴³

Korhosen pohdinta poikkesi funktionalistista selkeyttä korostaneiden modernistien, kuten Le Corbusierin, Meurmanin ja Kivisen, kaupunkinäkemystä. Uusurbanismi, joka perustui eri toimintojen, asumisen, työn, kulutuksen ja vapaa-ajan paikkojen sijoittamiseen lähelle toisiaan, tunkeutui jo 1960-luvun puolimaissa suomalaisen asiantunti-

²⁴² Suomen Kunnallislehti 4/1963 Pentti Ahola, Kaupunkikokonaisuuden suunnittelu.

²⁴³ Arkkitehti 1/1967 Toivo Korhonen, Ajatuksia Helsingin keskustan uudelleen rakentamisesta. Korhonen sijoittaa liikeydinkeskustan hieman muista poikkeavalla tavalla Aleksanterinkadulta Kaisaniemenkadulle varmaankin oman ajankohtaisen suunnittelutyönsä takia. Muut eivät yleensä ulottaneet liikeydinkeskustaa Kaisaniemenkadun varrelle saakka.

jakeskusteluun.²⁴⁴ Arkkitehti-lehti julkaisi loppuvuodesta 1966 Christopher Alexanderin laajan artikkelin, jossa kirjoittaja haastoi perusteellisesti modernistisen kaupunkikäsityksen. Alexander leimasi uusimmatkin modernistiset kaupunkisuunnitelmat, kuten Buchananin esittelemät Britannian new townit, keinotekoisiksi järjestelmiksi, joiden historian hän polemisoi palautuvan roomalaisiin sotilasleireihin. Uusissa kaupungeissa eri toiminnot oli eroteltu toisistaan. Luonnollisissa kaupungeissa, kuten Alexanderin mainitsemissa Liverpoolin keskustassa, Manhattanilla ja Italian kukkulakaupungeissa, yksityinen ja julkinen toiminta yhdistyivät tilassa. Alexanderin mielestä jalankulun ja ajoneuvoliikenteen kategorinen erottelu oli tyypillinen modernistinen ajattelutapa: ”Hyvin karkean ajattelun tasolla idea on epäilemättä hyvä. On vaarallista saattaa kosketuksiin sadan kilometrin tuntivauhdilla liikkuvia autoja ja taapertelevia lapsukaisia.” Luonnollisessa kaupungissa oli jalankulkualueita ja ajoneuvoliikenteen alueita, mutta niitä ei eroteltu toisistaan jyrkästi, vaan niitä yhdisti esimerkiksi taksien liikenne kummassakin järjestelmässä.²⁴⁵

Myös modernismista ammentaneet suunnittelijat julkistivat 1960-luvun keskustelussa oman näkemyksensä autottomasta keskustasta. Vanhan keskustan liikenteen säätelyn sijaan modernistit olisivat toteuttaneet autottoman vyöhykkeen johonkin uuteen keskustaan. Autoton keskusta oli heidän nähdäkseen muodostettavissa suuren uudisrakentamishankkeen yhteydessä, kun moderni yhteiskunta valtasi uuden alueen käyttöönsä, sen sijaan, että olisi muutettu toimintaa vanhassa rakenteessa. Esimerkiksi Aalto kaavaili tulevaa Kampin aluetta ”toistaiseksi säännöttömän cityrakennelman todelliseksi päätepisteeksi”. Töölönlahden rannan tulevat kulttuurimonumenttirakennukset yhdistyisivät liikenteellisesti perinteiseen liikeydinkeskustaan juuri Kampissa.

Töölönlahdelle tulisi Pasilasta uusi suora moottoriväylä Vapaudenkatu ja Töölönlahden rantaan ja Kamppiin rakennettaisiin tuhansien autopaikkojen pysäköintiluolat keskustan työntekijöiden ja asiakkaiden käyttöön. ”Tässäkin tapauksessa vapautetaan kävelyliikenne motorisoidun liikenteen häiriöistä”, Aalto kirjoitti tarkentaen, että autoliikenne sijoitettaisiin monikerroksisissa rakennelmissa maan alle ja katutasoon, jalankulkuliikenne kannelle niiden yläpuolelle.²⁴⁶ Buchanan oli suositellut samaa Lontoon ytimeen ja saanut seuraajia Suomessa. Kaupunkisuunnitteluviraston ensimmäinen virastopäällikkö, arkkitehti Aarne Ervi piti tärkeänä Aallon ajatusten toteuttamista. Ervillä oli väljän Tapiolan suunnittelijana hyvä tuntuma modernistiseen keskustaan: maantaso varataan autoliikenteelle ja jalankulkyhteydet sijoitetaan yläkannelle. Vapaudenkatu ja pysäköintilaitokset oli Ervin mielestä rakennettava ennen Kamppiin tulevaa monitasoista kävelykeskustaa.²⁴⁷

²⁴⁴ Ks. esim. Arkkitehti 3–4/1967 Kirmo Mikkola, Kaupunkisuunnittelun tilanne. Mikkolan mukaan tekniikka oli Le Corbusierille ”runollisen innoituksen lähde”, mutta ”koneen runouden muuttuminen koneen pakkovalaksi on ollut nykyaikaiselle arkkitehtuurille katkera pettymys”. Uusi kaupunkisuunnittelu nojasi uuden polven amerikkalaisten, kuten Christopher Alexanderin, Jane Jacobsin, Levin Lynchin ja Melvin Webberin näkemyksiin.

²⁴⁵ Arkkitehti 7–8/1966 Christopher Alexander, Kaupunki ei ole puu.

²⁴⁶ Arkkitehti 3/1965 Alvar Aalto, Helsingin keskustasuunnitelma.

²⁴⁷ Suomen Kunnallislehti 1/1965 Suuntaa kaupunkisuunnittelulle.

Autoalan keskusliiton toimitusjohtaja Pauli Ervi tuki veljensä ajatuksia: ”Helsingin kohdalla lienee ainoa ratkaisu rakentaa nopeita moottorikatuja keskustaan ja sen liepeille.”²⁴⁸

Seutukaavaliiton suunnittelija Seppo Hirvonen jäsenteli ydinkeskustan asemaa Helsingin seudun yhä edelleen nopeana jatkuneen väestönkasvun taustaa vasten. Väestönkasvu tuli ohjata pääosin tytärikaupunkeihin, kuten Tapiolaan, Leppävaaraan, Koivukylään, Järvenpäähän ja Puotilaan. Helsingin ydin säilyisi pääkeskuksena. Siellä tulisi ottaa käyttöön tulevaisuuden uudet tekniset keinot, ”liikkuvat jalkakäytävät, horisontaali- ja vertikaalihissit” ja niin edelleen. Julkisten paikkojen hisseistä oli jo kokemusta Tukholmasta. Seutukaavaliitossa oli omaksuttu liikennemuotojen erottelu omille väylilleen. ”Keskusta olisi tehtävä ydinosaan niin keskitetyksi, että se on kauttaaltaan kävelyetäisyydellä sekä kollektiiviliikenneväylien asemilta että sen ympärille kehämäisesti muodostettavista parkkeeraustermiinaaleista”, Hirvonen määritteli.²⁴⁹

Myös 1960-luvun modernistisen kaupunkiliikennesuunnittelun suomalaisena hui-pentumana pidetty Smithin ja Polvisen Helsinki-suunnitelma esitti yhtenä vaihtoehtona Aleksanterinkadun liikeydinkeskustan muodostamista autottomaksi. Sen edellytyksenä oli suunnittelijoiden mielestä vain toteutettava ensin suuret tieliikennejärjestelyt muualla keskustassa.²⁵⁰

6.4 Jalankulkijoiden olosuhteet esityslistalle

Autojen pysäköintiongelmista virinnyt näkemys ydinkeskustan liikenteen rajoittamisesta tuli konkreettiseksi, kun arkkitehtiyltioppilas Jorma Mänty esitti vuonna 1966 diplomityössään Aleksanterinkadun länsijakson muodostamista autottomaksi kävely- ja raitiovaunukaduksi.

Suunnitelman julkinen käsittely nosti idean Helsingin autottomasta ydinkeskustasta nopeasti kansalaistilaisuuksien, sanomalehtijulkisuuden ja kaupunginvaltuuston puheenaikheeksi. Liikennerruuhkiin tympääntynyt kansa otti idean omakseen. Mänty visualisoi Aleksanterinkadun kävelykatua piirroksin. Pitkittäinen henkilöautoliikenne suljettaisiin kadulta pois ja se siirtyisi lähinnä Esplanadeille, mutta raitiovaunuliikenne jäisi Aleksanterinkadulle. Suunnitelma tähtäsi vähillä muutoksilla suuriin vaikutuksiin. Se kiinnitettiin keskusteluun keskustan pysäköinnistä siten, että Mänty kannatti kolmi-nelikerroksisen paikoitustalon rakentamista Katajanokan kanavan lähelle. Sieltä pääsisi liikeydinkeskustan ytimeen Kolmen sepän patsaalle Aleksanterinkatua pitkin kävellen tai raitiovaunulla. Mänty otti kantaa pysäköintiin ja autoiluun, mutta erotuksena kokeneempiin suunnittelijoihin häntä motivoi myös kaupungilla kävely ja jalankulkijoiden aseman parantaminen. Mänty sanoi gehlmäisesti, että ”ihmisille tulisi antaa mahdollisuus käyttää jalankulun rik-

²⁴⁸ Arkkitehti 6/1969 Pauli Ervi, AK tukee pakokaasujen puhdistamista.

²⁴⁹ Arkkitehti 7–8/1965 Seppo Hirvonen, Helsingin kaupunkiseudun ja sen rakenteen kehittämisen suuntaviivoja..

²⁵⁰ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa II 1968.

kautta hyväkseen, koska se on detaljeissaan monipuolisin kaikista kulkumenetelmistä”.²⁵¹ Aleksanterinkadun autoilun kieltämistä oli esitetty ennenkin, mutta nyt esitetty jalankulkijan näkökulma oli uusi.

Männyn diplomityö nousi poikkeuksellisen julkiseksi vuonna 1967. Ensin Arkkitehti-lehti julkaisi siitä artikkelin alkuvuodesta. Sitten Helsinki-seura järjesti kaupungin Valkoisessa salissa suunnitelmaa käsitelleen yleisötilaisuuden toukokuussa. Lehdet tarttuivat piirrettyihin ideakuviin Helsingin mahdollisesta ensimmäisestä kävelykadusta.²⁵²

Entinen apulaiskaupunginjohtaja Erik von Frenckell arvioi Helsinki-seuran tilaisuudessa, että autoilun kieltäminen Aleksanterinkadulla tulisi mahdolliseksi vasta, kun Aallon suunnitelma Vapaudenkadusta, Terassitorista ja Kampppi-Citystä saadaan toteutettua. Kävely-Aleksin suunnitelma oli hänen mielestään parikymmentä vuotta aikaansa edellä.²⁵³ Hufvudstadsbladet pyysi liikeydinkeskustan yritysjohtajia kommentoimaan Männyn ideaa. Heidän mielipiteensä hajosivat melkoisesti. Edward Stockmannin mielestä idean toteuttaminen johtaisi liikkeiden huoltoliikenteen vaikeutumiseen liiaksi. Erik Tallberg ja Elannon johtaja Leo Varno eivät halunneet ottaa kantaa. Instrumentariumin johtaja Pentti Väänänen olisi kieltänyt raskaan liikenteen päiväsaikaan.

Kuusisen vaateliikkeen johtaja Pentti Kuusinen sen sijaan piti kävelykatuideaa hyvänä myös kaupallisista lähtökohdista ja arvioi, että juuri kävelykaduntapaisia viihtymis- ja kokoontumispaikkoja Helsinkiin tarvittiin. Colombian kahvilan johtaja Pentti Pajari oli valmis muutokseen ja lupasi perustaa kadulle ulkoilmakahvilan heti, kun se tuli mahdolliseksi.²⁵⁴ Pääkirjoituksessaan Hufvudstadsbladet päätyi kuitenkin varovaiselle kannalle ja arvioi, että autoilun kieltäminen Aleksanterinkadulla johtaisi liikenteen puuroutumiseen lähikaduilla. Sen takia lehti kannatti kävelykadun sijasta liikeydinkeskustan korttelien sisäisten kävely-yhteyksien parantamista.²⁵⁵

Sosialidemokraatin toimittaja Reino Forsberg antoi jutussaan etusijan Männyn näkökulmalle, joka painotti kadulla kävelevän jalankulkijan asemaa: ”Jorma Mänty sanoi, että Aleksin jalankulkuliikenteen tutkiminen ja suunnittelu on jäänyt kasvaneen autoliikenteen aiheuttamien ongelmien ratkaisemisen varjoon. Jalkakäytävien leveys ei ole oikeassa suhteessa jalankulkijoiden määrään. Ajouradan ylitysmahdollisuutta odottava joukko sulkee käytävän risteävään suuntaan pyrkiviltä. Kääntyvä autoliikenne haittaa jalankulkijoita. Näyteikkunan eteen pysähtyneet ovat jarruna. Liikenteen melu tukahduttaa keskustelunhalun. Ahtaus estää kauniitten julkisivujen havaitsemisen. Katu on kuitenkin tungokseen

²⁵¹ Arkkitehti 1/1967 Jorma Mänty, Aleksanterinkatu ja jalankulkuliikenne. Männyn suunnitelmassa ajoneuvoliikenne sallittiin pääosin Aleksanterinkadun poikkikaduilla. Kluuvikatu katkaistiin suunnitelmassa kahdeksi Aleksanterinkatuun päättyväksi umpikaduksi, jotka varattiin pysäköinnin käyttöön.

²⁵² Me Naiset 7.6.1967 Leila Kalliala, Tiimalasi. Päivälehtien lisäksi Me Naiset julkaisi Männyn piirtämät kuvat sivuillaan. Tilaisuutta käsitelivät ainakin Helsingin Sanomat, Uusi Suomi, Suomen Sosialidemokraatti, Hufvudstadsbladet, Nya Pressen ja Ilta-Sanomat.

²⁵³ Nya Pressen 19.5.1967 Blommor på bilfri Alexandersgata? 'Vi är 20 år för tidigt ute.'

²⁵⁴ Hufvudstadsbladet 20.5.1967 Gågata oroar chefer.

²⁵⁵ Hufvudstadsbladet 21.5.1967 Är det rätt gågata?

asti täynnä jalankulkijoita. Sillä on liikkeineen suuri vetovoima. --- Koko leveydeltään jalankulkukatuna Aleksin olisi riittävä ruuhka-aikanakin. Hiljaisena hetkenä se olisi sopiva ulkoilu- ja juttelupaikkana. Ihmisellä olisi Pekka Kuusen termin mukaisesti mahdollisuus 'runsaaseen elämään'. --- Aleksin kaipaa puita ja pensaita. Se kaipaa raitiotievaunutyyppejä, jonka lattia olisi valmiiksi jalkakäytävän tasossa.²⁵⁶

Helsingin Sanomat oli jo aiemmin omaksunut myönteisen kannan kävely-Aleksin nähdessä keskustan jalankulkuolosuhteiden parantamista tuli edistää riippumatta autoilun sujuvuuden edellyttämistä toimista.²⁵⁷ Helsingin Sanomat otti vajaan viikon kestäneen lehdistökeskustelun viimeisen sanan pääkirjoituksellaan: ”Mahdollisuus vapaaseen käyskentelyyn ja ympärilleen katselemiseen on kaupunkiympäristön arvon käyttökelpoinen mittapuu, on eräs englantilainen liikenneasiantuntija sanonut. Tämän mukaisesti onkin viime vuosikymmeninä eri puolilla Eurooppaa ja Amerikkaa syntynyt suurkaupunkien liikekeskuksiin ns. kävelykatuja, joissa jalankulkija on voinut vapaasti ja miellyttävästi liikkua tarvitsematta tungeksia yhä ahtaammiksi käyville jalkakäytävillä autojen melun ja pako-kaasujen ahdistamana. Helsingissä on tähän asti turhaan saatu odottaa jalankulkuliikenteen parantamista tarkoittavia suunnitelmia.”²⁵⁸

Lokakuussa 1967 viisi eri puolueiden valtuutettua Arvo Salo (sd.), Kalevi Kilpi (kd.), Irina Matvejev (r.), Pirkko Aro (lib.) ja Jouni Apajalahti (kok.) lähetti kaupunginhallitukselle kirjeen, jossa he ehdottivat Männyn suunnitelman toteuttamista Aleksanterinkadulla heti seuraavana vuonna, kun keskusohjattu liikennevalojärjestelmä olisi valmiina Esplanadeilla.²⁵⁹ Vaikka kyseessä ei ollut valtuustoaloite vaan pikemmin julkisuuteen tähdätty ehdotus, kaupunginhallitus lähetti asian kaupunkisuunnitteluviraston käsitteilyyn. Kirjeestä tulikin hallinnon edellyttämä alkusysäys vuonna 1970 toteutuneelle Aleksanterinkadun kävelykatukokeilulle.²⁶⁰ Männyn suunnitelmaa keväällä myönteisesti käsitelleet Helsingin Sanomat, Kansan Uutiset ja Nya Pressen uutisoivat nyt Salon ja kumppanien aktiivisuudesta, ja Helsingin Sanomat julkaisi uutisen lisäksi aiheesta jälleen pääkirjoituksen. Lehti ihmetteli kunnallishallinnon kyvyttömyyttä toteuttaa varsin pieni muutos: ”Kävelykatuja on pystytty järjestämään monissa liikenteen puolesta paljon vilkkaammissa suurkaupungeissa. Miksi sellainen olisi täällä mahdotonta? Aikaisemmat esitykset ovat kilpistyneet niihin virkaportaisiin, jotka ovat nykyisen liikennesirkuksen suunnitelleet.”²⁶¹

²⁵⁶ Suomen Sosialidemokraatti 19.5.1967 Reino Forsberg, Aleksin jalankulkukadusta valmistunut suunnitelma.

²⁵⁷ Helsingin Sanomat 15.10.1965 Aleksanterinkatu. Pääkirjoituksessa toivotaan Aleksanterinkadusta Helsingin Strögetiä. Helsingin Sanomat 18.11.1965 Kävelykatu. Pääkirjoituksen mukaan katu oli jo muuttunut ”varsinkin sesonkiaikoina kävelykaduksi, mutta liikemiehet sen paremmin kuin kaupungin ja poliisinkaan virkamiehet eivät ole sitä huomanneet”.

²⁵⁸ Helsingin Sanomat 22.5.1967 Helsingin Aleksanterinkatu.

²⁵⁹ Helsingin Sanomat 21.10.1967 Viisi valtuutettua esittää Aleksanterinkatua kävelijöille.

²⁶⁰ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet maaliskuu 1970 II osa 947 § liite 1. HKA.

²⁶¹ Helsingin Sanomat 22.10.1967 Aleksin kävelykaduksi.

Sananvalinnat osoittivat, kuinka liikennesuunnittelun virkamieskunnan ammattitaidon ja motiivien epäilemisestä alkoi jo varhain tulla helsinkiläisen kävelykatupuheen ominaispiirre. Kansalaiskeskustelusta ja lehtikirjoittelusta puuttui täysin käsitys pysäköinnin järjestämisen ongelmista. Tosiasiassa kaupungin liikennesuunnittelijat valtaosin kannattivat kävelykeskustaa. Esimerkiksi kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö Seppo Sanaksenaho perusteli Kunnallislehdessä vuonna 1968 laajasti kaupunkien erillisten jalankulkuverkostojen tarpeellisuutta. Erityishuomion Sanaksenahon mukaan vaativat lasten koulutiet. Myös liikekeskustoihin oli pyrittävä varaamaan jalankulkukatuja.²⁶²

Sen sijaan poliittisen julkisuuden lähellä toimineet kaupunginjohtajat ja virastopäälliköt ottivat kantaa varovaisemmin. Ylipormestari Lauri Aho oli pari vuotta aiemmin todennut muutosten olevan ydinkeskustassa vaikeita, koska moottorijoneuvot olivat jo saaneet peruuttamattoman valta-aseman Helsingissä.²⁶³ Liberaalien kaupunginvaltuutettu Henrik Kalliala vastasi kävelykatuehdotukseen, että se ei ollut realistisella pohjalla ennen kuin kaupungin autoliikennevirroista valmistuisi seikkaperäinen tutkimus.²⁶⁴ Poliitikkojen varovaisuuden taustalla olivat elinkeinoelämän vaikutusvaltaisimpien henkilöiden näkemykset. Esimerkiksi Edward Stockmann kertoi jälleen Ilta-Sanomien haastattelussa epäilevänsä kävely-Aleksin järkevyyttä, koska tavarataloon rakenteilla olleen pysäköintilaitoksen ajoneuvoliikenne edellytti sentään katujenkin käyttämistä liikenneväylänä.²⁶⁵ Samoin Helsingin kauppakamari epäili sinänsä kiinnostavan hankkeen toteuttamisedellytyksiä.²⁶⁶

Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 1966 Aallon keskustasuunnitelman Kamppia ja Töölönlahtea koskevilta osin, mutta Pasilan ja keskustan välisestä Vapaudenkadusta kaittettiin vielä lisätietoa. Aallon suunnitelman liikenteelliset toteuttamisedellytykset otettiin tarkasteluun Helsingin seudun liikennetutkimuksessa. Tähän Smithin ja Polvisen suunnitelmaan sisältyivät suuret odotukset. Sen tuli ratkaista keskustan lisärakentamisen ja autoilun kasvun aiheuttama kiperä pysäköintikysymys ja samalla osoittaa, millä liikenteellisillä edellytyksillä auton ydinkeskusta oli muodostettavissa. Kuten kaupunginvaltuutettu Kalliala, myös Helsingin Sanomien pääkirjoitustoimittaja tarkoitti syksyllä 1967 juuri Wilbur Smithiä ja Pentti Polvista insinööreineen: ”Aleksin solmun aukaisijaksi ilmeisesti tarvittaisiin joku täysin ulkopuolinen asiantuntija, jota menneet eivät rasita ja jonka silmät eivät ole sokeutuneet nykytilanteeseen tuijottaessa.”²⁶⁷

²⁶² Suomen Kunnallislehti 5/1968 Seppo Sanaksenaho, Kaupunkisuunnittelu ja liikenneturvallisuus.

²⁶³ Helsingin Sanomat 17.11.1965 Aleksista kävelykatu kahden päivän ajaksi?

²⁶⁴ Suomenmaa 24.10.1967 Henrik Kalliala, Jalankulkukatuko!

²⁶⁵ Ilta-Sanomat 25.10.1967 Olisiko kauppa Kävely-Aleksilla liian hiljaista, ”Tulisiko Helsingin Kävely-Aleksista susi?”

²⁶⁶ HS 31.1.1968 Kauppakamari ei halua Aleksista kävelykatua.

²⁶⁷ Helsingin Sanomat 22.10.1967 Aleksin kävelykaduksi.

7. Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 1970

Helsingin liikeneruuhkat kärjistyivät liikeydinkeskustassa. Autoilun kasvun kriitikot ottivat tavoitteekseen Aleksanterinkadun saamisen autottomaksi. Tämä oli poikkeuksellinen esimerkki kritiikistä, joka kohdistui autoilun katuypäristölle aiheuttaneisiin haittoihin. Samalla se tarkoitti, että nimenomaan liikennepoliittiset ja yhteiskunnalliset päämäärät leimasivat ydinkeskustan jalankuolosuhteiden parantamistavoitteita.

Kaksijakoisesta suhtautumisesta ydinkeskustan autoiluun tuli pitkäaikainen urbaani ympäristökonflikti. Toiselle osapuolelle oletetusta roolista tuli käytännössä pysyvä enakkoluulo. Elinkeinoelämän oletetaan usein edelleen vastustavan liikenteen rauhoittamista. Kävelyn ja pyöräilyn puolestapuhujia taas sanotaan piittaamattomiksi keskustan liikkeiden elinvoimasta.

Asenneilmapiiri muotoutui Aleksanterinkadun kävelykatukokeilun aikana vuonna 1970. Yllättävän monet yritykset olivat aluksi kokeilun kannalla. Kokeilua ehdottaneiden mielestä toteutustapa osoittautui epäonnistuneeksi. Kokeilu vahvisti kielteistä suhtautumista autoliikenteen rauhoittamiseen ja aiheutti häpeäntunteita suomalaista urbanismia kohtaan.

7.1 Smithin ja Polvisen modernistinen liikenneutopia

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus sai hurjan maineen syksyllä 1968. Perustellusti tutkimuksen nimellä julkaistun kunnianhimoisen suunnitelman laati amerikkalaisen Wilbur Smithin ja suomalaisen Pentti Polvisen insinööritoimistojen yhteenliittymä. Smithin ja Polvisen suunnitelmaa on luonnehdittu yksityisautoilua painottaneeksi kauhukuvaksi, jonka julkistaminen tahtomattaan edesauttoi päätöstä Helsingin metron rakentamisesta kaupunginvaltuustossa seuraavan vuoden keväänä 1969.²⁶⁸

²⁶⁸ Schulman 2000 s. 53.

Suunnitelman on sanottu merkinneen jopa käännekohtaa Helsingin liikennepolitiikassa: kun kaupungin päättäjät saivat nähdäkseen Smithin ja Polvisen autoväylävisiot, he kääntyivät joukkoliikenteen kannattajiksi.²⁶⁹ Insinööritoimistojen työssä kuitenkin ennen kaikkea huipentui Helsingin siihenastinen liikennesuunnittelun traditio. Työ oli lisäksi tehty perusteellisesti, ja kaikki pääkaupunkiseudun liikennepolitiikan merkittävät toimet sitoutuivat siihen aluksi.

Kaupunki tilasi liikennejärjestelmän kehittämisen taustatietotutkimukset ja yleissuunnitelmat toimistoyhteisliittymältä vuonna 1965. Tilaus edusti uutta kokonaisvaltaista yhdyskuntasuunnittelua: tarkoituksena oli laatia seikkaperäisiin taustatutkimuksiin ja vaihtoehtoselvityksiin perustuva suunnitelma raide-, tie- ja katuliikenteen kehittämiseksi koko kaupunkiseudulle vuoteen 2000 saakka. Samalla tarkoituksena oli selvittää Aallon keskusasuunnitelman liikenteelliset edellytykset ja vaikutukset.

Kaupunginvaltuuston lisäksi esimerkiksi Otto-I. Meurman piti sitä merkittävänä tulevaisuuden näkymänä. Myös ylipormestari Aho ja kaupunkisuunnitteluviraston Ervi sitoutuivat Aallon suunnitelmaan.²⁷⁰ Smithin ja Polvisen ryhmän tutkijat saivat ensin tehtäväkseen analysoida Helsingin olemassa olevan liikennejärjestelmän. Niinpä kaikki mahdollinen laskettiin ja määritettiin: julkisen liikenteen liikennevälineet ja kalusto, matkustajamäärät, kulkutiheydet, hinnat, matka-ajat, katujen ja tiestön kapasiteetti, liikenteen ohjaus, keskikaupungin katuverkko ja pysäköintiolosuhteet, henkilömatkojen kulkutapa, tarkoitus, kesto-aika, tavaraliikenteen ominaisuudet ja niin edelleen. Suunnitteluun osallistuivat konsulttien lisäksi kaupungin omat asiantuntijat, ja suunnittelutyön ohjauksesta vastasi apulaiskaupunginjohtaja Aatto Väyrysen johtama liikennetutkimuskomitea, jossa oli jäsenenä muiden muassa Ervi ja metronsuunnittelutoimiston päällikkö Reino Castrén.²⁷¹

Tutkijat lähtivät siitä, että suomalaisten kulkumuotoja koskevia valintoja ei todennäköisesti säädeltäisi yhteiskunnallisin toimin. Helsingin liikenteen autoistuminen jatkui sen takia 1960-luvun vauhtia. Tämän oletettiin merkitsevän koko liikennejärjestelmän henkilöautoistumista edelleen tulevana vuosikymmeninä. Ennuste hyväksyttiin Helsingin suunnittelun taustaoletukseksi. Auton käyttö oli siihen mennessä todella yleistynyt nopeasti. 1950-luvun puolimaissa Helsingin työmatkoista oli 93 prosenttia tehty joukkoliikennevälineillä.²⁷² Vuonna 1966 luku oli enää 73 prosenttia. Kotitalouksien vaurastu-

²⁶⁹ Rajanti 2002, 35–36. Rajannin mukaan Helsingin julkisen liikenteen järjestelmä ei pysynyt pääkaupunkiseudun asukasluvun ja liikennetarpeiden kasvun perässä 1950- ja 1960-luvulla. Liikenteen kehittäminen perustui henkilöautoiluun vielä 1960-luvun lopullakin, ja julkisen liikenteen asukaskohtainen volyyymi aleni. Käännekohta tuli kun Smithin ja Polvisen suunnitelma julkaistiin. Rajanti tulkitsee Enemmistö ry:n nousun ja Helanderin ja Sundmanin Kenen Helsinki –pamfletin reaktioiksi suunnitelmaa kohtaan. Ssd 5.1.1970 Reino Forsberg, Sopivan hävytön kirja helsinkäisen tutustua. Tulkinta Smithin ja Polvisen suunnitelman herätysvaikutuksesta syntyi välittömästi sen julkaisemisen jälkeen. Forsberg totesi suunnitelmasta: ”Helsingiläiset havaitsivat, että kaupungin on tukeuduttava julkiseen liikenteeseen.”

²⁷⁰ Herranen 1997, 187–190, Kolbe 2002, 187–190.

²⁷¹ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, V-IX. Helsinki 1968.

²⁷² Herranen 1997, 487–490.

minen, kaupunkiseudun väestönkasvu ja kaupunkirakenteen leviäminen johtaisivat tutkimuksen mukaan lisääntyvään liikenteeseen. Kaikki se tuki oletusta autojen myynnin ja käytön kasvusta. Työmatkojen joukkoliikenneosuus alenisi noin 40 prosenttiin vuoteen 2000 mennessä. Helsingin autokanta kolminkertaistui ja henkilöautomatkojen määrä nelinkertaistui vuodesta 1966 vuoteen 2000.²⁷³ Koska perinteisen keskustan oletettiin edelleen säilyvän työpaikkojen ja asioinnin tärkeimpänä keskuksena, tuli suunnitelman mukaan kehittää erityisesti nopeita säteittäisiä yhteyksiä seudun alakeskuksista ja lähiöistä Helsingin niemelle. Tämä tarkoitti keskustaan suuntautuneen metrorataverkoston rakentamista vuoteen 2000 mennessä ja uusia säteittäisiä moottoriteitä ja moottorikatuja Espoosta, Vantaalta ja Helsingin laidoilta keskustaan. Raitiovaunut tuli poistaa ja korvata busseilla vuoteen 2000 mennessä.

Smithin ja Polvisen suunnitelman suositusvaihtoehto esitti lisäksi 36 kilometrin moottoritietä Espoon Kivenlahden ja Sipoon Östersundomin välille. Tie olisi kulkenut Helsingin keskustan läpi liikeydinkeskustan eteläpuolelta Ruoholahdesta Pohjoisrantaan Tervasaaren paikkeille, josta olisi rakennettu vedenalainen tunneli Laajasaloon. Sieltä moottoritie olisi jatkunut Vartiosaaren ja Vuosaaren kautta itään. Punavuoressa ja Kaartinkaupungissa Eteläväyläksi ristitty moottoritielinjaus olisi edellyttänyt kymmenien rakennusten purkamista. Ruoholahdesta olisi muodostettu Pohjoisrantaan Eteläväylän lisäksi myös uusi, pohjoinen moottorikatu. Moottorikatu tarkoitti vähintään nelikaistaista väylää, jossa oli vain vähän liittymiä ja joka oli siten nopeampi kuin esimerkiksi Mannerheimintien kaltainen pääkaduksi luokiteltu katu.

Ehdotettu uusi moottorikatu olisi kiertänyt liikeydinkeskustan pohjoispuolelta. Eduskuntatalon eteen, Rautatieaseman ja Töölönlahden väliin olisi rakennettu monitasoliittymä tulevalle Vapaudenkadulle. Myös Vapaudenkatu oli tässä suunnitelmassa luokiteltu moottorikaduksi. Suunnitellun kahden uuden poikittaisväylän väliin jäävässä ydinkeskustassa ei muutoin olisi toteutettu kovin suuria katujärjestelyjen muutoksia. Aleksanterinkadun Smithin ja Polvisen suunnitelma olisi muuttanut joko kävely- ja raitiovaunukaduksi tai yksisuuntaiseksi ydinkeskustaan johtavaksi kaduksi. Samoin suunnitelma ehdotti keskustaan paljon lisää pysäköintikapasiteettia.²⁷⁴

Helsingin niemellä oli 1960-luvun jälkipuolella yhteensä noin 33 000 pysäköintipaikkaa.²⁷⁵ Jos kaupungissa haluttiin jatkaa liikkumistavan vapaaseen valintaan perustuvaa liikennepoliittikkaa, piti suunnittelijoiden mukaan niemen pysäköintipaikkojen määrä kaksinkertaistaa noin 68 000:een ennen vuotta 2000. Noin 15 000 uutta pysäköintipaikkaa olisi Smithin ja Polvisen suunnitelmassa sijoittunut Eteläväylän päälle, Ruoholahti-Kruununhaka-moottorikadun yhteyteen rakennettaviin pysäköintitaloihin ja Töölönlahden alle rakennettavaan laitokseen.

²⁷³ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, s. 206–208, 222–223. Helsinki 1968.

²⁷⁴ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, s. 283–299. Helsinki 1968.

²⁷⁵ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, s. 81. Helsinki 1968.

Loput tarvittavasta pysäköintikapasiteetin lisäyksestä eli noin 20 000 autopaikkaa olisi tullut rakentaa pysäköintitaloihin keskustaa kiertävän kehän läheisyyteen ja pysäköintilaitoksiin ydinkeskustan uusiin liiketaloihin. Viime mainittu rakentaminen oli jo alkanut. Ensimmäinen liikeydinkeskustan pysäköintilaitos valmistui Smithin ja Polvisen työn aikana City-Centerin kannelle betonimakkaran taakse. Ensimmäistä maanalaista asiakaspysäköintilaitosta suunniteltiin Stockmannille. Smithin ja Polvisen loppuraportti arvioi, että Helsingin keskustaan tehtäisiin tulevaisuudessa paljon erilaisia pysäköintilaitoksia ja -taloja Keski-Euroopan mallin mukaisesti. Suunnittelijat suosittelivat kaupungin ja yksityisten kiinteistönomistajien rahoitusyhteistyötä niiden toteuttamiseksi.²⁷⁶

Esitys lisätä ydinkeskustan ajoneuvoliikennettä ja pysäköintiä viittasi suoraan siihen, että suunnitelman tausta-ajatuksena oli luoda edellytykset mittavalle Tukholman-tapaiselle keskustauudistukselle. Ajatus ohjata autoliikenne keskustan läpi muistutti Robert Moses'n toteutuksia, mutta New Yorkista poikkesi se, että Helsingissä ei kenellekään ollut poliittista tahtoa junailta näkemystä läpi rahoituksen ja poliittisen päätöksenteon.²⁷⁷

Vaikka suunnitelma sisälsi koko kaupunkiseutua koskevaa aineistoa, julkinen huomio kiinnittyi eniten juuri keskustaa koskeviin muutosesityksiin. Eritasoristeysten ehdottaminen Kauppatorille ja ajatus kokonaisten korttelien purkamisesta aiheuttivat julkisuudessa torjuntareaktion: esimerkiksi Ilta-Sanomien leimasi sen autojen paratiisiksi.²⁷⁸ Jo Väyrysen johtama liikennetutkimuskomitea otti etäisyyttä tilaustyön ideoihin. Kaupunginhallitus lopulta vain merkitsi tiedoksi kolme vuotta kestäneen tutkimus- ja suunnittelutyön arvioimatta sitä virallisesti lainkaan.²⁷⁹ Samalla käytännössä hiljaa haudattiin Alvar Aallon Kamppi-Töölönlahti-suunnitelma.²⁸⁰

Smithin ja Polvisen suunnitelman julkistamisen on sanottu tuottaneen – vastoin alkuperäistä tarkoitusta – ennen kaikkea perusteluja pääkaupunkiseudun liikennepolitiikan tavoitteiden uudelleen arvioinnille.²⁸¹

Tätä ei ole syytä kiistää. Toisaalta julkisesta torjunnasta huolimatta suunnitelmaa on pidettävä ensimmäisenä järjestelmällisenä hahmotteluna sille, mitä Helsingin perinteisen liikennesuunnittelun jatkaminen olisi merkinnyt kantakaupungissa seuraavien vuosikym-

²⁷⁶ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, s. 283–299. Helsinki 1968.

²⁷⁷ Vrt. Brandes Gratz 2010, 133.

²⁷⁸ Ilta-Sanomien 9.11.1968 Uusi liikennejärjestelmä tekee Helsingistä ”autojen paratiisin” – Kadut siltoina moottoriväylien yli keskustassa. Herranen 1988, 245.

²⁷⁹ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja 25.11.1968 § 4203. Khs merkitsi tiedoksi noin 30-sivuisen yhteenvedon kaupunkiseudun liikennetutkimuksesta ja antoi sen kaupungin liikennesuunnittelijoiden hyödynnettäväksi ilman ohjeita. Tieto päätettiin lähettää kaupunkisuunnittelulautakunnalle, kiinteistölautakunnalle, yleisten töiden lautakunnalle, HKL:n lautakunnalle, satamalaitokselle ja metronsuunnittelutoimikunnalle.

²⁸⁰ Erkki Tuomiojan haastattelu 9.11.2010. ”Smithin ja Polvisen torjunta merkitsi käytännössä myös Aallon keskustasuunnitelman torjumista syksyllä 1968. Siinä missä Smithiä ja Polvista matkittiin surutta julkisuudessa, Aallon keskustasuunnitelma pikemmin vaiettiin kohteliaasti kuoliaaksi.”

²⁸¹ Timo Honkalan haastattelu 1.11.2011. ”Tyhmempikin tajusi, että tuosta ei tule mitään.”

menien aikana. Helsingin liikennesuunnittelu oli siihen saakka johdettu vapaan autoistumisoikeuden periaatteesta: yhteiskunnan tuli sopeutua autoilun jatkuvaan kasvuun, eikä esimerkiksi keskustaan suuntautuvaa autoilua koetettu vähentää. Ydinkeskustasta ei ollut aiempina vuosikymmeninä pelkästään vain suunniteltu purkaa rakennuksia uusien autoliikennekatujen tieltä, vaan kortteleiden läpi oli todella vedetty uusia katuja.²⁸² Samoin kaupungin oma suunnittelu oli vielä 1960-luvun alussa päätyntyn ehdottamaan esimerkiksi Katajanokan kanavan täyttämistä ja eritasoisia autoliikenneväyliä Kauppatorille.²⁸³

Julkisesta tuomiosta ja virallisesta vaikenemisesta huolimatta osa Smithin ja Polvisen suunnitelman sisältämistä ajatuksista jäi elämään kaupungin liikennesuunnitelmaan.²⁸⁴ Esimerkiksi Vapaudenkatu muodosti tärkeän lenkin keskustan kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaesityksessä 1970-luvulla. Idea Vapaudenkadusta edusti Helsinki-suunnittelun perinnettä. Väylä oli ensi kerran esitelty Eliel Saarisen Suur-Helsinki-suunnitelmassa vuonna 1918. Lähes sata metriä leveä Kuningasavenyy kulki siinä Pasilasta suoraan Kai-vokadun ja Keskuskadun risteykseen.²⁸⁵ Sotien jälkeen Saarisen idea nousi yleiskaavoihin ja oli 1960-luvullakin voimassa olevassa yleiskaavassa.²⁸⁶

Paitsi kaupungin liikennesuunnittelu myös elinkeinoelämä ymmärsi Smithin ja Polvisen suunnitelman yksittäisiä ideoita. Helsingin kauppakamari ehdotti esimerkiksi vuonna 1968 keskustan kehäväylää ja sen varrelle pysäköintitaloja. Pysäköintilaitos olisi tullut rakentaa kauppakamarin esityksen mukaan myös Senaatintorin alle. Kauppakamari perusteli investointeja erityisesti sillä, että muutokset mahdollistaisivat Aleksanterinkadun muuttamisen kävelykaduksi.²⁸⁷ Kokoomuksen valtuutettu Kari Rahkamo esitti aloitteessaan pysäköintitalojen ja maanalaisten pysäköintilaitosten rakentamista kaupungin ja yksityisten kiinteistönomistajien yhteisin rahoitusponnistuksin, kuten Smith ja Polvinen suosittelivat.²⁸⁸ Kauppakamari kannatti keskustan kehäväylää ja Vapaudenkatua vielä ainakin 1970-luvun jälkipuolella, ”sillä vanha katuverkko ei voi loputtomiin tyydyttää kasvavan keskustan elinkeino- ja hallintotoimen mukanaan tuomia liikenteen tarpeita eikä

²⁸² Ks. esim. Brunila 1962, 14 ja Brunila ja af Schulten 1955, 46–47, 78. Päärautatieaseman suunnittelija Eliel Saarinen esitti kasvavan katuliikenteen helpottamiseksi uusien väylien avaamista keskelle jo rakennettuja lähikortteleita. Kaupunki lunasti käyttöönsä yksityisiä kiinteistöjä uutta rakennusoikeutta vastaan, purki rakennukset ja muodosti uusia katuja. Murtokatu eli myöhempi Kaisaniemenkatu avattiin liikenteelle vuonna 1914 ja Keskuskatu vuonna 1920.

²⁸³ Ks. esim. Kolbe 2002 s. 230. Kaupunginhallitus esitti Katajanokan kanavan täyttämistä ja suuren eritasoliittymän rakentamista Kauppatorin luokse vuonna 1964. Jo tuolloin suunnitellut eteläiset kehätiet olisivat kohdanneet siinä. Valtuusto kuitenkin hylkäsi esityksen äänestyksen jälkeen puutteellisen valmistelun takia.

²⁸⁴ Ks. esim. Ahtola 1973, 87. Ahtolan mukaan asiantuntijat vihjailevat muutaman vuoden kuluttua, ”että ehkä kysymyksessä sittenkin oli käyttökelpoinen suunnitelma, joka olisi pitänyt toteuttaa ajoissa karsimalla siitä pois jokunen moottoritie”.

²⁸⁵ Brunila 1962, 14 Brunila ja af Schulten 1955, 46–47, 78.

²⁸⁶ Schulman 2000, 39–43.

²⁸⁷ Kauppalehti 1.2.68 Helsingin kauppakamari: Aleksanterinkatua ei pitäisi muuttaa jalankulkukaduksi.

²⁸⁸ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 15.10.1969 § 727. HKA.

se myöskään voi olla aiheuttamatta kantakaupungin asukkaille kohtuutonta häiriötä”.²⁸⁹

Aloitteet ja kannatuspuheenvuorot olivat kuitenkin eri asia kuin poliittisten päätösten läpivienti ja toimeenpano. Kuten Robert Moses tarjosi Jane Jacobsille mahdollisuuden nousta vastarintaan, Smithin ja Polvisen suunnitelma osoitti liikenteen helsinkiläisille uudeksi kaupunkipoliittiseksi kamppailuareenaksi.

7.2 ”Autot pois Aleksilta!” – Enemmistö ry politisoi liikennettä

Smithin ja Polvisen suunnitelma vaikutti Helsingissä eniten kansalaisaktivismiin, jota 1960-luvun puolimaissa oli noussut erityisesti rakennussuojelukysymyksissä. Ensimmäinen yliopistonuorison mielenosoitus yksityisautoilua vastaan pidettiin heti Helsingin liikennetutkimuksen julkistamista seuranneena päivänä lauantaina 9. marraskuuta, ja tällä tavoin juuri autottoman keskustan vaatimus sai taakseen voimaa Smithin ja Polvisen aiheuttamasta torjunnasta.

Mielenosoituksen järjesti syksyllä aiemmin perustettu Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry. Outi Ampujan mukaan Enemmistö ry politisoi liikennettä tarkoituksella.²⁹⁰ Yhdistyksestä tuli reiluksi puoleksi vuosikymmeneksi merkittävä liikennepoliittisen vaikutusvallan keskittymä jopa useine tuhansine jäsenineen. Aleksanterinkadun kävelykatu oli Enemmistö ry:n strateginen kärkivaatimus 1970-luvun jälkipuolelle saakka. Helsingin kaupungin silloinen liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara ihmetteli neljä vuosikymmentä myöhemmin: ”Minusta oli hämmästyttävää, että nämä henkilöt pystyivät vaikuttamaan koko Suomen autopolitiikkaan. Henkilöauto ja henkilöautoliikenne ovat vielä tänäkin päivänä jollakin tavalla ja joillakin tahoilla kielteinen ilmiö.”²⁹¹

Kolben mukaan suhtautumisesta yksityisautoiluun tuli Helsingin kunnallispolitiikan ideologinen jakolinja koko 1970-luvun ajaksi.²⁹² Se näkyi vuoden 1969 metropäätöksessä ja esimerkiksi vuoden 1976 yleiskaavan käsittelyssä. Kysymys yksityisautoilun rajoittamisesta Kolmen sepän patsaalla ja Aleksanterinkadulla paljasti vasemmiston ja oikeiston yllättävän voimakkaat liikennepoliittiset ristiriidat myös 1980-luvun vaihteessa. Siinä vaiheessa Enemmistö ry:n vaikutusvalta oli jo hiipunut, ja sen perustalta oli syntynyt Helsinki-liike vuoden 1976 ja 1980 kunnallisvaaleihin.

Vaikka varsinkin alkuvuosina useat näkyvät enemmistöläiset olivat sosialidemokraattisen puolueen jäseniä, yhdistyksessä oli alusta saakka mukana kaikkien valtuustopuolueiden jäseniä ja kannattajia. Suuri jäsenmäärä selitti myös sen, että useimmista muista yhden asian liikkeistä poiketen Enemmistö ry ei päätenyt missään vaiheessa taistolais-

²⁸⁹ Helsingin kaupunkikamarin vuosikertomus 1978, 17. HkkA.

²⁹⁰ Ampuja 2007, 75.

²⁹¹ Mustonen 2010, 243.

²⁹² Kolbe 2002, 290.

opiskelijoiden valtaamaksi.²⁹³ Lisäksi kävely-Aleksin vaatimus oli myös osa paikallista helsinkiläistä ympäristöliikhdintää siinä missä vaikkapa puu-Käpylän suojeluliike, Josafatin puistoliiike tai hotelli Kämpin rakennussuojeluliike.²⁹⁴ Toisaalta vuonna 1968 asioiden väliset yhteydet koettiin moninaisiksi ja ilmiöiden väliset rajat usein keinotekoisiksi: kevään Vietnamin sodan vastaisissa mielenosoituksissa oli täysin luontevaa vaatia myös autoja pois Aleksilta.²⁹⁵

Enemmistö ry yhdistyi 1960-luvun uusvasemmistolaiseen opiskelijaradikalismiin ja yhden asian liikkeisiin, koska niissä kaikissa oli samoja toimijoita. Sadankomitean ja Marskuun liikkeen aktiivi, lääkäri Ilkka Taipale oli keskeisesti myös Helsingin kävelykeskustaa kannattaneen liikkeen takana.²⁹⁶ Enemmistö ry:n alkuvaiheen aktiiveja olivat lisäksi muiden muassa valtiotieteen ylioppilaat Erkki Tuomioja ja E. J. Paavola. Kaikista kolmesta tuli sosiaalidemokraattien kaupunginvaltuutettuja lokakuun 1968 vaaleissa. Nuoret radikaalit eivät tulleet tyhjästä 1960-luvun poliittiseen julkisuuteen ja liikkeisiin. Erityisesti sosiaalidemokraatteja ja keskustapuoluetta edustaneet opiskelijat olivat käynnistäneet ideologisen murroksen Helsingin yliopiston ylioppilaskunnassa pari vuotta aiemmin. Murros näkyi Sari Aallon sanoin perinteisen opiskelijakulttuurin avautumisena yhteiskunnalliseen kansalaisuuteen. Niinpä ylioppilaiden kulttuuri- ja kotiseututoiminta oli Aallon mukaan yhteiskunnallistunut kaupunkisuunnittelukysymysten käsittelyyn vuodesta 1966 alkaen.²⁹⁷

Enemmistö ry:n ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat juristi Lauri Nordberg, toimittaja Leena Maunula, elokuvaohjaaja Ywe Jalander, arkkitehti Jorma Mänty ja valtiotieteilijä Asko Salokorpi. Oikeustieteilijä Antero Jyrängin kaltainen tunnettu vasemmistolainen saattoi alustaa yhdistyksen kokouksessa liikennelainsäädännön luokkaluonteesta,²⁹⁸ mutta aktiivisia enemmistöläisiä olivat myös liberaalisessa kansanpuolueessa vaikuttaneet juristi Paavo Nikula ja arkkitehtiopiskelija Ville Komsu. Komsu oli muistelunsa mukaan läs-

²⁹³ Vrt. esim. Rentola 2005, 162. Nuortaistolaisuuden ytimeen sijoitetun Akateemisen sosialistiseuran ”räjähdysmäinen läpimurto” 1971–1972 merkitsi noin 1100 uuden jäsenen liittymistä järjestöön kahden peräkkäisen huippuvuoden aikana. Enemmistön kasvu vastaavana kahden vuoden aikana oli paljon nopeampaa, noin 2800 uutta jäsentä.

²⁹⁴ Ks. esim. Kolbe 2002, 284–298.

²⁹⁵ Suomenmaa 28.5.1968. Liberaalisen kansanpuolueen nuorisoliiton pääsihteerit J. K. Kari paheksui Dutschkeja Vietnamielänsöitysten mellakointia ja asioiden sotkemista.

²⁹⁶ Ks. esim. Me Naiset 11/1976 Rauha Korte, Muistatko miten maailmaa parannettiin? Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry kuului vielä 1970-luvun puolimaissa kiinteästi 1960-luvun radikalismiin muistikuviiin: ”Toisia askarrutti eniten ydinsodan uhka, toisia miesten ja naisten roolit, autoilijoiden ylivalta, suomalaisten sukupuoliongelmat. Toisia syytti enemmän kehitysmaiden olot, toisia rappioalkoholistien armoton kohtelu. Olkoonkin, että tätä liikehdintää ruvettiin kohta kutsumaan uusvasemmistolaisuudeksi, siinä kohtasivat eri suunnilta tulevat, porvarit, sitoutumattomat, vasemmistolaiset. --- Enemmistö ry on niitä 60-luvun liikkeitä, joka on osoittautunut jatkuvasti tarpeelliseksi ja kehitysmiskykyiseksi. --- Enemmistön toiminnassa on ollut kaksi linjaa, suora toiminta ja liikennepoliittisten asioiden asiantuntijaksi pyrkiminen,” sanoo Enemmistön nykyinen puheenjohtaja Tuomas Aarnio.”

²⁹⁷ Aalto 2007, 49.

²⁹⁸ Enemmistö ry:n toimintakertomus 1969 ja 1970. KA.

nä jo Enemmistön perustamiskokouksessa ja toimi sittemmin yhdistyksen puheenjohtajanakin. Hän oli keskeinen henkilö myös 1970-luvun jälkipuolella, kun enemmistöläiset alkoivat muodostaa omaa kunnallisvaalilistaansa. Enemmistö ry:ssä oli myös joitakin näkyviä kokoomuslaisia, kuten oikeustieteilijä Pirkko K. Koskinen ja Eva Pukkio.²⁹⁹ HKL:n lautakunnan rkp:läinen puheenjohtaja Carl-Gustaf Londen vaati vuoden 1968 kunnallisvaalien alla keskustan yksityisautoilun rajoittamista ja lisää tilaa bussikaistoille ja joukkoliikennekaduille.³⁰⁰

Samoin rkp:n valtuutettu ja myöhempi kansanedustaja Jutta Zilliacus kuului yhdistyksen ja esiintyi terävästi autottoman keskustan puolesta 1970-luvun alkupuolella (mutta ei enää jälkipuolella).³⁰¹ Kirjailija-ohjaaja, silloinen SKDL:n kaupunginvaltuutettu Jörn Donner ilmoittautui Uudessa Maammekirjassaan eloisan kaupunkikulttuurin kannattajaksi ja keskusta-autoilun kriitikoksi. Kuten varmasti suurin osa suomalaisista, Donner kuitenkin samalla arvosti henkilöautoilun merkitystä yksilönvapauden ja yhteiskunnallisen liikkuvuuden kannalta.³⁰² Donnerin esimerkki osoitti, että ydinkeskustan autoiluun kohdistuvaa kritiikkiä ilmeni myös autoilijoiden keskuudessa tai ilman näkyvää luonnonrakautta. Donnerista oli tärkeää vuonna 1966, että kaupungin keskustan asukastiheys kasvoi ja sosiaalinen elämä rikastui.³⁰³

Yhdistyksen nimi viittasi helsinkiläisten ei-autoilevaan enemmistöön, ja yhdistyksen tavoitteena oli osoittaa, että liikennepolitiikka nojasi liiaksi yksityisautoiluun. Yhdistys pyrki vaikuttamaan liikennesuunnitteluun ja yleiseen mielipiteeseen julkisuuden avulla. Yhdistyksen toimihenkilöt järjestivät mielenosoituksia ja tempauksia, jakelivat lentolehtisiä, osallistuivat lehtikirjoituksin julkiseen keskusteluun ja julkaisivat pamfletteja. Enemmistö ry:n liikennemanifesti julkaistiin vuonna 1969 Leena Maunulan toimittamassa pamfletissa Alas auton pakkovalta. Liikennemanifestin keskeisenä sisältönä oli vaatimus, että ”jalankulkijan oikeudellista asemaa tieliikenteessä on vahvistettava eikä heikennettävä” ja että ”auton hegemonia yhdyskuntasuunnittelussa on murrettava”.

²⁹⁹ Larjavaara 2002, 102.

³⁰⁰ Herranen 1988, 242.

³⁰¹ Helsinki-lehti 1.10.1969 Kävely-Aleksi vähentäisi poliisinkin työtä, mutta jalankulkijan taivas ei ilman muuta valmis. Zilliacus vaati pysäköinnin rajoittamista keskustassa ja kävelykadun tekemistä houkuttelevaksi muun maassa kadun lämmityksellä ja mahdollisesti katosten avulla. Vuoden 1976 yleiskaavan käsittelyssä Zilliacus äänesti pysäköinnin rajoituksia vastaan.

³⁰² Saarinen 1987, 63. Pentti Linkola arvosteli Donnerin Uutta Maammekirjaa aineellisen hyvinvoinnin ja kaupungistumisen ihailusta, Donner 1967, 93 ”Rakastan tätä teiden ja huoltoasemien, värikkäiden ja idioottimaisen mainoskylttien, sinapin tahrinien papereiden ja savukepakkausten sekasotkua. En ymmärrä, miksi luontoa olisi pidettävä kauniimpana kuin bensiinipumppua, kirkkoa arvokkaampana kuin voiteluhallia.”, 234 Donner kirjoitti auton merkitsevän vapautta ja liikkuvuutta, 429 Donner ihaili Aallon keskustasuunnitelmaa Vapaudenkatuineen mutta epäili sitä inhimillisyyden ja intiimiyden puutteesta, koska tori, moottoriväylät ja kaupalliset yksiköt vaikuttivat suurikokoisilta ja monotonisilta, 433 ”Se kuristumissuuntaus, jonka yksityisautoilu on aiheuttanut Pariisissa, on toisaalta esimerkki siitä, miten elinvoimainen kaupunkiyksikkö on vaarassa menettää elinvoimaisuutensa edellytykset”.

³⁰³ Donner 1967, 453–454 Donner kritisoi Los Angelesia yksityisautoiluriippuvuudesta ja ylisti Manhattanin asukastiivytä, aktiivisuutta, sosiaalista elämää ja elinvoimaisuutta.

Yhtenä vastustettavana seikkana manifesti nosti esiin kaavoituksen tiukat autopaikanormit. Enemmistö ry vaati myös julkisuutta ja avoimuutta yhdyskuntasuunnitteluun. Pamfletin kirjoittajina olivat Maunulan (Yksityisautolla joukkohautaan) lisäksi Antero Jyränki (Jalankulkijan oikeusturva), Jorma Mänty (Auto vai ihminen?), Lauri Nordberg (Pakkoautoistuva yhteiskunta), Asko Salokorpi (Auto: neljä kirjainta, joihin ei voi luottaa), arkkitehti Leif Sundström (Liikenne ja tasa-arvo) ja arkkitehti Pentti Tuovinen (Auto ei ole tulevaisuuden liikenneväline). Salokorpi oli tuolloin Enemmistö ry:n puheenjohtajana, Mänty varapuheenjohtajana ja Maunula, Nordberg, Sundström ja Tuovinen johdokunnan jäsenenä.³⁰⁴

Pamfletti julkistettiin mielenosoituksessa Iso Roobertinkadulla toukokuussa 1969.³⁰⁵ Ylioppilaskunnan hallituksen puheenjohtaja Lauri Virkkunen ja pääsihteeri Ilkka Ruoppila ilmoittivat HYY:n kannattavan kävely-Aleksia, koska ”pääkaupunkimme autoystävällinen kuva pitäisi muuttaa entistä enemmän ihmisystävällisemmäksi, eikä yksityisautoa palvovaksi.” Lisäksi autoliikenne olisi välttämätöntä poistaa Porthanian ja yliopiston päärakennuksen ympäriltä Hallituskadulta, Vuorikadulta, Fabianinkadulta ja Unioninkadulta.³⁰⁶

Enemmistö, HYY ja Yhdyskuntasuunnittelun seura tavoittelivat autottomalla keskustalla viihtyisää ja turvallista kaupunkiympäristöä ”ihmisille”, mutta samalla ne todistelivat kävelykatuja ulkomaisten esimerkkien avulla myös hyväksi liiketoimintapaikoiksi. Salokorpi tarjoi julkisuuteen tietoa, että Saksassa oli jo parissakymmenessä kaupungissa merkittävä kävelyalue liikekeskustassa. Minneapolisissa oli autoilua rajoitettu perinteisessä liikekeskustassa vastavetona kaupunkitaajaman ulkopuolisille ”suurtavarataloille”. Autoton urbaani liikekeskusta koetettiin Enemmistössä esittää myös vetovoimaiseksi kauppa- paikaksi, jonka vahvuudet poikkisivat kehäteiden rahvaanomaisista halpatavarataloista.³⁰⁷

Vielä vaikuttavampi enemmistöläisestä piiristä ilmestynyt pamfletti oli arkkitehtien Vilhelm Helanderin ja Mikael Sundmanin julkaisema Kenen Helsinki? – raportti kanta-kaupungista 1970. Siinä esitettiin valokuvien ja tiiviiden kuvatekstien avulla, kuinka henkilöautoliikenteen kasvu oli 1960-luvun mittaan huonontanut Helsingin keskustan kaatuolosuhteita. Mannerheimintieltä oli kaadettu lehmukset, jotta kadunvarteen oli saatu tilaa autojen pysäköintiä varten. Kadunvarret ja aukiot näyttivät olevan täynnä autoja.³⁰⁸ Leena Maunula nosti Helanderin ja Sundmanin kirjan arvioinnissaan esiin Aleksanterinkadun liikeydinkeskustan palvelujen muutoksen: ”Kartta Esplanadin ja Hallituskadun välisistä kortteleista puolestaan kertoo, kuinka Helsingin parhaasta sydäimestä on 60-luvun aikana hävinnyt kolme elokuvateatteria, kaksi hotellia, kuusi ravintolaa ja kuusi kahvilaa.

³⁰⁴ Maunula (toim.) 1969, 113–116.

³⁰⁵ Helsingin Sanomat 20.5.1969 Iso-Roobertinkatua esitetään kävelykaduksi, Suomenmaa 20.5.1969 Kävelykatuverkostoa esitetään Helsinkiin, Nya Pressen 23.5.1969 Pär Österberg, Majoritet kräver gägator genom hela city.

³⁰⁶ Uusi Suomi S 8.5.1969 Jalankulkukatu Helsinkiin joulumarkkinoiden ajaksi.

³⁰⁷ Hufvudstadsbladet 2.7.1969 Ole Falck, Argument för gägator.

³⁰⁸ Helander ja Sundman 1970, 8–10. Kuvatekstinä oli esimerkiksi: ”Täällä kasvoi ennen lehmuksia. Nyt täällä kasvaa paikoitusmittareita. (Bulevardi)”

Tilat on vallannut raskaamman sarjan liiketoiminta, mikä merkitsee samalla autoliikenteen vääjäämätöntä kasvua päivisin ja keskustan kuoleentumista iltaisin. Helsingiläisistä vapaa-aikaansa viettää keskikaupungilla enää kadunkulmissa sitkeästi värjöttävä nuoriso.”³⁰⁹

Leena Maunula työskenteli Helsingin Sanomissa kulttuuritoimittajana ja oli erityisen perehtynyt arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun. Hän esimerkiksi suomensi Arkkitehti-lehteen Christopher Alexanderin modernistista kaupunkisuunnittelua kritisoineen laajan artikkelin vuonna 1966.³¹⁰ Uusi Suomi asennoitui kävelykeskustaan Helsingin Sanomia varauksellisemmin, ja sen toimittajana työskennellyt Tellervo Ahtola julkaisi vuonna 1973 pamfletin Punainen sulkuviiva. Nimi viittasi enemmistöläisten hahmotteleman autottoman ydinkeskustan ulkorajaan. Ahtola kommentoi kriittisesti Maunulan toimittamaa pamflettia ja Enemmistö ry:n toimintaa. Ahtola leimasi yhdistyksen ”uusvasemmistolaisen työrukkaseksi liikennepoliittisessa sodankäynnissä”.³¹¹ Ahtolan mukaan Enemmistö ry pyrki vaikuttamaan Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijavirkamiehiin suoraan ja valtuuston ja lautakunnan kautta. Autottomaksi tehty Helsingin liikekeskusta autioituisi. Yksityisautoilijat pakotettaisiin joukkoliikenteen käyttäjiksi. ”Tästäkö alkaa valankumous?” kirjoittaja kysyi.³¹²

Ahtola esitti myös Risto Näätäsen Maantiekuolema-pamfletin saaneen vaikutteita Enemmistö ry:ltä ja vihjaisi Kekkonen vuoden 1973 uudenvuodenpuheenkin syntyneen uusvasemmistolaisen liikennepoliittisessa ohjailussa.³¹³ Hänen mielestään Helsingin liikenteen ruuhkat ja onnettomuudet johtuivat ensisijaisesti metron kymmenvuotisesta valmistelusta, koska sinä aikana ei ollut pystytty suunnittelemaan eikä toteuttamaan muita toimenpiteitä.³¹⁴ Kävelykeskustan vastustaminen ja henkilöautoilun asian ajaminen yhdistyi metron rakentamisen jarruttamiseen 1970-luvulla. Kokoomus ja muut porvarilliset ryhmät hidastivat Kolben tulkinnan mukaan metron rakentamishankkeita noihin aikoihin valtuustossa, vaikka rakentaminen oli jo käynnissä ja poliittinen päätös rakentamisesta oli tehty vuosia aiemmin.³¹⁵

Enemmistö ry:n yleisötilaisuuksissa asiaviestintä yhdistyi karnevaaliin ja hätkähdyttämiseen. Esimerkiksi lokakuussa 1968 järjestetyssä jalankulkijain Helsinkiä käsitelleessä tilaisuudessa Vanhalla ylioppilastalolla esitelmöivät täydelle salille työterveyslaitoksen asiantuntija Arvo Laamanen ja Helsingin apulaispoliisimestari Vilho Lehkonen. Puheenjohtajaksi kutsuttu taiteilija M. A. Numminen puolestaan yllytti yleisöä ”kiihottuneisiin

³⁰⁹ Helsingin Sanomat 10.1.1971 Leena Maunula, Kohti ihmisten Helsinkiä, Tietoa kaupunkisuunnittelun kuulissien takaa.

³¹⁰ Arkkitehti 7–8/1966 Christopher Alexander, Kaupunki ei ole puu.

³¹¹ Ahtola 1973, 54.

³¹² Ahtola 1973, 88.

³¹³ Ahtola 1973, 58, 74, 105.

³¹⁴ Ahtola 1973, 85.

³¹⁵ Kolbe 2002, 252–253.

repliikkeihin” saasteista ja liikennekuolemista.³¹⁶ Erkki Tuomioja kuvaili tilaisuudessa moottoriteitä ja eritasoristeyksiä kapitalismin kulisseiksi, joiden alle haudattiin inhimilliset arvot. Ilkka Sumu määritteli aselman auton terroriksi.³¹⁷

Helsingin autoilun vastaisissa mielenosoituksissa ja tilaisuuksissa taisi kaikia menneen kuuman kesän kansainvälinen kulttuurianarkismi. Autot paloivat Länsi-Euroopan pääkaupunkien nuorisomellakoissa. Rolling Stones julkaisi Street Fighting Manin. Vietnamin sodan ja Tšekkoslovakian miehityksen lisäksi henkilöautoilun kasvu ja hurjat liikenneviisiot kelpasivat pääkaupungin radikaalille nuorisolle hyväksi syyksi liittyä vuoden 1968 liikehdintään.³¹⁸ Niinpä esimerkiksi autojen hajottaminen tulkittiin Têt-hyökkäyksen jälkimainingeissa yleisesti Yhdysvaltain auto- ja öljyimperiumin vastustamiseksi ja sympatian osoitukseksi Vietkongille.³¹⁹ Helsingin seudun liikennetutkimuksen tekijöiden amerikkalaisuus muuttui rasitteeksi. Enemmistö ry:n katutempauksissa huudettiin: ”Wilbur go home!”³²⁰ Toukokuussa 1969 enemmistöläiset järjestivät mielenosoituksen Töölön kisahalilla ja jakelivat autonäyttelyn asiakkaille Myrkyttäjä-nimistä monistetta.³²¹

Lokakuussa 1970 Enemmistö ry järjesti Rautatien torilla ja lähikaduilla lehtitietojen mukaan noin 500 osallistujan mielenosoituksen, jonka Osmo Soininvaara muisteli myöhemmin melkein karanneen käsistä.³²² Tarkoituksena oli vauhdittaa Aleksanterinkadun kävelykatukokeilun jatkamista. Neljän ruuhkan aikaan nähtiin Mikonkadulla ja Kaivokadulla istumamielenosoituksia. Jotkut olivat pukeutuneet kaasunaamareihin. Ohikulkijoille jaettiin lentolehtisiä, joissa vastustettiin ”jalankulkijoiden viemärintiä” asematunneleihin ja vaadittiin palauttamaan suojatiet Kaivokadulle ja Mannerheimintielle.³²³ Helsingin Sanomien mukaan ruuhkaan juuttuneet autot tönivät nuoria ja nämä potkivat autoja. Mielenosoittaja otettiin poliisiin kyytiin. Mielenosoituksen uutisoitiin olleen osa kansainvälistä autoilun vastaista viikkoa. Sen oli aloittanut hollantilainen De Lastige Amsterdamer eli Hankalat amsterdamilaiset -järjestö, ja tempauksia järjestettiin muissakin Euroopan ja

³¹⁶ Ilta-Sanomat 29.10.1968 Matti Klemola, Enemmistö ry aloitti jalankulkijoiden aseman parantamisen.

³¹⁷ Ylioppilaslehti 1.11.1968 Ilkka Sumu, Alas auton terrori.

³¹⁸ Rentola 2005, 38–41. Neuvostoliiton miehitysjoukkojen isku Tšekkoslovakiaan elokuussa 1968 nostatti suurimmat mielenosoitukset. Niihin yhti vasemmisto- ja oikeistonuorisot: ”Helsingin radikaali nuorisot oli koko kesän hakenut mielenosoittamisen aihetta liittyäkseen lännen nuorisot hullun vuoteen.” Suurin mielenosoitus veti noin kolmetuhantisen osanottajajoukon. Mukana oli myös poliittisten nuorten lisäksi katunuorisot, jotka ylti mellakoimaankin.

³¹⁹ Spitz 2012, 88–89, 126.

³²⁰ Suomen Sosialidemokraatti 10.11.1968 Jalankulkijain mielenosoitus hämmensi autoliikennettä. Neljän palstan valokuvasta erottuvat mielenosoittajien kyltit ”Autot pois Aleksilta” ja ”Wilbur go home”.

³²¹ Enemmistö ry:n toimintakertomus 1969 ja 1970. KA.

³²² Osmo Soininvaaran haastattelu 3.10.2011.

³²³ Kaivokadun suojateiden palauttamista vaatimaan Ilkka Taipaleen valtuustoaloitteeseen kirjoitti kesällä 1970 nimensä 56 kaupunginvaltuutettua 77:stä.

Pohjois-Amerikan kaupungeissa.³²⁴ Mallia enemmistöläisille antoi myös Pohjoisesplanadilla pidetty elokuinen mielenosoitus Persian shaahin vierailua vastaan.

Kokoontuminen kadulle ja uhmakas istuminen ja seisoskelu autojen edessä oli jo pikemmin protestointia ja tottelemattomuutta kuin mielenosoittamista. Autottoman keskustan julkiseksi vastavoimaksi ryhtynyt Aleksanterinkadun kauppiasyhdistyksen toiminnanjohtaja Panu Toivonen leimasi mielenosoituksen autonpotkiaiseksi ja osoitukseksi laajasta kansainvälisestä autonvihakampanjasta, joka ”on nivelletty yleiseen hyökkäykseen länsimaista ns. kulutusyhteiskuntaa vastaan”.³²⁵

Toivonen oli 1960-luvun jälkipuolella ja 1970-luvun alkupuolella erittäin aktiivinen yleisönosastokirjoittajana ja kiisteli lehtien palstoilla ja radiossa aina hanakasti sukupolven nuorempien enemmistöläisten kanssa. Toivosen ilmaukset vaikuttavat jälkeensä arvioituna helposti epäasialliselta, mutta ne tulevat ymmärrettäväksi siitä, että vuonna 1970 Helsingin poliittisissa piireissä kiersi vakavana puheena huhuja kommunistien vallankaappausuhkasta. Työnantajat, oikeistolaiset kansanedustajat ja suojelupoliisi tarkkailivat lakkoja ja poliittisia puheita huolestuneina. Esimerkiksi kansanedustaja Georg C. Ehrnrooth puhui jo uusista vaaran vuosista.³²⁶ Enemmistö ry:n katutempaukset olivat osa vasemmistösävytteistä kulttuuriradikalismia, mutta niihin osallistuminen ja niiden johtoon pyrkiminen ei kuitenkaan sijoittunut korkealle nuortaistolaisten asialistalla.

1970-luvun alkupuolella Enemmistö ry:n toiminta vakavoitui muun muassa oman lehden julkaisemiseksi. Liikennepoliitikan yleisestä käännteestä kertoi se, että keväällä 1974 presidentti Kekkonen suostui Enemmistö ry:n, Mannerheimin Lastensuojeluliiton, Suomen luonnonsuojeluliiton ja eräiden muiden järjestöjen yhdessä järjestämän Aleksanterinkadun jalankulkupäivän suojelijaksi. Kekkonen tuli kannanotossaan lähelle Enemmistön linjaa: ”Kiireetön samoilu selkosilla tai urbaanin ihmisen valpas kulku kaupungin keskustassa voivat tuoda mukanaan niin suuria ja myönteisiä elämyksiä, että teknisen kehityksen ei olisi sallittava niitä häiritä.”

Tellervo Ahtolan ja Panu Toivosen huoli uusvasemmistolaisen salaliiton etenemisestä kävelykatua pitkin oli silti perusteeton. Myös Enemmistö ry:llä oli aktiiviensa mielestä aiheutta tyytymättömyyteen kaupunki- ja liikennesuunnittelun suhteen. Yhdistyksen piirissä seurattiin esimerkiksi vuonna 1973 huolestuneena, kuinka jalankulkijoiden asema tempauksista huolimatta jatkuvasti vain heikkeni Aleksanterinkadulla ja muualla ydinkeskustassa. Kävely-Aleksin toteutus oli juuttunut hallinto-oikeuteen. Vuonna 1975 enemmistöläiset totesivat luvattoman jalkakäytäväpysäköinnin rehottavan ydinkeskustassa ja vaativat ylipormestarilta lisää valtuuksia pysäköinninvalvonnalle. Rakenteilla olleen metron epäil-

³²⁴ Helsingin Sanomat 6.10.1970 Mielenosoittajat vaativat ”jalankulkuviemäreitä” pois. Tiedon vahvistaa myös Enemmistö ry:n toimintakertomus 1970. Enemmistö ry:n arkisto. KA. Yhdistyksen laatimassa julkilausumassa viikkoa kutsuttiin nimellä The International anti-car demonstration.

³²⁵ Pääkaupunki 11.3.1971 Panu Toivonen, Autovihakampanjan poliittinen tausta.

³²⁶ Rentola 2005, 10–12.

tiin siirtävän jalankulkijoita kaduilta tunneleihin ja vapauttavan lisää katutilaa yksityisautoilun käyttöön.

Enemmistö ry:llä ei ollut mainittavasti onnea Helsingin keskustaa koskevien käytännön tavoitteidensa toteutumisessa. Yhdistyksellä oli silti kiistatta merkitystä paikallisen liikennepoliittisen käänteen aikaansaamisessa. Aleksanterinkadun kävelykatuvaatimus tuotti julkista liikennedebattia, joka kaikui pääkaupungista muuallekin Suomeen. Enemmistö ry:n vaikutusvalta perustui myös ei-julkiseen osallistumiseen. Skdl:läinen liikenneministeri Veikko Saarto ja liberaalisen kansanpuolueen liikenneministeri Pekka Tarjanne esimerkiksi vierailivat Enemmistö ry:n vuosikokouksessa vuonna 1972 ja 1973. Eduskunnan kulkulaitosten valiokunta käytti yhdistyksen asiantuntemusta; kuultavaksi meni Paavo Nikula. Yhdistyksen puheenjohtajana toiminut maisteri Asko Salokorpi kutsuttiin ensimmäisen parlamentaarisen liikennekomitean pääsihteeriksi.

Alusta saakka enemmistöläiset pitivät yhteyttä ainakin Tukholmaan. Stadsmiljögruppenin kanssa yhdistyksellä oli ”jatkuva kosketus”. Liikenneasiantuntija Nils Rosén vieraili Helsingissä vuonna 1969 Enemmistö ry:n ja Yhdyskuntasuunnittelun seuran kutsusta esitelmöimässä kaupunkikeskustan jalankulusta. Helsinkiläiset vähintään seurasivat aktiivisesti vuosikymmenen alun Tukholman jalavasotana tunnettua ympäristökonfliktia. 1970-luvulla Enemmistö ry alkoi kasvattaa verkostoa muualle Suomeen. Vaasan ympäristökomitea liittyi yhdistyksen paikallisosastoksi vuonna 1973. Samana vuonna Enemmistö – Majoritet sai jakelusopimuksen Rautakirjan kanssa, ja lehti tuli myyntiin R-ki-oskeihin. Seuraavana vuonna perustettiin Järvenpään ja Lahteen paikallisosasto. Mikkelissä toiminut Etelä-Savon seutukaavaliitto kutsui arkkitehti Harri Halstin Enemmistö ry:n edustajaksi liikennetoimikuntaansa. Yhdistyksen jäsenluettelo käsitti vuonna 1974 noin 3300 nimeä.³²⁷

Vaikutusvaltansa tiedostanut Enemmistö ry kampanjoi vuoden 1972 kunnallisvaaleissa Helsingissä eri puolueiden listoilla olleiden jäsentensä puolesta. Valituksi tulleista olivat Enemmistö ry:n jäseniä kokoomuksen Pirkko K. Koskinen ja Eva-Maija Pukkio, liberaalien Pirkko Aro, Sdp:n Per-Erik Förars, Pirkko Merikari, Aarne Laurila, Lauri Nordberg, Olli Ojala, Ilkka Taipale ja Erkki Tuomioja, rkp:n Ulla Gyllenberg ja Jutta Zilliacus ja Skdl:n Anna-Liisa Hyvönen, Kerttu Kauniskangas, Kalevi Kilpi, Kati Peltola ja Pekka Saarnio. Jäsenyys Enemmistö ry:ssä jäi kuitenkin vaaleissa laimeaksi suosituksiksi. Valituksi tulleista kukaan ei ollut erityisesti mainostanut jäsenyyttään Enemmistössä. Sen sijaan autottoman keskustan puolesta ja enemmistöläisyytensä selvästi ennen vaaleja ilmaissut liberaalien Ville Komi ei tullut valituksi kaupunginvaltuustoon.³²⁸

Liikennekysymykset tulivat silti puolueiden asialistoille varsinkin Kekkosen puhetta seuranneena vuonna 1973. Helsingin kunnalliselämän vaikutusvaltaisimmat puolueet kokoomus, Sdp, Skdl ja liberaalinen kansanpuolue laativat kukin oman valtakunnallisen lii-

³²⁷ Enemmistö ry:n toimintakertomus 1972–1974. KA.

³²⁸ Ahtola 1973, 62–63.

kennepoliittisen ohjelmansa. Enemmistö ry:n esiin nostamat teemat näkyivät ohjelmien kaupunkiliikennettä koskevissa kohdissa. Kaupunkikeskustojen autoiluun puolueet jou- tuivat määrittelemään kantansa pääosin Helsingistä kertyneiden kokemusten perusteella.

7.3 Vaikea päätös kokeilusta

Nykyään rohkaistaan kokeilukulttuuriin, mutta Helsingin kaupunki kokeili Aleksanterin- katua kävelykatuna reilun puolen vuoden ajan jo vuonna 1970. Kokeilusta päättäminen oli vaikeaa, koska kävelykatuajatus jakoi poliittista kenttää samalla tavoin kuin ajoneu- voliikennekysymykset.

Liikennepolitiikka näkyi Helsingin vuoden 1968 kunnallisvaalien kampanjoissa lähin-nä puolueiden suhtautumisena metrokysymykseen,³²⁹ mutta Smithin ja Polvisen liikenne- tutkimuksen julkistaminen ja Enemmistö ry:n esiinnousu nostivat ydinkeskustan liiken- neolot voimakkaasti julkisuuteen heti vaalien jälkeen. Lautakunta käynnisti Aleksanterin- kadun kävelykatukokeilun suunnittelun joulukuussa 1968.³³⁰ Mieli- piteiden jakautumista osoitti se, että Enemmistö ry ehdotti kävelykadun toteuttamista saman tien joulunaluspäi- vinä ja kauppiasyhdistys Aleksanterinkatu ry vastusti tykkäänään koko ajatusta.³³¹

Liikennesuunnitteluosaston päällikkö Väinö Suonio esitteli kävelykatukokeilun lau- takunnalle keväällä 1969. Suonion mielestä kävelykatua oli järkevintä kokeilla, koska asiakas- ja liikennevirtojen muutoksia oli ”erittäin kallista ja aikaa vievää” tutkia muu- ten.³³² Suunnittelu tähtäsi tässä vaiheessa kokeiluun seuraavana kesänä. Kun valmistelussa kerättiin lisää tietoa eri järjestöjen suhtautumisesta, selvisi, että mielipidejako oli jyrkkä. Kauppakamarin mielestä kokeilu Aleksanterinkadulla haittaisi liikaa ydinkeskustan liiketoimintaa. Toisaalta enemmistöläistenkin mielestä kokeilu johti ongelmiin, koska lyhyttä koeaikaa varten ei kadulle kannattanut tehdä riittävän korkeatasoisia muutoksia, eikä kokeilu siten tuottaisi oikeaa tietoa.³³³

Autoklubin Helsingin piiri kirjelmöi kävelykatua vastaan. Puheenjohtaja Risto Orko pi- ti kävely-Aleksin suunnitelmaa epärealistisena, koska poikittaiskaduilla sallittava autoilu edellyttäisi liikennevalo-ohjausta. Se jäisi joka tapauksessa haittamaan Aleksanterinkadun jalankulkijoita. Autoklubin mielestä suunnitelma oli myös autoistumisoikeuden kannalta

³²⁹ Helsingin sosiaalidemokraattisen piirin toimintakertomus vuodelta 1968. TA. Sosiaalidemokraatit kampanjoi lokakuun 1968 kunnallisvaaleissa asunto- ja liikennepolitiikkaan viitanneella temalla Ihmisten Helsinki. Sdp asettui vastustamaan yksityisautoilun kasvuun nojaavaa liikennejärjestelmää vaatimalla joukkoliikenteen edel- lytysten parantamista, muun muassa metropäätöstä. Auton keskusta tai ydinkeskustan kävelykadut eivät sisäl- tyneet demareidenkaan vaaliohjelmaan.

³³⁰ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 18.12.1968 § 1097. HKsvA.

³³¹ Liitteet Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjoihin loka-joulukuu 1968 § 1097. HKsvA.

³³² Helsingin Sanomat 21.3.1969 Kävelykatusuunnitelma pöydälle: Aleksin liikenne tutkitaan tarkoin.

³³³ Helsingin Sanomat 23.3.1969 Kävelykadun suunnittelija: Aleksista kävelykatu ilman kokeiluja.

uhkaava: ”Aleksi-suunnitelman avulla pyritäänkin ilmeisesti tekemään ensin yksityisautoliikenne mahdollisimman hankalaksi kaupungin keskustassa ja myöhemmin ehkä kieltämään se kokonaan”.³³⁴ Aleksilta siirtyisi kokeilun takia Autoklubin mukaan päivittäin vähintään kymmenentuhatta autoa jo ennestään ruuhkaisille lähikaduille, kuten Esplanadeille. Nya Pressenin toimittajan Pär Österbergin myöhemmän analyysin mukaan Stockmannin ja Kauppakamarin vastustava kanta perustui käytännön seikoihin, mutta Autoklubin kantaa hän piti hysteerisenä kaaoksella pelotteluna.³³⁵

AK:n toimitusjohtajan Pauli Ervin lääke autoilun aiheuttamiin ilmansaasteisiin olivat kävelykatujen sijasta Smithin ja Polvisen ehdottamat keskustan uudet moottorikatut: ”Näin päästään eroon hitaista autojonoista – nämä juuri levittävät saastetta ilmaan.”³³⁶ Kaikkein kärkkäimmin kävelykatusuunnitelmaa käsitteli lautakunnalle lähetetyissä kirjeissä ja julkisuudessa jälleen Panu Toivonen. Hänestä Aleksanterinkatu oli ymmärrettävä liikekaduksi. Se oli mitoitukseltaan epäsovelias kävelykaduksi: ”Aleksi on kokonaisuudessaan niin leveä, että jalankulkijain ei ole mitään mieltä kävellä sen ajoradalla, koska sieltä ei enää näkisi näyteikkunoita.”³³⁷ Toisaalta raitiovaunuliikenteen jääminen kadulle soti Toivosen mielestä kävelykatuideaa vastaan. Autottomuus olisi hänen mukaansa aiheuttanut huomattavia taloudellisia menetyksiä liikekeskustan yrityksille.³³⁸

Vuoden alussa aloittanut uusi kaupunkisuunnittelulautakunta päätyi sosiaalidemokraattisen puheenjohtajansa, Elannon toimitusjohtajan Ylermi Rungon johdolla jättämään kiistanalaisen esityksen pöydälle. Eniten epävarmuutta aiheutti arvovaltaisten tahojen ilmaisema huoli kadunvarren asiakaspysäköintipaikkojen menettämisestä.³³⁹ Käytännössä pöydällepano tarkoitti kokeilun hylkäämistä tulevalta kesältä 1969. Toukokuussa lautakunta päätti, että viraston asiantuntijoiden tuli laatia syksyksi ehdotus jalankulkukokeilusta seuraavan vuoden 1970 kesää varten. Lautakunta totesi erikseen, että kysymys ei ollut vain liikennesuunnittelun asiasta, vaan asiaan liittyivät myös kiinteistönomistajien oikeudet, joten asemakaavaosaston tuli osallistua valmisteluun.

Lautakunta halusi nyt myös vaihtoehtoja Aleksanterinkadulle. Esimerkiksi kaupakamari oli toistuvasti sanonut kannattavansa kävelykatuja Helsinkiin mutta ei Aleksanterinkadulle.³⁴⁰ Päinvastoin kuin valtuuston jakaneessa metroratkaisussa oli käynyt, kaupunkisuunnittelulautakunta säilyi kävelykatukokeilun suhteen yksimielisenä. Helsingin

³³⁴ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet maaliskuu 1970 II osa 947 § Liite 6 Suomen Autoklubin Helsingin piirin kirje 21.3.1969. HKA. Uusi Suomi 23.3.1969 AK:n Helsingin piiri: Kävelykatu-Aleksi on epärealistinen ehdotus.

³³⁵ Nya Pressen 16.3.1970 Pär Österberg, Alexen gågata från 12 juni ända till den 30 september!

³³⁶ Arkkitehti 6/1969 Pauli Ervi, AK tukee pakokaasujen puhdistamista.

³³⁷ Helsingin Sanomat 21.3.1969 Kävelykatusuunnitelma pöydälle: Aleksin liikenne tutkitaan tarkoin.

³³⁸ Uusi Suomi 21.3.1969 Aleksanterinkadun muuttamista jalankulkuväyläksi vastustetaan.

³³⁹ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 20.3.1969 § 295. HKA.

³⁴⁰ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 7.5.1969 § 476. HKA.

Sanomat torui hidasta etenemistä pääkirjoituksessaan: ”Uudistuksen vierastaminen ei ole kuitenkaan paikallaan, koska ei ole mitään konkreettista näyttöä siitä, että kokeilu todellakin aiheuttaisi taloudellisia menetyksiä taikka ylivoimaisia liikenneongelmia.”³⁴¹

Liikennemanifestinsa julkaissut Enemmistö ry piti kokeilua lupaavana askeleena autottomaan kaupunkikeskustaan. ”Vi efterlyser ett gågatasystem för hela city och vi vill också ta upp till debatt ett helt bilfritt centrum”, Salokorpi sanoi Nya Pressenille touko-kuussa 1969. Salokorven mielestä Helsingissä tulikin seurata Tukholman kaupunginjohtajan Nils Hallerbyn ajatusta ja kokeilla autotonta keskustaa.³⁴² Myös Yhdyskuntasuunnittelun seura päätyi ajamaan ”ulkomaisten esimerkkien mukaan koko keskustan kattavaa kävelykatuverkostoa”, kuten Juhani Laurila sanoi Helsingin Sanomille. Aleksanterinkadun kauppiaasyhdistyksessä ymmärrettiin kävely-Aleksin vaikutus itse asiassa samalla tavoin kuin Enemmistössä. Kokeilu saattaisi johtaa autottomaan ydinkeskustaan. Aleksanterinkatu ry:lle se oli uhkakuva.

Vastustava kanta ei kuitenkaan saanut juuri tukea suunnittelun asiantuntijoilta. TKK:n asemakaavaopin apulaisprofessori Ahti Korhonen tosin piti Aleksanterinkatua kansainvälisessä vertailussa liian pitkänä kävelykaduksi. Hän kannatti Männyn suunnitelmasta poiketen yhdistelmäratkaisua, ”jolloin jonkinlainen liikenne ainakin joissakin kadun osissa olisi sallittua, vaikka jalankulkija olisi kadun herrana”. Korhosen oppilaat sen sijaan toimivat autottoman Aleksanterinkadun puolesta. Opinnäytteitä ei aiheesta kuitenkaan tehty Jorma Männyn jälkeen.³⁴³ Korhosen lailla järjen äänenä koetti julkisuudessa esiintyä py-säkointikomiteassa työskennellyt arkkitehti Matti Tausti, josta tuli 1970-luvulla Helsingin kauppakamarin keskeinen liikenneasiantuntija: ”Intoilu sen paremmin kuin muutosten vastustaminen eivät ole suunnittelua.”³⁴⁴

Jalankulkukatkokeilun lisäselvitystyön sai vastuulleen liikenneinsinööri Heikki Lehtonen. Se tehtiin hyvin seikkaperäisesti. Apunaan liikennesuunnittelu- ja asemakaavaosaston asiantuntijat Lehtonen selvitti syyskuun 1969 loppuun mennessä kaikki päätöksenteon kannalta olennaiset yksityiskohdat ja laati ehdotuksen jatkotoimenpiteistä.³⁴⁵ Suunnittelijat selvittivät Aleksanterinkadun ja Iso Roobertinkadun yritysten suhtautumista kokeiluun. Iso Roba nousi esiin kävelykadun kokeilupaikkana siksi, että sen kortteleissa asuttiin. Koelaskentojen perusteella arvioitiin jalankulkijoiden ja ajoneuvojen kyydissä matkustaneiden määrä kummallakin kadulla. Suunnittelijat määrittelivät myös katujen merkitys-

³⁴¹ Helsingin Sanomat 24.3.1969 Kesä-Aleksi .

³⁴² Nya Pressen 23.5.1969 Pär Österberg, Majoritet kräver gägator genom hela city. Ks. myös Arkkitehti 6/1969 Askö Salokorpi, Kaasua pakoon. ”Jo nyt on tähdättävä siihen, että parin kävelykadun sijasta koko keskusta rauhoitetaan autoilta.”

³⁴³ Helsingin Sanomat 21.3.1969 Kävelykatusuunnitelma pöydälle: Aleksin liikenne tutkitaan tarkoin.

³⁴⁴ Helsingin Sanomat 23.3.1969 Arkkitehti Matti Tausti, Helsingin Sanomain toimitukselle: Kävelykadun mielekkyys.

³⁴⁵ Heikki Lehtosen lisäksi valt.maist. Kalevi Rovaniemi, liik.tekn. Kalevi Oksanen, osastosiht. Mikko Lehtonen ja arkkitehdit Kerttu Weltheim ja Ville Wegelius.

tä pysäköinnin kannalta.

Lehtosen selvitys päätyi esittämään autottomaksi kokeilukaduksi edelleen Aleksanterinkatua, vaikka ajoneuvojen liikennemäärä oli kaksinkertainen Iso Roobertinkatuun verrattuna. Aleksanterinkadulla ajoi arkisin vuonna 1969 noin 12 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Iso Roobertinkadulla noin 6 000 ajoneuvoa.³⁴⁶

Aleksanterinkatu oli Lehtosen mukaan perustellumpi kokeilukaduksi useista syistä. Iso Roobertinkadulla oli mahdollisen kokeilujakson taloissa selvästi enemmän asukkaita kuin Aleksanterinkadulla, 600 henkilöä. Kokeilun katsottiin aiheuttavan tarpeetonta haittaa asukas pysäköinnille piholla ja kadunvarsilla.³⁴⁷ Tärkeämpi perustelu oli, että Aleksanterinkadulla arvioitiin koelaskennan perusteella olevan päivittäin jopa kaksin- tai kolminkertainen määrä jalankulkijoita Iso Roobertinkatuun verrattuna eli 110 000 – 160 000 henkilöä poutaisena syyskuun arkipäivänä.³⁴⁸ Haastatelluista Aleksin jalankulkijoista 75 prosenttia suhtautui kävelykatuajatukseen myönteisesti. Roballa myönteisesti suhtautuvien määrä oli hieman vähäisempi, 69 prosenttia.³⁴⁹

Kaikkein tärkein Aleksanterinkatua puoltanut seikka oli selvityksen mukaan yritysten mielipide. Myönteisiä kantoja esittivät monet yritykset. Tämä horjuttaa käsitystä siitä, että keskustan yritykset vastustaisivat aina kaikkia kävelykatu-uudistuksia. Vaikka Stockmann, kauppakamari ja Aleksanterinkatu ry olivat jo julkisesti vastustaneet kokeilua, hieman yli kolmannes, 36 prosenttia, Aleksanterinkadun noin 250 yrityksestä kannatti kokeilua. Täysin kielteisesti suhtautui 32 prosenttia yrityksistä ja saman verran oli epäroivia. Iso Roobertinkadun yrityksistä pienempi joukko, 29 prosenttia, kannatti ja suurempi joukko, 38 prosenttia, vastusti kokeilua täysin. Aleksanterinkadun yrityksissä oli siten enemmän kävelykatukokeilua puoltavia mielipiteitä kuin Iso Roobertinkadulla. Samoin kokeiluun myönteisesti suhtautuvien Aleksanterinkadun yritysten joukko oli suurempi kuin täysin kielteisesti suhtautuvien.³⁵⁰

Kamppailu kohdistui siihen, kumpaan suuntaan tulkittiin epävarmojen kallistuvan. Selvityksen johtopäätösten mukaan ”Aleksanterinkadun yrityksistä suhtautuu kävelykatuun kielteisesti noin 30 prosenttia ja Iso Roobertinkadun liikkeistä 40 prosenttia. Muut ovat myönteisiä tai epäileviä”.³⁵¹ Kokeilua vastustaneen Aleksanterinkatu ry:n johtokunta puo-

³⁴⁶ Kävelykatukokeilu 70, 49, 53. HKA.

³⁴⁷ Kävelykatukokeilu 70, 60. HKA.

³⁴⁸ Kävelykatukokeilu 70, 33, 36, 59. HKA. Tuloksen suuri vaihteluväli johtui laskentatapaan sisältyneestä suuresta virhemarginaalista. Pysäköidyssä autossa (!) istuvat tutkijat laskivat kadulla liikkuvien jalankulkijoiden määrän 15–30 minuutin välein. Lisäksi he seurasivat päivän aikana yhteensä sadan jalankulkijan liikkumista kadulla ja mittasivat näiden kadulla käyttämän ajan. Määrähavaintojen ja viipymäärävioiden avulla saatiin karkea arvio jalankulkijoiden määrästä kadulla tunneittain päivän aikana. Summa olisi ollut noin 135 000 jalankulkijaa. Sitäkin on pidettävä myöhempien, tarkempien laskentojen valossa liioiteltuna määränä.

³⁴⁹ Kävelykatukokeilu 70, 46. HKA.

³⁵⁰ Kävelykatukokeilu 70, 29–30. HKA.

³⁵¹ Kävelykatukokeilu 70, 59. HKA.

lestaan tulkitsi samoja lukuja siten, että 64 prosenttia kadun yrityksistä suhtautui kokeiluideaan epäilevästi tai täysin kielteisesti.³⁵²

Kävelykatukokeilun suunnittelijat saivat Aleksin yritysten enemmistön mielipiteet näyttämään hyvin myönteisiltä kävelykatukokeiluun nähden. Liikennesuunnittelupäällikön viransijainen Antti Koivu esitteli Aleksanterinkadun suunnitelmaa kaupunkisuunnittelulautakunnassa 1. lokakuuta 1969. Julkaisu jaettiin lautakunnan jäsenille ja lehdistölle.³⁵³ Raportin yhteenvedon kaunistelu osoitti suunnittelijoiden pyrkimystä kokeilun toimeenpääntöön. Pyörästely tulkinta yritysten mielipiteistä levisi lehtiin ja synnytti mediassa mielikuvan yritysten enemmistön kääntymisestä kokeilun kannalle. Kuten yritysten yhtenäinen vastustus, myöskään valtaosan kannatus ei pitänyt paikkansa. Niinpä koko tutkimusajalle oli tyypillistä, että yritysten mielipiteistä esitettiin vääriin yleistyksiin perustuvia tietoja.

Kävelykeskustan muodostamista suosineet Hufvudstadsbladet ja Helsingin Sanomat uutisoivat, kuinka Aleksin kävelykatukokeilua vastusti vain 30 prosenttia yrityksistä. Tällä tavoin 36 prosentin kannatus näyttikin 70 prosentilta! Myös Uusi Suomi, joka oli keväällä antanut paljon tilaa kävelykatukokeilun kritikoille, uutisoi raportin tuloksen nyt myönteisesti. Se kuvitti juttunsa valokuvalla Aleksin liikenneuuhkasta. Kuvatekstissä lainattiin Enemmistö ry:tä: ”Autot pois Aleksilta, ehdottaa kävelykatututkimusryhmä eilen julkistamassaan tutkimuksessa.”³⁵⁴

Helsingin Sanomat julkaisi pääkirjoituksensa otsikolla Kävelykadun voitto: ”Yllättävänä on sen sijaan pidettävä liikepiirien myönteistä suhtautumista. Aleksanterinkadun liikkeistähän ajatusta vastusti vain 30 prosenttia ja Iso Roobertinkadun liikkeistä 40 prosenttia.” Lehti ihmetteli, kuinka elinkeinoelämän edustajina esiintyvät voivat tulosten valossa enää vastustaa kävelykatua. Autotonta Aleksanterinkatua piti nyt vain kokeilla riittävän pitkään, jotta kokemuksista voitiin tehdä päteviä yleistyksiä.³⁵⁵

Vuoden 1969 viimeisessä kokouksessaan kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kokeilua seuraavaksi kesäksi.³⁵⁶ Kaupunginhallitus puolestaan käsitteli kokeilua maaliskuussa 1970 kiinteistötoimen sosiaalidemokraattisen apulaiskaupunginjohtajan Aatto Väyrysen esityksestä. Kauppakamari, Stockmann, Autoklubi ja Aleksanterinkatu ry ker-

³⁵² Aleksanterinkatu ry:n johtokunnan ptk 9.10.1969. HKA.

³⁵³ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 1.10.1969 § 985. HKA. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistat loka-joulukuu 1969 § 985. HKA.

³⁵⁴ Hufvudstadsbladet 2.10.1969 Fotgängarna får två trivselgator nästa sommar?, HS 2.10.1969 Aleksin kävelykatuna on suosituimpi kuin Iso Roobertinkatu, US 2.10.1969 Tutkimusryhmä ehdottaa: Aleksin ja Iso Roobertinkatu ensi kesäksi jalankulkijoille.

³⁵⁵ Helsingin Sanomat 3.10.1969 Kävelykadun voitto, pääkirjoitus.

³⁵⁶ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 29.12.1969 § 1338. HKA.

toivat vastustavansa kokeilua edelleen.³⁵⁷ Esitys jäi pariaksi viikoksi pöydälle, ja sinä aikana julkinen keskustelu oli vilkasta.

Kaupunginvaltuuston kokoomuslaisen puheenjohtajan Pentti Poukan päätoimittama Uusi Suomi omaksui nyt selkeästi kriittisen kannan: ”Toivottavasti kaupunginhallituksen enemmistöllä on niin paljon malttia ja vastuuntuntoa, ettei se pelkää ’vanhanaikaiseksi’ leimautumisen pelosta lähde kannattamaan täysin tarpeetonta ja häiriötä tuottavaa kokeilua pääkaupungin sydämessä.” Pääkirjoituksen mukaan kävely-Aleksilla oli kaksi ratkaisematonta perusongelmaa. Raitiovaunuliikenne ja poikittaiskatujen autoliikenne haittaisivat joka tapauksessa jalankulkua. Liikedyntakeskustan autoliikenne ei yhden kadun sulkemisella vähenisi olennaisesti, joten tavoiteltua hengitysilmän puhdistumista ei saataisi aikaan.³⁵⁸

Helsingin Sanomat puolestaan julkaisi päätöksenteon alla useita puoltavia juttuja. Henrik Tikkanen kuvitti yhden niistä kookkaalla piirroksella tulevalta kesäkadulta. Katukahvilassa istuskeltiin rennosti ja katseltiin muita ihmisiä. Teksti tiivisti Helsingin Sanomien viestin päättäjille: ”Useissa Euroopan kaupungeissa on muutettu keskustan tärkeimpiä katuja jalankulkuväyliksi. Niistä on lyhyessä ajassa tullut suosittuja sekä yleisön että liike-elämän piirissä. Helsingin Aleksanterinkadun muuttamista jalankulkukaduksi on harkittu puolenkymmentä vuotta. --- Aleksanterinkadulla on haastateltu 2.150 jalankulkijaa, joista 75 pros. suhtautui myönteisesti muutosajatuksen. Kadun varrella olevista liikelaitoksista otti 30 pros. kielteisen kannan jalankulkukokeiluun.”³⁵⁹

Kaupunginhallituksessa kokoomus, muiden muassa Raimo Ilaskivi ja Kari Rahkamo, ja osa ruotsalaisista ja liberaaleista vastusti kävelykatua. Ylipormestari Teuvo Aura, apulaiskaupunginjohtajat Järvinen, Smeds ja Väyrynen ja luottamushenkilöistä sosiaalidemokraatit, kansandemokraatit ja osa liberaaleista ja ruotsalaisista muodostivat kuitenkin enemmistön. Kaupunginhallitus päätti äänin 10 – 7, että Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu järjestettäisiin tulevana kesänä 1970.³⁶⁰

Myöhemmin keväällä virkamieshallituksen pääministeriksi tullut Aura piti Aleksanterinkadun kävelykatukokeilua välttämättömänä: ”Se on ainoa tapa selvittää tämä kysymys ja päästä tunnepohjaisista asenteista kokemusperäisiin tuloksiin. Niitten perusteella kaupunki voi sitten päättää, tullaanko kokeilua jatkamaan. Tai perustetaanko pysyviä jalankulkukatuja”, Aura sanoi kesäkuussa. Kaupunkisuunnitteluviraston Lehtonen ei ollut kovin huolissaan vastustuksesta. Kävelykatuja oli vierastettu kaikkialla alkuvaiheessa, mutta

³⁵⁷ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet maaliskuu 1970 II osa 947 § Liite 3 Stockmannin kirje 21.12.1967, Liite 5 Helsingin kauppakamarin kirje 29.1.1968, Liite 6 Suomen Autoklubin Helsingin piirin kirjeen 21.3.1969, Liite 7 Aleksanterinkatu ry:n kirjeen 21.3.1969, Liite 8 Aleksanterinkatu ry:n kirje 19.1.1970. HKA.

³⁵⁸ US 13.3.1970 Turha kokeilu Aleksilla.

³⁵⁹ Helsingin Sanomat 25.3.1970 Kävely-Aleksin kohtalo ratkeaa.

³⁶⁰ Helsingin kaupunginhallituksen ptk 31.3.1970 § 947. HKA.

arvostelu oli lakannut, kun yritykset olivat huomanneet liikevaihtonsa kasvavan jalankuljija-asiakkaiden ansiosta.³⁶¹

Kokeilupäätös herätti huomiota eri puolilla maata. Kuopiolainen toimittaja Seppo Kononen piti kommentissaan kokeilua ennätyksellisen radikaalina toimenpiteenä, koska siinä kaupunginhallitus uhmasi ydinkeskustan liike-elämän ja kasvavan autokaupan taloudellista mahtia. Päätös tilapäisestä autoilun rajoittamisesta kyseenalaisti ensimmäisen keran sotien jälkeisen liikennepolitiikan tärkeimmän arvon, kulkumuodon vapaan valinnan. Se oli Konosen mielestä syynä siihen, että enemmistöläisiä haukuttiin julkisuudessa parataradikaaleiksi ja kommunisteiksi.³⁶²

7.4 ”Ollaan ihmeessä hiljaa pohjolan pisimmästä kävelykadusta”

Helsingin kävelykatukokeilun toimeenpano herätti ensin kesällä tavattomasti huomiota ja innostusta, mutta syksyllä tunnelma muuttui kielteiseksi. Kävely-Aleksia verrattiin Manner-Euroopan suurkaupunkien kävelykatuihin, ensin myönteisesti, sitten toteutuksen suomalaista kotikutoisuutta nolostellen.

Kävely-Aleksin avajaistapahtumissa perjantaina 12. kesäkuuta 1970 vieraili päivän mittaan rohkeimman arvion mukaan jopa neljännesmiljoona helsinkiläistä, mikä tosin vaikuttaa liian suurelta arviolta.³⁶³ Aura avasi kävelykadun virallisesti jo aamukahdeksalta Senaatintorilla. Avajaiskulkue marssi sieltä Kolmelle sepälle. Radio seurasi tapahtumia suorassa lähetyksessä. Illan TV-uutiset raportoi tapahtumista sekä suomeksi että ruotsiksi.³⁶⁴ Helsingin Sanomat julkaisi seuraavana päivänä tapahtumasta uutisen kuvitettuna lähes puolen sivun valokuvalla. Siinä kadulla vilkuttivat Auran lisäksi Helsingin apulaispoliisimestari Edvard Urja ja yllättäen myös Aleksanterinkatu ry:n puheenjohtaja, Kestilän johtaja Armo Kaijanen ja toiminnanjohtaja Panu Toivonen – kaikki Auraa lukuun ottamatta kriittisesti tai kielteisesti kokeiluun suhtautuneita. Takana tulivat ratsupoliisit, soitokunta ja tuhansien helsinkiläisten joukko.³⁶⁵

Toivosen opportunistista joustavuutta pilkattiin myöhemmin julkisuudessa, mutta Helander ja Sundman julkaisivat pamfletissaan kuvan hänen osallistumisestaan avajaistapahtumaan lupauksena paremmasta tulevaisuudesta.³⁶⁶ Kauppiasyhdistys ei ollut muuttanut

³⁶¹ Apu 24/70 12.6.1970 Katu ihmistä varten.

³⁶² Savon Sanomat 25.2.1970 Seppo Kononen, Yksityisautosta luopuminen ei merkitse elämän loppumista.

³⁶³ Suomen Kuvalehti 25–26/70 19.6.1970 Maarit Niiniluoto Tämä ei ole hiljainen enemmistö. Määrä olisi tarkoittanut normaaliin perjantaihin verrattuna kaksinkertaista jalankulkijoiden määrää, jos lähtökohdaksi olisi otettu kaupunkisuunnitteluviraston laskentatulokset, joka arvioni mukaan oli sekin aika lailla yläkanttiin. Ainakin myöhemmät laskennat osoittivat selvästi alle sadantuhannen jalankulkijan määrää esimerkiksi Aleksanterinkadulla.

³⁶⁴ Aleksanterinkatu ry:n lehtileikkeet 1970. HKA.

³⁶⁵ Helsingin Sanomat 13.6.1970.

³⁶⁶ Helander ja Sundman 1970, 4-5.

kantaansa kävelykatua kohtaan myönteiseksi, mutta yhdistyksen johtokunta oli päättänyt omaksua yhteistyöasenteen kokeilun käytännön järjestelyjä kohtaan. Yhdistys järjesti avajaispäiväksi ohjelmaa.³⁶⁷

Autoliikenne kiellettiin Aleksanterinkadulla Unioninkadun ja Mannerheimintien väliseltä osuudelta. Kaupungin kirvesmiehet ja liikkeiden henkilökunta rakensivat ulkokahvilat ja myyntikojut valmiiksi avajaisiin mennessä. Tilapäiset liikennejärjestelyt osoitettiin edullisesti maalilla ja kalusteilla. New Yorkin kaupunki käytti samaa menetelmää Manhattanilla 40 vuotta myöhemmin.³⁶⁸ Rakennusviraston katuosaston työntekijät asensivat uudet liikennemerkit ja maalasivat ajoradan mukulakiveykseen leveät valkoiset reunaviivat siihen, missä aiemmin oli pysäköintiruudun ajoradanpuoleinen raja. Valkoinen raita osoitti nyt jalankulkijoille kävelyalueen uuden rajan. Keskelle kavennettua ajorataa jäivät kiskot ja raitiovaunut. Kaupunginhallitus oli vastoin alkuperäistä ideaa jättänyt jalkakäytävät leventämättä soralla, asfaltilla ja tilapäisillä reunakivillä, koska kokeilu-aika oli vain neljä kuukautta, syyskuun loppuun saakka. Jalkakäytävien rakentamisesta tilapäisesti leveämmäksi luovuttiin, koska, kuten sanottiin, jos järjestelystä tulisi pysyvä, jalkakäytävät kannattaisi rakentaa kokonaan uudestaan, jotta niihin voitaisiin asentaa lämmityslaitteet, jotka pitäisivät ne sulana talvella.³⁶⁹

Kokeilun ristiriitaisuutta osoitti, että Enemmistö ry piti oman avajaistapahtumansa. Sen kohokohtana oli elävän puun istuttaminen Kolmen sepän patsaan vierelle. Arvo Salo risiti punavaahterantaimen puheessaan Männyksi.³⁷⁰ Se kasvoi paikallaan kituliaasti kokeilun loppuun saakka.

Radio seurasi kävely-Aleksin järjestelyjen rakentamista toimittajiensa Päivi Istalan, Esko Riihelän ja Pekka Raution voimin jo ennen avajaisia. Avajaispäivän aamuna toimittaja Raija Massala selosti tapahtumia ja haastatteli Auraa Aamun peilin suoraan lähetykseen:

”Kuka tuntisi tänään vanhaa Aleksanterinkatua. Helsinki-fanfaari kajahtelee täällä, ja ennen niin arvokkaalla väylällä rönsyilevät kukat, ja erilaiset myyntikojut sekä kahvilapöydät työntyvät levennetyille jalkakäytävillä, poissa ovat tänään tuhannet autot, jotka normaalisti tähän aikaan aamusta täyttävät koko Aleksin. --- Ja tässä on pääministeri Aura. Onko kävely-Alexi myönnötyks paljonpuhutulle enemmistölle, jalankulkijoille vai turistikoukutus? (Aura vastasi:) Minä luulisin, että se on kaikkea näitä kolmea. Helsingin valtuustossa oli puhuttu kymmenen vuoden tai ehkä vieläkin pitemmän ajan, että pitäisi kokeilla Aleksia kävelykatuna. Meillä oli suuria epäilyksiä siitä kuinka se tulee nyt onnistumaan ja liikenteellisestikin se saattaa tuottaa vaikeuksia, mutta tämä kokeilu haluttiin nyt kuitenkin suorittaa ja minä toivon, että se onnistuu. Tässä otettiin mukaan kolme varsinaista turistikuukautta, syyskuuhan Suomessa ei sitä enää ole ja syyskuu sitten on

³⁶⁷ Aleksanterinkatu ry johtokunnan ptk 8.4.1970, 8.6.1970. HKA.

³⁶⁸ Sadik-Khan and Solomonow 2016, 79. ”These streets of tomorrow can be outlined today in paint. Yes, paint.”

³⁶⁹ Helsingin kaupunginhallituksen ptk 31.3.1970 § 947 Liite 2.

³⁷⁰ Enemmistö ry:n toimintakertomus 1970. KA. Suomen sosialidemokraatti 14.6.1970 Arvo Salo, Kävele katu.

tavallinen kuukausi ja jos kaikki menee hyvin, niin tätä jatketaan. Jos tämä epäonnistuu, niin me kokeilemme ehkä jollakin muulla kadulla. Roobertinkadulla tai jollakin muulla.” Ylipormestari toivoi, että Aleksanterinkadun virastokorttelien taloihin saataisiin aikanaan pikkukahviloita, taidenäyttelyitä, antiikkikauppoja ja muita putiikkeja, jotta toimintaa olisi iltaisin myös virastoajan jälkeen.³⁷¹

Aura ilmaisi sympatiansa kävelykadulle kirjoittamalla terveiset seppien patsaan viereen pystytettyyn mielipidetauluun: ”HYMYILKÄÄ AINAKin tänään.”³⁷² Syksyllä kaupunginhallitus jatkoi kokeiluaikaa kahdesti. Ensin jatkoa tuli pari viikkoa Aleksanterinkatu ry:n pyynnöstä, koska yhdistyksen yhdessä Britannian suurlähetystön kanssa valmistelema markkinointitempaus Englannin-viikko edellytti sitä. Periaatteellisempi ratkaisu tehtiin 12. lokakuuta. Kaupunginhallitus käsitteli kaupunkisuunnittelulautakunnan esitystä kävelykatukokeilun jatkamisesta toukokuun 1971 lopulle saakka. Hallitus hyväksyi kiistan päätteeksi Auran sorvaaman kompromissiesityksen, jolla kokeiluaikaa jatkettiin loppiaiseen 8. tammikuuta 1971.³⁷³

Kaupunki salli liikeyritysten toiveesta kadulle ulkoilmakahvilat. Niistä tuli Helsingin keskustan ensimmäiset katutilaan sijoittuneet terassikahvilat, muutama aikaisempi oli sijoitettu puistoihin, muun muassa Töölönlahdella ja Esplanadin puistossa. Kahvilat osoitautuivat heti kävelykadun suosituimmaksi yksityiskohdaksi. Jonot kertoivat, että niin asiakkaat kuin yrittäjät pitivät niistä.³⁷⁴ Stockmann sai rakentaa noin sadan asiakaspaikan katukahvilan tavaratalon pääoven ja Kolmen sepän patsaan väliin. Nissenin kahvila sijoittui jalkakäytävän ja raitiovaunukiskojen väliin rakennetulle pitkälle puiselle korokkeelle City-käytävän ja Keskuskadun väliselle osuudelle.

Seuraavan korttelin kohdalla sijaitsi Colombian katukahvila, joka oli samalla tavoin rakennettu pari metriä leveälle jalkakäytävän puiselle laajennuskorokkeelle. Siinä oli parikymmentä asiakaspaikkaa, ja tilaukset noudettiin sisältä Cafe de Colombiasta. Elanto rakennutti omansa Kluuvikadun puolelle tavaratalonsa viereen. Bankett Hildenin kahvila tuli kadulle Elannon tavarataloa vastapäätä Kluuvikadun ja Fabianinkadun väliselle osuudelle. Kaikki kahvilat oli aidattu ja varustettu päivänvarjoilla. Stockmannin kahvila luotti konditoriatuotteisiin. Sen yhteyteen rakennettiin lasten leikkipaikka. Nissenillä, Colombialla ja Elannolla sai myös keskiolutta. Hildenillä oli A-oikeudet ja pöytiintarjoilu: ”kahvilassa juodaan pääasiassa kesäjuomia, Camparia ja vermuttia, eurooppalaiseen tapaan”³⁷⁵.

Ydinkeskustan katukahvilan sanottiin merkitsevän eurooppalaisuutta heti Helsingin ensimmäisenä kävelykatukesänä lähes samoin sanankääntein kuin nykyään yli neljä vuosikymmentä myöhemmin: urbaanit kahvilat kuvataan edelleen kulttuuri-ilmiöksi, jota esiin-

³⁷¹ Aleksanterinkatu ry:n lehtileikkeet 1970. HKA.

³⁷² Karjalan Maa 13.6.1970.

³⁷³ Helsingin kaupunginhallituksen ptk 12.10.1970 § 2826. HKA.

³⁷⁴ Helsinki-lehti 18.6.1970 Kävely-Aleksilla.

³⁷⁵ Apu 27/1970 Sinikka Jäppinen, Katukahvilassa ollaan sinuja auringon ja ihmisten kanssa.

tyy Helsingissä vähemmän kuin Manner-Euroopan suurkaupungeissa.³⁷⁶ Niinpä ei ollut ihme, että kesän 1970 kävelykatukokeilun julkisissa arvioinneissa painottui vertailu mielikuviin Etelä- ja Keski-Euroopan suurkaupungeista. Havainnot katutilan uudesta toiminnasta yhdistyivät mielikuviin suomalaisuudesta ja eurooppalaisuudesta. Vertaaminen innoitti yksiä ja nolotti toisia.

Toimittaja Sinikka Jäppinen kuvaili katukahviloiden kesäistä urbanismia *Apu*-lehdessä heti heinäkuun alussa. Jäppisen mielestä kaupunkilaisuuteen kuului rento muiden huomiointi ja hän iloitsi, kun helsinkiläisten käyttäytyminen noudatti mannermaisia tapoja: ”Kiireiset ja kireät helsinkiläiset oppivat keskieuropallaiset kävelykatutavat sinä hetkenä, jolloin Aleksilta häpyivät autot. Tungoksessa liikutaan tönimättä tyytyväisinä, jonoissa keskustellaan kesästä ihan kiukuttelematta, ja totisesti, kaupunkilaisten luonne on muuttunut: kukaan ei etuile. Katukahviloissa istutaan sumeilematta vieraiden ihmisten kanssa samaan pöytään. Poissa on talvinen kauaskatsova ilme – juttua syntyy itsestään ja sinutelu on yleisin puhuttelumuoto kaikenikäisten kesken. Ja kahviloissa istuvat ja niiden ohi kulkevat kaupungin kauneimmat tytöt ja koreimmat pojat ohuissa trikoissa, hulmuavissa huiveissa, pitkine hiuksineen ja rusketuneine ihoineen. Sellaisen oudon ilmiön kuin hymyilevän helsinkiläisen tapaat kesällä varmimmin Aleksilla. Katukahviloissa ovat kaikkein ikäiset ja –näköiset ihmiset demokraattisessa sovussa.”³⁷⁷

Kävelykatukokeilun ihastuneet ensiarviot muistuttavat esimerkiksi ensimmäisen Taiteiden yön osakseen saamaa kiitosta parinkymmenen vuoden kuluttua. ”Kaikessa vallitsi uuden etsiminen ja löytäminen, ilmassa oli suuren kulttuuritapahtuman tuntua: kerrankin Helsinki vaikutti eurooppalaiselta kulttuurikaupungilta”, Timo Cantell kuvaili yön tunnelmia myöhemmin. Eurooppalaisuus, epäsuomalaisuus ja elintapojen muutos toistui lehdistä sanasta sanaan myös vuonna 1989.³⁷⁸ Urbanismi yhdistettiin eurooppalaisuuteen jatkuvasti Helsingissä myös 1990-luvulla.

Aleksista tuli Maleksi, kirjoitti toimittaja Aake Jermo. Hän kuvasi avajaisjuhlaa Seurassa: ”Alku oli täynnä karnevaalitunnelmaa. Vappuriehaa keskikesän ukkoshelteessä. Oli koreita kukkaistutuksia, mainospylväitä, katukahviloita. Voi napata teräviäkin, keskellä katua. Sillä hurraa, katu on koko leveydeltään jalankulkijain hallussa. Mitä nyt Mikonkatua ylittäessä vähän pitää vilkaista, palaako punainen, mutta raitiovaunuista ei paljon tar-

³⁷⁶ Ks. esim. Helsingin Sanomat 10.5.2014 Kalle Silfverberg, Helsinkiä tutkinut brittiläinen kaupunkikonsultti: Luova kaupunki tarvitsee kahviloita, Kaupunkikonsultti Charles Landry lisäisi Helsingin viihtyvyyttä luomalla ihmisille lisää kohtaamispaikkoja. ”Sijainti, kieli ja pienuus tuovat Suomen pääkaupungille takamatkaa verrattuna esimerkiksi mannereurooppalaisiin kaupunkeihin. Entä ne kahvilat? Landry puhuu kolmannelta tilasta. Muutakin tarvitaan kuin koti ja työpaikka, tarvitaan kohtaamispaikkoja.” Ylipäänsä fyysisellä ympäristöllä on Landryn mukaan suurempi merkitys kuin koskaan aiemmin. Hyvä kaupunkiympäristö ei tarkoita pelkkää wau-arkkitehtuuria – muutaman huippukohdan rytmittämä mukava peruskaupunki riittää hänelle. Suurien tyhjien aukoiden rakentamista kannattaisi Landryn mielestä välttää. ”Jos ihmisellä on hyvä olo, hän on energisempi ja yritteliäämpi.” Suomalainen kaupunkirakentaminen 1900-luvun jälkipuoliskolla ei Landryn mukaan edesauta tätä hyvää oloa.”

³⁷⁷ *Apu* 27/70 3.7.1970 Sinikka Jäppinen, Katukahvilassa ollaan sinuja auringon ja ihmisten kanssa.

³⁷⁸ Cantell 1995, 121–122.

vitse perustella. Ne kyllä matelevat kiltisti jäljessä, kun me pojat astelemme rennosti kiskoja pitkin. Ainakin näin alussa.”³⁷⁹

Myös Vanhan kattoterassi avautui kävelykadulle. Bändit soittivat terassilla viikonloppuiltoina. Nuori yleisö tuli uuden ja vanhan ylioppilastalon väliseltä Perunatorilta Kolmen sepän patsaan luo kuuntelemaan. ”Paljon pitkiä vaaleita hiuksia, kesän kuluttamia samettihousuja, huolettoman pehmeää nahkaa,” Ilta-Sanomat kuvaili elokuussa. Vaikka osa nuorista kiipesi raitiovaununpysäkin katoksen päälle, Vanhan klubimestari Kari-Pekka Volanen kertoi, että järjestys säilyi ja poliisi suhtautui konsertteihin myötämielillä. ”Haluamme näyttää kaupungin isille ja vanhemmille ihmisille millaista on nykyajan nuoriso ja sen musiikki. --- Ei häiriötä, ei mellastelua, ei ilkeävaltaa. Ei poliisia.”³⁸⁰ HYY:n hallituksen puheenjohtaja ja pääsihteeri ilmaisivat myöhemmin saman asian kaupunginhallitukselle: ”Kesän aikana on Kolmen sepän aukio toiminnallisesti ja esteettisesti liittynyt onnistuneesti Vanhan ja Uuden ylioppilastalon sekä Kaivotalon muodostamaan tilalliseen kokonaisuuteen. Kävelykadun meluttomuuden ansiosta on ollut mm. mahdollista järjestää Vanhan terassilla katukonsertteja yleisölle.”³⁸¹

Uutta, vapaampaa tapakulttuuria edustaneet katukahvilat toimivat lokakuun alkupuolelle asti. Niiden myynti oli hyvä kesäkuussa ja elokuussa, mutta heinäkuu oli sateinen ja huono. Syksy hiljensi ulkomyyntin.³⁸² Jalkakäytävien ja ajoradan väliin jäävälle kaistalle sijoittuivat myös myymälöiden myyntikojut ja kaupungin laittamat kukkaistutukset ja penkit. Avajaispäivänä kaupunkilaiset kulkivat ajoradalla, vaikka mukulakiveys oli epä-mukava kävellä, kuten Pentti Holappa omasta kokemuksestaan todisti.³⁸³

Ruotsinkielisten tv-uutisten haastattelema Arvo Salo valitteli, että ajoradalla kulkemisessa oli raitiovaunuliikenteen takia omat vaaransa.³⁸⁴ Jalankulkijoiden piti lain mukaan väistää raitiovaunuja: raitiovaunun ei tarvinnut väistää jalankulkijaa. Avajaisten jälkeisinä päivinä raitiovaunut kiihdyttivät vauhtiaan, kun autoliikenne ei enää niitä estellyt. Jalankulkijat pitivätkin viisaimpana pysytellä vanhoilla jalkakäytävillä. Kun ulkomyyntikausi meni ohi ja satoi lunta, jalankulkijat ottivat ajoradalta vapautuneen kaistan paremmin käyttöönsä, koska tallautunut lumi tasoitti mukulakivialustan.³⁸⁵

Me Naiset vertaili avajaispäivän näkymien perusteella Helsinkiä ulkomaisiin suurkaupunkeihin ja piti näkemästään. Kävelykatu tuntui muuttavan kaupunkilaisten käytöstä: ”Sirkuttavat, värikkäät suomalaiset. Eipä olisi uskonut. Oli mukavaa olla suomalainen tuona päivänä tuolla kadulla. Huomasin, ettemme me sen ikävämpää kansaa ole kuin muut-

³⁷⁹ Seura 25-26/1970 Aake Jermo, Eeva rusettikävelyllä.

³⁸⁰ Ilta-Sanomat 1.8.1970 Popparit nauttivat lämpimästä illasta.

³⁸¹ Helsingin kaupunginhallituksen ptk. 12.10.1970 § 2826 liite 11 Hyyn hallituksen kirje 1.10.1970.

³⁸² Uusi Suomi 5.10.1970 Insider, Aleksin katukahvilat jäivät ilman kysyntää.

³⁸³ Helsingin Sanomat 4.10.1970 Pentti Holappa, Alussa luotiin maa. Katutaisto.

³⁸⁴ Aleksanterinkatu ry:n lehtileikkeet 1970. HKA.

³⁸⁵ Ilkka 15.11.70 Kävelykadulla tuulee navakasti.

kaan. --- Jo aamuvarhaisella tuntui aivan luontevalta puhua vieraiden ihmisten kanssa katukahvilassa. Jutella kaupungista, säästä, jalkapallosta. Musiikki ja välitön mieliala peitti alleen jopa kadun kaupallisuuden onton kuminan.” Me Naiset korosti näyttävässä kuva-reportaasissaan, että kävelykatukokeilu merkitsi käännettä. Aiemmin helsinkiläiset ”ovat nähneet ihmisen elintilan jatkuvasti kaventuvan”.³⁸⁶

Viikkolehdet rakastivat kävely-Aleksia. Juttuja yhdisti, että ne lähtivät jalankulkijan näkökulmasta ja esittivät Helsingin eloisana suurkaupunkina. Toimittajien ja kuvaajien katsojistapa muistutti enemmän sosiologin kuin suunnittelijan katsetta: Aleksanterinkadusta tuli uusien yhteiskunnallisten ilmiöiden tapahtumapaikka, Lefbren sanoin eletty tila.³⁸⁷ Suosikki tiesi Hell’s Angelsien tulleen Suomeen ja kaahailevan Aleksilla öisin. Hymy pelotteli raitiovaunujen uhkaavan kadulla kulkevia kuin giljotiinit. Eeva toi New Yorkista kesäksi kotiin tulleen mallin Elina Ylivakerin haastateltavaksi ja kuvattavaksi katukahvilaan. Hän säteili haastattelussa seitsemänkymmenluvunvaihteen modernin Suomen länteen kurtkottanutta kansainvälisyyttä. Oopperalalajapariskunta Tamara Lund ja Aatos Tapala kertoivat puolestaan Jaanan Maija Laaksoselle ihanasta kesästä ”loikkiessaan pitkin Kävely-Aleksia, vähän maasta irrallaan”. Vip-lehden Juha Numminen jututti ja kuvautti rokkaari Jussi Raattisen Hildénin terassilla.³⁸⁸

Aikakauslehtien asenne kävelykatua kohtaan oli yhtä mutkattoman ja selväjärkisen myönteinen kuin tavallisten kadunkulkijoiden. 75 prosenttia jalankulkijoista kannatti Aleksanterinkadun kävelykatua ennen kokeilua ja sama 75 prosenttia kannatti kokeilun aikana kävelykadun muodostamista pysyväksi.³⁸⁹ Rouva Tellervo Koivisto kertoi Suomen Kuvalehden kolumnissaan pitävänsä Maleksia miellyttävämpänä kuin Aleksia. Hän kertoi kulkevansa Hakaniemessä ja sen eteläpuolella mieluiten jalan. Koivisto kritisoi vapaaseen autoistumiseen perustuvan liikennesuunnittelun tulevaisuudenkuvaa: ”Seitsemänkymmentäluvun Helsingistä on tulossa kolmikerroksinen: maan alla kulkevat jalankulkijat, maan päällä autot ja kaiken peittää valkea pilvi á la Tokio.”³⁹⁰

³⁸⁶ Me Naiset 24.6.1970, Käpäläkadun kukat ja linnut.

³⁸⁷ Shields 2002, 12–13. Viitataan tässä Lefebvren teoriaan havaitusta, käsitetyistä ja eletystä tilasta siten kuin Shields teorian ytimen kansantajuisesti esittelee. Havaittu tila tarkoittaa tilan käytettävyyden käsittämistä sosiaalisen arkielämän ja tervejärkisen tajuamisen kautta hieman pintapuolisesti. Käsitetty tila tarkoittaa suunnittelijoiden ja kiinteistönomistajien tapaa ymmärtää katutila teoreettisesti, ammatillisesti ja hyödyllisyyden näkökulmasta. Eletty tila viittaa ihmisen kokonaisvaltaiseen kykyyn ymmärtää oma olemassaolonsa tilassa hetkien, mielikuvituksen, muistojen, historian, taiteen ja niin edelleen avulla. Eletty tila voi viitata kadun lisäksi vaikkapa ihmisen omaan kehoon tai kansallisvaltion alueeseen ja rajoihin. Eletyn tilan käsite mahdollistaa yhteiskunnallisen kritiikin ja se mahdollistaa radikaalit vaihtoehdot tilalliset oivallukset, kuten tilojen valtaukset, laitoman maahanmuuton ja kaavoittamattomat ghetot.

³⁸⁸ Eeva 9/1970 Ulla Käkönen, Nina & Marion & Elina Maleksilla, Jaana 9/1970 Maija Laaksonen, Yhteinen kesä, Vip 8/1970 Juha Numminen, Mä pääsen jopa ekstaasiin, Suosikki 8/1970 Moottoripyöräterrori alkaa syksyllä, Hell’s angels –ajatus leviämässä Suomeen.

³⁸⁹ Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 12.6.1970–8.1.1971, 46. HKA.

³⁹⁰ Suomen Kuvalehti 22/1970 Tellervo Koivisto, Rouva Koiviston päiväkirja.

Sanomalehtien uutisissa puolestaan korostui kokeilun alussa, että jalankulkijoiden käytävissä oleva tila ei kävelykadulla lisääntynyt oikeastaan lainkaan. Toimittaja Laila Schalin kiteytti tilanteen jalankulkijain kannalta Nya Pressenissä juhanuksena: ”Fotgånarna är både glada och besvikna över Alexen, som gågata. Gatuserveringarna, bankarna och klottertavlan är glädjeämnen. Men det utlovade svängrummet uteblev. Man går fortfarande längs trottoarerna. De är lika smala som förr. Den enda skillnaden är att de nu kan tas av försäljningsställen på båda sidorna.”³⁹¹

Kaupunki julkisti kokeilun ensimmäisen väliraportin jo kesäkuussa. Sen mukaan ensimmäiset tulokset olivat pääosin myönteisiä. Kohtuuttomia liikenneuhkia ei ollut syntynyt lähialueille. Kahviloita kiiteltiin. Jalankulkijoita häiritsi eniten raitiovaunuliikenne, kadun myyntikojut ja kadulle pystytetyt mainokset ja kovaäänisten kautta soitettu musiikki ja mainokset.³⁹² Huoltoajoliikenne tuntui toimivan riittävän hyvin rajoitettuna aikana ennen aamuyhtätoista.³⁹³ Sanomalehdet julkaisivat myös liikkeiden, yksittäisten kadunkulkijoiden ja asiantuntijoiden arvioita. Esimerkiksi Kauppalehti haastatteli useiden pienten ja suurten liikkeiden edustajia jo kesäkuussa: ”Aleksanterinkadun varrella toimivien kauppiaiden pelko siitä, että autoliikenteen väheneminen kadun varrelta haittaisi heidän liiketoimintaansa, vaikuttaa ainakin tässä vaiheessa turhalta. Täsmällisiä tilastotietoja tai vertailuja ei vielä ole saatavissa, mutta myymälätiskin takaa sormituntumalla annetut tiedot kertovat, että hätä ei ole tämän näköinen: Myynti ei ainakaan ole alentunut.”

Alkupäivien lisääntynyt jalankulkijamäärä tasoittui nopeasti. Kävelykadun vaikutus myyntiin oli vähäinen mutta ei Kauppalehden mukaan minkään liikkeen osalta kielteinen. Hakaniemen Kenkä-Aitan myyjä Seija Myyrä sanoi, että väkeä kävi myymälässä aiempaa enemmän, mutta myynti oli samalla tasolla kuin ennenkin. Suomalaisen kirjakaupan libristi Lauri Lietsa sen sijaan sanoi, että kävelykatu oli vähän lisännyt myyntiä. Samoin sanoivat muotiliike Nelin Ulla Viherlinna ja kemikario Rosetten Annikki Svartstör. Helsingin Kenkä ja Kumi myi kadulla myyntikojusta kumitossuja ja sukkaa ”odotettua huomattavasti paremmin”. Suurliikkeissä Kuusisella ja Stockmannilla kävelykatukokeilulla ei ollut näkyvissä välittömiä vaikutuksia myyntiin.³⁹⁴

Avajaispäivän jälkeen kesäkuussa julkaistuissa sanomalehtiteksteissä tuli esiin ainakin monen toimittajan pettymys kävelykadun toteutukseen. Suomen Sosialidemokraatin tavoittama kengänkiillottajapoika Valter Nyman oli kuitenkin ”varauksettoman tyytyväinen kävelykatuun”, koska asiakkaita riitti huomattavasti enemmän kuin rautatieasemalla. Myös Elannon katukahvilassa istui ihmispaljouteen ja auringonpaisteeseen tyytyväisiä asiakkaita. Rouva Elsa Pälsi oli varta vasten tullut katua katsomaan ja kertoi pitäneensä siitä paljon. Silti lehden yleisarviosta kuului pettymys: ”Aleksilla kulkijat ja istujat oli-

³⁹¹ Nya Pressen 23.6.1970 Laila Schalin, Mera blommor, mindre reklam önskemål på Gå-Alexen.

³⁹² Uusi Suomi 30.6.1970 Myönteisiä havaintoja jalankulkijain Aleksista, Väliaikaraportti valmistunut.

³⁹³ Nya Pressen 30.6.1970 Fotfolket nöjda med gågatan, Men spåravnarna borde bort.

³⁹⁴ Kauppalehti 30.6.1970 Kävely-Aleksin sormituntumat: Nippelikauppa lisääntynyt – muuten ei juuri vaikutusta.

vat maanantaina runsaslukuisesti sitä mieltä, että uutuus ei vastaa odotuksia. Moni odotti enempää kävelytilaa, toiset enempää vihreyttä, ja joku lisää vaihtelevuutta. Kävelijälle jää totuudeksi, että jalankulkutila ei ole lisääntynyt, sillä autoilta saatu tila on mennyt myyntikojujen, kahviloiden, mainoskaappien tai viimeistään irtonaisten mainosten käyttöön.” Sosialidemokraatin toimittajan mielestä kaupan aggressiivinen esillepano katutilassa häiritsi niin paljon, että se todennäköisesti jo pienensi kokeilun kaupallistakin hyötyä.³⁹⁵

Ilta-Sanomien yleisönosastossa nimimerkki Mainostyöläinen Aleksin varrelta paheksui kauppiasyhdistyksen kadulle tuottamaa äänimainontaa: ”Vaadittiin ja saatiin kävelykatu. Mutta saatiin samalla myös enemmän melua ja mölyä kuin autot konsanaan aiheuttivat. Musiikkia ja mänttiä mainontaa. Kumma kun kukaan herroista suunnittelijoista ja saasteen vastustajista ei ole huomannut, että melu se vasta on pahinta saastetta.”³⁹⁶ Ilta-Sanomien juhannuksen jälkeen haastatteleman ”Esko Lumikeron ei tarvinnut kauan tutkia uutta Aleksia havaitakseen, ettei se ole todella aito kävelykatu”. Lumikero piti Aleksia väritömänä ja kannatti kävelykaduksi mieluummin Iso Roobertinkatua.³⁹⁷

Myös kuvataiteilija Isto Jakola kaipasi Aleksille enemmän kohtuuhintaisia perinneruokapaikkoja (kalakukkoa ja karjalaisia ruokia!), istutuksia, kukkia ja muuta värikkyyttä, vaikka tunnistikin kadulla hetkittäin kansainvälisen tunnelman.³⁹⁸ Myös Kauppalehti julkaisi paljonpuhuvan kuvan Aleksilta kesäkuun lopulla. Ajoradalla oli vain yksi raitiovaunu eikä lainkaan jalankulkijoita. Kuvateksti todisti ongelmista, joita esimerkiksi Enemistö ry oli ennakoanut, kun jalkakäytäviä ei ollut levennetty kunnolla: ”Paljolla porulla ja suurilla sanoilla matkaansaatettu kävelykatu on näin tyhjä: Jalankulkijat pysyttelevät kaikesta huolimatta mieluummin jalkakäytävällä. Kuvanottohetkellä tosin oli kävelijöiden koettelemuksena kesäinen sadekuuro, mutta yksittäisiä ilmiöitä ovat ajotiellä kulki-
jat kauniimmallakin säällä.”³⁹⁹

Helsingin Sanomat nimesi Panu Toivosen pystyttämän mielipidekirjoitustaulun sananvapauden riemuvoitoksi. Muutkin kuin pääministeri saivat kirjoittaa siihen mielipiteensä vapaasti mistä tahansa asiasta. Taulu maalattiin valkoiseksi joka aamu. Lehti ironisoi: ”Jos esim. shaahin vierailua vastustaneet henkilöt olisivat tähän tauluun käyneet kirjoittamassa mielipiteensä, ei poliisin olisi tarvinnut heitä hakata, kiskoa, pamputtaa, potkia, pidättää ja sakottaa. Mikä ihme siinä on, etteivät ihmiset ymmärrä omaa parastaan.”⁴⁰⁰ Päivälehdet arvioivat kokeilun toimeenpanoa muutoinkin kriittisesti.

Ilta-Sanomat julkaisi jo juhannuksen alla kuvan lähes autiosta Aleksista. Kuvatekstissä tiivistyi kriittisen katseen tuottama palaute. Toteutus ei vastannut kävelykatuun koh-

³⁹⁵ Suomen Sosialidemokraatti 22.6.1970 Kävely-Aleksi pettymysten kauppakatu.

³⁹⁶ Ilta-Sanomat 24.6.1970 Miksi kävely-Aleksista tehtiin möly-Aleksi.

³⁹⁷ Ilta-Sanomat 27.6.1970.

³⁹⁸ Helsingin Sanomat 28.6.1970 ”Kävelykatu kaipaa lisää värikkyyttä”.

³⁹⁹ Kauppalehti 30.6.1970.

⁴⁰⁰ Helsingin Sanomat 29.6.1970 Sananvapauden riemuvoitto.

distuneita odotuksia. Ensi-innustus aiheutti melkein jo kansallista häpeää: ”Ei ole jalkakulkijoiden vilinää siinä kuin jossakin Strögetillä. Hailakanväriset, kehnosti kukkivat isotukset vain korostavat vaisua tunnelmaa, jossa muutama yksinäinen kojunkatos melkein häpeää värikkyyttään. Ollaan ihmeessä hiljaa pohjolan pisimmästä kävelykadusta niin ulkomaalaiset eivät onneksemme huomaa koko yritelmää, joka ainakin ulkonäöllisesti on täysin epäonnistunut.”⁴⁰¹

7.5 Kauppiaiden mielipide kääntyi kielteiseksi

Vaikka asiakkaiden määrä ei yleisesti ottaen vähentynyt autottomuuden takia, yritysten mielipide kävelykatukokeilun suhteen muuttui kriittiseksi sateisesta heinäkuusta alkaen. Yleisradion TV-uutisten toimitus kysyi heinäkuun ensimmäisen viikon jälkeen yritysten kokemuksia ensimmäiseltä kokeilukuukaudelta. Nyt jo viisi yritystä 37 haastattelusta kertoi myyntinsä alentuneen. Pari viikkoa aiemmin Kauppalehden toimittaja ei ollut löytänyt yhtään yritystä, joka olisi ollut sitä mieltä.⁴⁰²

Lokakuussa Hufvudstadsbladet jo uutisoi yritysten olevan yleisesti tyytymättömiä kokeiluajan myyntiin. Kesäkuussa neutraalisti vastailut Stockmann sanoi syksyllä kokemustensa olevan hyvin kielteiset.⁴⁰³ Saman viestin yritysten mielialoista kertoi Uusi Suomi.⁴⁰⁴ Kaupungin teettämä tutkimus yritysten myynnin kehityksestä osoitti alenevaa trendiä heti kesästä alkaen. Kesällä Aleksanterinkadun vähittäiskauppaliikkeistä 27 prosenttia ilmoitti liikevaihtonsa alentuneen kävelykatukokeilun aikana edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Syksyllä jo 30 prosenttia vähittäiskaupoista kertoi myynnin laskeneen. Toisaalta syksyllä 32 prosenttia Aleksin vähittäiskaupoista totesi myyntinsä säilyneen ennallaan vuoden takaiseen verrattuna. 26 prosenttia kaupoista kasvatti liikevaihtoa edellisyyksystä ja peräti 16 prosenttia jopa huomattavasti.⁴⁰⁵ Siten vielä syksylläkin yritysten ilmoitukset myynninkehityksestä vastasivat myönteisiä ennakkoasenteita kävelykatukokeilua kohtaan. Loppusyksystä liikkeiden myynnissä tapahtui kuitenkin käänne, joka pakotti kaupungin päätöksentekijät valppaiksi.

Lokakuussa Aleksanterinkatu ry:n Toivonen ja tällä välin jo pääministerin tehtävästä vapautunut Aura saivat jälleen kulkea ja vilkutella Aleksanterinkadulla, nyt prinssi Philipin seurassa Britannian-viikon avajaisissa.⁴⁰⁶ Toiminnanjohtaja Toivosen kaksoisrooli kävely-Aleksin kiivaimpana vastustajana ja toisaalta sen innokkaana juhlistajana herät-

⁴⁰¹ Ilta-Saomat 22.6.1970 Värityn Kävely-Aleksi.

⁴⁰² Aleksanterinkatu ry:n lehtileikkeet 1970. HKA.

⁴⁰³ Hufvudstadsbladet 8.10.1970 Gå-Alexen ökade Elanto-omsättning.

⁴⁰⁴ Uusi Suomi 5.10.1970 Aleksin katukahvilat jäivät ilman kysyntää.

⁴⁰⁵ Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 12.6.1970–8.1.1971, 56. HKsvA.

⁴⁰⁶ Kotiliesi 20/1970 Leena Jokela, Jorma Komulainen, Kuvia kuninkaallisen pr-miehen työstä.

ti taas kysymyksiä julkisuudessa.⁴⁰⁷ Vaikka kauppiasyhdistys ja Helsingin kauppakamari vastustivat kävelykatukokeilun jatkamista Britannian-viikon jälkeen jopa entistä jyrkemmin, kaupunginhallitus päätti 12. lokakuuta jatkaa kokeilua yli joulusesongin. Päätös syntyi jälleen äänestyksellä. Kävelykatukokeilu kuumensi tunteita edelleen yllättävän paljon.

Kokoomus ja muu oikeisto vastusti jatkamista, koska kokeilu selvästi niiden mukaan aiheutti haittaa ydinkeskustan liiketoiminnalle. Myös kaupunginvaltuutettujen Georg C. Ehrnroothin, Terttu Ravealan ja Kari Rahkamon aloitteessa, jossa ehdotettiin kokeilun välitöntä lopettamista, todettiin yritysten kääntyneen vastustamaan kävelykatua.⁴⁰⁸ Kaupunginhallituksen vasemmistolaisia ja liberaaleja yhdisti kuitenkin vielä Auran kesällä markkinoima kävelykatuoptimismi. Enemmistö ry tuki kävely-Aleksin jatkoaikavaatimusta näyttävällä mielenosoituksellaan Rautatientorilla ja Aleksanterinkadun ympäristössä lokakuun alussa. Vajaassa viikossa noin seitsemäntuhatta helsinkiläistä kirjoitti Vanhan aulassa nimensä kävelykatua kannattavaan kansalaisadressiin.⁴⁰⁹ Niinpä jouluna 1970 Aleksanterinkadun jouluvalojen loistetta eivät sitten häirinneet autojen ajovalot.

Mutta Aleksanterinkadun joulukauppa epäonnistui. Peräti 46 prosenttia yrityksistä tote- si kaupungin seurantatutkimuksen mukaan liikevaihtonsa alentuneen edellisvuoteen verrattuna.⁴¹⁰ Kävelykatuun pettuneitä yrityksiä oli selvästi enemmän kuin syksyllä. Tieto liikevaihdon alenemisesta vaikuttaa oikealta.⁴¹¹ Todennäköinen selitys joulukaupan epäonnistumiselle oli se, että asiakkaiden käytössä vielä edellisenä jouluna iltaisin olleet kadun-

⁴⁰⁷ Ilta-Sanomat 1.10.1970 Bisquit, Katu ja Panu. ”Eräänä päivänä ei Panu Toivosta enää ole. Elämä on varjojen leikkiä, päivämme luetaan. Mitä me silloin teemme. Kysymys on vaikea. Mutta eivätkö Panu Toivosen ajatukset sittenkin elä jokaisessa meissä; niin sisällämme kuin ulkona kadulla, jota hän niin syvästi rakasti. Minä uskon, että näin myös Panu Toivonen, joka liittyy saumattomasti siihen suomalaisen agrariikoulutuksen saaneeseen suurmiespolveen, jonka tekoja lastenlapsemmekin laulavat kansan onneksi.” ”Ja kuinka raskaita ovatkaan olleet raskaimmat hetket Panu Toivosen elämässä. Mitä hän tunsikaan pystyttäessä oman firmansa mainosplakaatin kävelykadun mielipidetaluun, saman kadun, jota hän niin sinnikkäästi ja uupumatta vastusti. Mitä hän mahtokaan kokea sisimmässään astellessaan milloin Teuvo Auran, milloin prinssi Philipin kanssa alas kävelykatua ihmisjoukkojen tungeksiessa ympärillä. Mutta hänen kasvonsa eivät paljastaneet mitään. Hän hymyili kuten muutkin, laski leikkiä toisten lailla. Voimme vain arvailla kuinka katkeraa joskus on nauraa.” Hymy 10/1970. Hymy nimitti Panu Toivosen yhdeksi Suomen kansan linssiluteeksi yhdessä muiden muassa Niilo Tarvajärven ja Veikko Vennamon kanssa: ”Kun Aleksin kävelykatua puuhattiin Helsinkiin, Panu Toivonen kirjoitti päivittäin kaikkien lehtien yleisönosastoihin vastustaan suunnitelmaa. Kun kävely-Aleksi avattiin, Panu Toivonen marssi kulkeuen eturivissä onnellisena rinta niin pystyssä, että oli räätälintyö revetä. Lopuksi Toivonen vastusti kadun purkamista.”

⁴⁰⁸ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet lokakuu 1970 I osa § 2826 Liite 10, valtuustoaloite 30.9.1970. HKA.

⁴⁰⁹ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja 12.10.1970 § 2826. HKA. Helsingin Saomat 13.10.70 Autoilijat purkivat kiukkuaan, mutta... Aleksanterinkatu yhä pyhitetty jalankulkijoille. Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet lokakuu 1970 I osa § 2826 Liite 14, Enemmistön kirje 12.10.1970. HKA.

⁴¹⁰ Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 12.6.1970–8.1.1971, 60, 61 63. HKsvA.

⁴¹¹ Jos hylätään selityksenä kävelykadunvastainen salaliitto, yrityksillä ei ollut kuin yksi järjestyksellinen peruste liioitella joulumyyntinsä epäonnistumista, kyllästyminen huonon tunnelman synnyttäneeseen syksyiseen kävelykatuun. Myyntin vähenymistä on ehkä liioiteltu, mutta, jos myynti olisi annetuista tiedoista poiketen sittenkin kasvanut, ei olisi ollut mitään syytä väittää päinvastaista.

varren noin 90 pysäköintipaikkaa olivat nyt pois käytöstä. Toisaalta myös ulkoilmakahvilat ja ulkomyyntikojut oli purettu jo lokakuussa, eikä kokeilukadulla ollut mitään houkuttelevaa niiden tilalla.⁴¹² Aleksanterinkadun poikkikaduilla sijainneista liikkeistä vain 2 prosenttia ilmoitti vastaavasta epäonnesta vuoden tärkeimpänä sesonkiaikana. Poikkikaduilla autoilu ja iltapysäköinti oli sallittu.

Vaikka jalankulkijat saivat kulkea Aleksanterinkadun pysäköintikaistoilla, niitä ei epätasaisuuden takia juurikaan käytetty. Paljon tungoksen täyttämää katua pahempi oli kauppiaiden mielestä tyhjä katu: autoton Aleksanterinkatu näytti muuttuneen jouluna autioksi. Aleksanterinkadun kaupoista 64 prosenttia arvioi talvella kävelykatukokeilun vaikuttaneen epäedullisesti niiden asemaan, kun maan yleinen nousujohteinen taloudellinen kehitys otettiin huomioon. Aleksin kahdesta tavaratalosta Elanto piti kävelykatukokeilun vaikutuksia omalta kannaltaan osin jopa myönteisenä, mutta Stockmann arvioi vaikutuksen myynnin kehitykseen ja kuljetuskustannuksiin olleen kielteinen.⁴¹³

Kesällä Aleksin kukkinit: ”Ihmiset itse olivat kuin asfaltista puhjenneita kukkasia, jotka hyppivät lintumaisesti katua ylös ja alas.”⁴¹⁴ Nyt talven tullen pettymys kävelykatuun oli yleistä. HOK:n johtaja Rauno Välimaan tekstissä Maleksi ei enää viittannut sivistyneeseen flaneeraukseen: ”Aleksin aikaisempi elämänmyönteinen henki on muuttunut alakuloiseksi ja siivottomaksi. Autojen kera saapui ennen iloisia ja ostohaluksia ihmisiä. Nyt maleksii jalkakäytävillä ja nurkissa kaikenkarvaisia joutilasta elämää viettäviä hämääriä, puliukkoja ja pilviveikkoja, jotka myymälään pistäytyessään häiritsevät asiakkaita ja myyjien työrauhaa. Kadulla maleksijat levittävät ympärilleen kaikenlaista roskaa, sylkevät ikkunoihin ja vetävät niihin omia puumerkkejään, tomaattisoseita ja sinappia. Aleksista näyttää vähitellen tulevan Asematunnelin hämääriä jaloittelukatu, jonne normaali-ihmisten on vastenmielistä saapua näyteikkunoita katselemaan tahi ostoksille.”⁴¹⁵

Helsingin kauppakamarin toimitusjohtaja Rolf Biese piti syksyllä kokeilun alkuhuuman jälkeen autioitunutta Aleksanterinkatua ”lähinnä irvikuvana siitä, mitä jalankulkukadulla yleisesti ymmärretään”. Kauppakamarissa moitittiin valmistelua yritysten mielipiteiden vähättelystä. Hyvinä jalankulkukadun esimerkkeinä Biese mainitsi Kölnin Hohe Strassen ja Kööpenhaminan Strögetin. Vertailu Keski-Eurooppaan synkeni ennestään. Toimitusjohtaja Reijo K. Kuusinen sanoi kävely-Aleksin syntyneen kuolleena ja toteutukseltaan epäkypsänä, puolittaisena ja mielivaltaisena, jonka tuloksena ei voinut olla ”muuta kuin suomalaikansallinen möhlyä”. Hänen mielestään kävelykatu oli mahdollista muodos-

⁴¹² Kävelykatukokeilu 70, 90. HKsvA. Aleksanterinkadun varrella olevilla pysäköintipaikoilla oli sallittu pysähtyä kyydistä poistumisen tai kyytiin ottamisen ajaksi arkisin klo 15 saakka ja pysäköidä klo 15 alkaen. Liikkeet pitivät pysäköintioikeutta tärkeänä oman liiketoimintansa kannalta, koska ne pidensivät aukioloaikaansa iltaisin. Ks. myös Helsingin Sanomat 13.10.1970 Autoilijat purkivat kiukkuun, mutta... Aleksanterinkatu yhä pyhitetty jalankulkijoille.

⁴¹³ Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 12.6.1970–8.1.1971, 60, 61 63. HKsvA.

⁴¹⁴ Me Naiset 24.6.1970 Kämpäläkadun kukat ja linnut.

⁴¹⁵ Ilta-Sanomat 9.1.1971 Lasse Askolin, Maleksi-kokeilu päättyi, mutta taistelu jatkuu.

taa Suomen oloissa vain silloin, ”kun uutta kaupunkia, kaupunginosaa tai aluetta rakennetaan”. Tämä oli myös esimerkiksi Aallon Kamppi-Töölönlahti-suunnitelman ajatukseksi. Optican toimitusjohtaja Yngve Kvarnström piti kävelykatukokeilua ei-helsinkiläisen nuorison villityksenä: ”Maalta tullut nuorisotoukko selittää autojen roiskuttavan rapaa jalankulkijoiden päälle Helsingin keskustassa. Näitä nuoria, jotka ovat tulleet pääkaupunkiin etupäässä opiskelemaan, on kuunneltu vähän liikaa ja sen sijaan veroa maksavat kaupunkilaiset on syrjäytetty.”

Elannon apulaisjohtaja Matti Tammisen mukaan kävelykatukokeilun kiitettävänä tavoitteena oli ollut kuluttajien viihtyvyyden edistäminen, jotta liikekeskusta säilyisi kilpailukykyisenä vaihtoehtona ”keskustan ulkopuolella sijaitseville liikekeskuksille”. Kokeilun toteutus oli vain Tammisenkin mielestä ollut erittäin epäjohdonmukaista ja liiaksi politisoitunutta. Yritysjohtajien kokeilua koskevassa palautteessa kuvastui lisäksi pelko, että kaupunki pyrki laajentamaan autotonta keskustaa ja aiheuttaisi siten vain lisää ongelmia yritystoiminnalle. Kauppakamarin Biese piti kokeilua väkisin toteutettuna ja kaipasi parempaa yhteistyötä viranomaisten ja yrittäjien välille.⁴¹⁶

Yritysten kriittisyys – jota oli ollut jo ennen kokeilua enemmän kuin valmistelu ja media antoivat ymmärtää – kasvoi syksyllä ja erityisesti joulukaupan jälkeen. Ensimmäinen kääntökieliseksi yleinen mielipide sikäli kuin media sitä ilmensi. Vasta joulukaupan jälkeen yritysten enemmistö ilmaisi kielteisen kantansa kävelykatuun. Yleinen käsitys siitä, että kauppa vastustaa aina tietämättömyyttään etukäteen kävelykatua ei siten pitänyt paikkansa Helsingin ensimmäisen kävelykatukokeilun yhteydessä. Yritysten kriittisyys kasvoi kokemusten karttuessa.

Elinkeinotoimijoiden pettymys ruokki oikeiston aktiivisuutta muuallakin kuin valtuustossa. Panu Toivosen äärimmäiset yleistyksiset saivat yllättävän paljon tilaa pääkaupungin lehdistä talvella 1970 – 1971: ”– Tämä ei ole kävelykatu, hän sanoo. – Tämä on poliittinen sillanpääasema, osa ihailtavasti toteutetusta propagandasta, joka tähtää vallankumoukseen.”⁴¹⁷ Helsingin ydinkeskustan hiljentäminen oli Toivosen usein julkaiseman näkemys mukaan osa suunnitelmaa, jonka tavoitteena oli lamauttaa Suomen kansantalous. Näkemys esiintyi aika ajoin myös Uuden Suomen pääkirjoituksissa ja herätti selvästi vastakaikua yrittäjä- ja kokoomuspiireissä talvena, jona vallankumouksen aave kummiteli Suomessa.⁴¹⁸

Kävelykatukokeilu päättyi tammikuussa 1971. Autot palasivat Aleksanterinkadulle aa-

⁴¹⁶ Helsingin kauppakamari 3/1970, Mielipiteitä Aleksanterinkadusta jalankulkukatuna.

⁴¹⁷ Viikkosanomat 46 / 19.11.1970 Sakari Räsänen ja Kari Santala, Mikä mies on Panu Toivonen (joka intää telkkarissa, että autoja on saatava Aleksille. Joka sanoo, että vallankumous alkaa Helsingin Aleksilta.)

⁴¹⁸ Uusi Suomi 15.10.1970 nimim. Metronomi, Ennen hevosen keksimistä., Kauppateknikko 6/70 Panu Toivonen, Kävelläkö vai ei, Uusi Suomi 8.1.1971 Panu Toivonen, Sirkus Aleks eli Aikamiehet leikkimässä kuin hiekkalaatikolla, Uusi Suomi 9.1.1971 Aleks näkyviin, toinen pääkirjoitus. Hufvudstadsbladet 27.1.1971 Panu Toivonen, Alexandersgatan olämplig gägata. Rentola 2005.

mulla 9. tammikuuta.⁴¹⁹ Pikaisten jälkikäteisarvioiden mukaan juuri muut kuin kaupunkisuunnitteluvirasto eivät olleet kovin tyytyväisiä kävelykatukokeiluun. Kokeilu kärjisti – ei tasoittanut – kävely-Aleksin ristiriitoja. Kokeilun käytännön toteutus jäi symbolisen politiikan alle. Enemmistö ry:tä harmitti kokeilun puolinaisuus: jalkakäytäviä ei levennetty kunnolla ja tila täyttyi liikkeiden mainoksista. Kaupungin rakennustarkastusviraston insinööri Terttu Raveala, joka oli myös kaupunginvaltuustossa, piti Aleksanterinkatua vääränä paikkana kävelykadulle.⁴²⁰

Aleksanterinkatu ry ja joukko yrityksiä valitti talvella kokeilusta Uudenmaan lääninoikeuteen. Alkoi peräti 15 vuotta kestäneiden oikeusjuttujen sarja. Kauppiasyhdistyksen toiminnanjohtaja Toivonen ja hallituksen puheenjohtaja Kaijanen uhkasivat vahingonkorvausvaatimuksilla virkamiehiä ja kunnallispoliitikkoja.⁴²¹ Myös Enemmistö ry:n Ville Komsin mielestä kävelykatukokeilu oli epäonnistunut huonon toteutuksen takia.⁴²² Arvo Salo ehdotti kävelykadusta silti pysyvää.⁴²³ Kaupungin asiantuntijat laativat analyysin jatkotoimien perustaksi. Nya Pressen kannusti pääkirjoituksellaan kaupunkilaisia aktiivisuuteen ja taisteluun vihreämmän Helsingin puolesta.⁴²⁴

Enemmistöläiset kaivoivat kesällä istuttamansa vaahterantaimen juuret ylös Aleksanterinkadun ajokaistojen välistä helmikuun alussa. Pekka Tavaija, Marja-Liisa Hari ja Jyrki Hari kiinnittivät katuun kivilaatan, jossa luki: ”Tällä paikalla kasvoi Enemmistön puu 1970.”⁴²⁵

7.6 Jälkinäytös hallinto-oikeudessa: väylä vai paikka?

Erkki Tuomioja on muistellut, että ”eräs suuri Helsingin keskustassa sijaitseva tavaratalo” vastusti voimakkaimmin Aleksanterinkadun kävelykatua 1960- ja 1970-luvulla.⁴²⁶ Minna Sarantola-Weiss pitää suurimman ja vaikutusvaltaisimman yrityksen kantaa ymmärrettävänä, koska sen liiketoiminta vaati tavaratalon lähikatujen säilymistä autoilun käytössä.⁴²⁷ Esimerkiksi 1970-luvun lopulla Stockmannin tavaratalon tärkeimpinä pitämät asi-

⁴¹⁹ Ilta-Sanomat 9.1.1971 Autot taas Aleksilla.

⁴²⁰ Arkkitehti 1/1971 Maleksiana, kävelykatuantologia.

⁴²¹ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet lokakuu 1970 I osa 2826 § Liite 13. HKA.

⁴²² Ilta-Sanomat 21.1.1971 Kävelyaleksin vastustajat: Helsingin keskusta näivetty ilman yksityisautoliikennettä.

⁴²³ Pääkaupunki 14.1.1971 Lasse Lehtinen, Aleksin autot taas tiukalla.

⁴²⁴ Nya Pressen 9.2.1971 Det gröna Helsingfors.

⁴²⁵ Helsingin Sanomat 3.2.1971 Enemmistön puu sai muistolaatan.

⁴²⁶ Tuomioja 1993, 102.

⁴²⁷ Sarantola-Weiss 2012a, 466. Stockmann arvosti omalla autolla tulevia asiakkaita, koska he keskittivät ostoksensa yhteen paikkaan. Asiointi- ja huoltoliikenteen ”mahdollisuuksien puolustaminen Aleksanterinkadun liikenteellisesti monimutkaisessa ympäristössä oli näistä syistä yhtiön keskeinen kaupunkisuunnittelullinen päämäärä. Se tarkoitti parkkipaikkojen puolustamista ja pitkään myös kävelykeskustahankkeiden sitkeää vastustamista.”

akkaat, varakkaat ja koulutetut helsinkiläiset, moittivat pysäköintipaikkojen puutetta.⁴²⁸

Stockmannin kävely-Aleksiiin kohdistama vastustus todella perustui strategiseen näemykseen autoliikenteen ja katujen ajoratojen merkityksestä tavaratalon liiketoiminnalle, ei jalankulkijavastaisuuteen sinänsä. Myös ydinkeskustan jalankulkijat olivat tavaratalon tärkeitä asiakkaita.⁴²⁹ Silti 1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun Helsingin kävelykatukamppailun takana oli kysymys siitä, kenelle kuului ensisijainen oikeus määritellä kadun käyttötarkoituks. Katu voitiin ymmärtää ensi sijassa joko yleiseksi liikenneväyläksi tai vaihtoehtoisesti yhteiseksi paikaksi. Kamppailu käytiin vain osaksi kadulla ja julkisuudessa, vakavammin Uudenmaan lääninoikeudessa ja Korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Kauppiasyhdistys Aleksanterinkatu ry teki ensimmäisen hallintovalituksen kaupungin hallituksen 12. lokakuuta 1970 tekemästä päätöksestä jatkaa kävelykatukokeilua loppiaiseen 1971. Aleksanterinkatu ry piti valituksessaan katua rakennuslain mukaisena yleiseen käyttöön luovutettuna katuna, jonka luonnetta ei voi muuttaa ilman asemakaavan muutosta. Valituksen mukaan yhdistys ja valtaosa sen jäsenyrityksistä olivat vastustaneet kävelykatukokeilua jo alun perin, koska se ei sopinut Suomeen kylmän ilmaston vuoksi. Kokeilun aikana liikkeiden huoltokuljetukset vaikeutuivat ja asiakasmäärät laskivat huomattavasti, ”eikä kaupungilla voi olla laillista oikeutta täten vaikuttaa yritysten kannattavuuteen”.⁴³⁰ Rakennuslainsäädännön tuntenut arkkitehti Matti Tausti totesi alkuvuodesta 1969 sanomalehtikirjoituksessaan, että autoliikennettä ei voitu estää Aleksanterinkadulla, koska rakennusasetuksen mukaan kaikille tonteille oli järjestettävä ajokelpoinen yhteys. Tonttia rajoittavaa katua oli voitava käyttää yleisenä ajoväylänä tontille, mikä Taus-tin mielestä esti kävelykadun toteuttamisen.⁴³¹

Uudenmaan lääninoikeus tarkasti kaupungin päätöksentekoprosessin vuosilta 1969 ja 1970 ja harkitsi 22. toukokuuta 1971 oikeaksi, että kaupunginhallituksella oli ollut oikeus päättää asiasta, ja hylkäsi valituksen.⁴³² Aleksanterinkatu ry valitti tästä päätöksestä Korkeimpaan hallinto-oikeuteen 17. kesäkuuta 1971. KHO:n ratkaisun saaminen

⁴²⁸ Sarantola-Weiss 2012, 205.

⁴²⁹ Ks. esim. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1936, 29 ja Helsingin kaupunginhallituksen ptk 28.5.1953 ja 8.10.1959. HKA. Stockmann Oy esitti 1930-luvulla kaupungille, että Pohjois-Esplanadin jalkakäytäviä levennettäisiin ja ajorataa vastaavasti kavennettaisiin. Esitys lähti liiketoiminnan kehittämiseksi. Ajatuksena oli lisätä jalankulkija-asiakkaiden katutilaa uuden tavaratalon lähellä. Kiinteistölautakunta laati suunnitelman jalkakäytävien leventämisestä Heikinkadun eli myöhemmän Mannerheimintien ja Mikonkadun väliselle osuudelle, mutta kaupunginvaltuusto edellytti asemakaavan muutosta ja palautti asian uudelleen valmisteltavaksi. 1950-luvulla kaupunki levensi suojatietä tavaratalon pääsisäänkäynnin ja City-käytävän välillä ja asensi suojatielle liikennevalot.

⁴³⁰ KHO DNo 3507/30/71, Taltio n:o 843 / 8.3.1972. KAA.

⁴³¹ Helsingin Sanomat 23.3.1969 Arkkitehti Matti Tausti, Helsingin Sanomien toimitukselle: Kävelykadun mielekkyys. Taustin mielestä jo kategorinen pysähtymiskiello tontin kohdalla oli rakennusasetuksen kannalta väärä ratkaisu: ”Vähintäänkin henkilöiden ottaminen ja jättäminen sekä tavaroiden purkaminen ja ajoneuvoon lastaaminen pitäisi olla sallittua.”

⁴³² KHO DNo 3507/30/71, Taltio n:o 843 / 8.3.1972. KAA.

oli valituksen tekijöiden mielestä tärkeää, jotta ”todettaisiin kaupunginhallituksen päätöksen lainvastaisuus ja siltä pohjalta tehtäisiin asianmukaiset johtopäätökset”. Valittajat pyysivät lääninoikeuden päätöksen muuttamista ja kaupunginhallituksen päätöksen kumoamista, koska kaupunginhallituksella ei niiden mielestä ollut laillista oikeutta sulkea Aleksanterinkatua normaalilta liikenteeltä ”silloin, kun ei ole ollut kysymys aivan tilapäisestä tai satunnaisista olosuhteista johtuneesta toimenpiteestä”.⁴³³ Tällä välin kaupunkisuunnittelulautakunta oli jo ehtinyt päättää Aleksanterinkadun jalkakäytävien pysyväästä leventämisestä ja ajoradan kaventamisesta, mutta toteutus jäi nyt odottamaan korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisua.⁴³⁴

Kauppiasyhdistyksen perustelut muistuttivat sen tärkeimmän yksittäisen jäsenen Stockmannin aiemmin kaupunginhallitukselle esittämiä näkemyksiä. Kun diplomi-insinööri Pentti Murole oli 1960-luvun puolimaissa palauttanut mieleen jo kymmenen vuotta aiemmin väläytetyn idean yksityisautoilun rajoittamisesta Aleksanterinkadulla, Stockmann kirjelmöi heti kaupungille: ”autokiellon toteen saattaminen Aleksanterinkadulla, Mannerheimintien ja Keskuskadun välisellä katuosuudella huonontaisi ratkaisevasti autoilla asioitsevien asiakkaiden pääsyä laajennettavaan tavaratalorakennukseen”.⁴³⁵ Kaupunginhallitus vastasi tuolloin, että yhtiön huoli jalankulkukadusta oli ennenaikainen.

Kahden vuoden kuluttua Stockmann tulkitsi, että Arvo Salon ja kumppanien ehdotus oli tehnyt ajatuksen taas ajankohtaiseksi, ja toisti kriittisen kantansa kaupunginhallitukselle: ”Omalta kohdaltaan yhtiö pitäisi vastaiselle toiminnalleen suorastaan kohtalokkaana jos Aleksanterinkadun länsipää muutettaisiin jalankulkualueeksi. Siten estettäisiin korttelimme kiertävä autoliikenne ja poistettaisiin yksinkertaisin sekä luontevin kulkumahdollisuus niihin maanalaisiin paikoitus- ja huoltotiloihin, joita yhtiö parhaillaan rakentaa Keskuskadun ja P. Esplanadikadun kulmaukseen. Tämä hankkeemme perustuu kaupungin kanssa tehtyyn sopimukseen auto- ja huoltoliikenteemme järjestelystä siten, että se palvelee sekä yhtiön omia liikennetarpeita että myös kaupungin yleistä liikennesuunnittelua. Rakennettavaksemme määrätty pitkä liikennetunneli ajoluiskineen ja paikoitustiloineen on erittäin raskas investointi, jonka tarkoituksenmukaisuus rakentuu ennen kaikkea sen varaan, että tavaratalokortteliin saapuvat autot voivat helposti ja mukavasti ajaa Mannerheimintieltä Aleksanterinkadun kautta Keskuskadun jalkakäytävään sijoitettavan liikennetunnelimme sisäänajoluiskan luo.”⁴³⁶

Kävelykatukokeilu ei muuttanut Stockmannin näkemystä. Uusi toimitusjohtaja Hen-

⁴³³ KHO DNo 2750/30/71, Taltio n:o 843 / 8.3.1972. KAA.

⁴³⁴ Helsingin Sanomat 7.5.1971 Aleksin jalkakäytävät levenevät kolme metriä, Järjestely ei ehtine ensi kesäksi. Kansan Uutiset 10.8.1971 Viivytyssotaa Aleksilla – liikmiehet valittaneet KHO:lle. Helsingin Sanomat 10.8.1971 Kävelykatukokeilusta voitotellaan vielä.

⁴³⁵ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 15.12.1965. HKA. Uusi Suomi 16.12.1965 Rakennuspoikkeuslupien hakemista yksinkertaistetaan.

⁴³⁶ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanliitteet maaliskuu 1970 II osa, Liite 3 Stockmannin kirje 21.12.1967.

rik Gestrin kommentoi kaupungin tuoretta kävelykeskustasuunnitelmaa kärkevästi vuonna 1972. Perinteisen ydinkeskustan liiketoimintaa uhkasi hänen mielestään pysähtyminen, koska kaupunki laiminlöi keskustan pysäköinnin suunnittelun ja aikoi kävelykatuja rakentamalla rajoittaa olemassa olevien pysäköintilaitosten käyttömahdollisuuksia. Gestrinin mielestä Stockmannin pysäköintilaitos uhkasi jäädä vajaakäyttöiseksi, jos Aleksanterinkadusta tehtäisiin autoton katu. Kaupungin perinteistä liikeydinkeskustaa koskeva suunnittelu oli Gestrinin mielestä edennyt ilman yritysten kuuntelemista. Liikeydinkeskustan jättäminen ilman riittäviä liikenneyhteyksiä heikentäisi sen tulevaisuutta liiketoimintapaikkana. Gestrin piti ydinkeskustan heikkenemistä kansantaloudellisena tuhlauksena. ”En centrumplanering som inte tryggar verksamhetsmöjligheterna i centrum på långt sikt, spolierar småningsom de nationalekonomiska och företagsekonomiska resurser som är investerade i centrumområdet”, tiivistä Hufvudstadsbladet Gestrinin sanoman.⁴³⁷

Gestrinin kynän kirvoitti letoon kaupungin jalankulkututkimuksen julkistaminen. Tutkimus tehtiin kävely-Aleksin kokeilun aikana ja virasto käytti sitä perusteluna laajan kävelykeskustan suunnittelulle. Kaupunki asetti tavoitteeksi yhtenäisen jalankulkuverkoston aikaansaamisen koko kantakaupungin alueelle. Keskustassa jalankulkukatuverkon rungon muodostaisivat Aleksanterinkatu, Iso Roobertinkatu ja Eerikinkatu. Näitä kävelykatuja täydentäisivät korttelien sisäiset jalankulkuyhteydet ja keskustakatuja jalkakäytävien leventäminen. Kaupungin tavoitteena oli muuttaa ydinkeskustan yksityistä ja julkista kaupunkitilaa pois autoliikenteen käytöstä kävelylle. Apulaiskaupunginjohtaja Aatto Väyrynen ja uusi liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara uskoivat nopeaan liikkeellelähtöön ja jalankulun muodostumiseen keskustan pääkulkumuodoksi. Innokkaimmat lehtimiehet uutisoivat lokakuussa 1971, että Helsinkiin tulee autoton keskusta.⁴³⁸

Kaupunki suunnitteli nyt toden teolla kävely-Aleksin muodostamista pysyväksi. Rakennusviraston katurakennusosasto oli keväällä 1972 jo valmis ryhtymään töihin poistaakseen pysäköintipaikat Aleksanterinkadun varrelta ja leventääkseen jalkakäytävät. Kaupunki odotti vain Korkeimman hallinto-oikeuden päätöstä kauppiasyhdistyksen tekemään valitukseen.⁴³⁹ Päätös annettiin huhtikuussa 1972.

Korkein hallinto-oikeus ratkaisi asian nyt yllättäen valittajan eduksi ja kaupungin tappioksi. Uutinen herätti suuren huomion. Helsingin Sanomat otsikoi: Aleksin kävelyka-

⁴³⁷ Hufvudstadsbladet 20.2.1972 Henrik Gestrin, Citys öde i stadspenningen. Helsingin Sanomat 20.2.1972 Toim. joht Gestrin: Maaseutu-asiantuntija nyt suunnittelemassa Helsingin keskustaa.

⁴³⁸ Helsingin Sanomat 20.10.1971 Aleksin ja Eerikinkatu jalankulun rungot, Uusi Suomi 20.10.1971 Toteuttaminen tapahtuu vähitellen, Hgin jalankulkuverkko vaatisi rahaa 60 milj. mk 10 vuodessa, Hufvudstadsbladet 20.10.1971 Fotgängarundersökningen klar, Första enhetliga fotgängarnätet i city inom 5 år, Nya Pressen 20.10.1971 Bilfritt centrum, Gatorna för fotgängare, Suomen sosialidemokraatti 20.10.1971 Reino Forsberg, Helsinkiin luvassa autoton keskusta.

⁴³⁹ Ilta-Sanomat 12.4.1972 Kuoleeko kävely-Aleksin? ”Helsingin kaupunki odottaa kuitenkin toiveikkaana KHO:n päätöstä. Kaupungilla on valmiit suunnitelmat Aleksin muuttamisesta jälleen kävelykaduksi heti, kun KHO:n päätös tehdään. Jalkakäytävät levennettäisiin kolmella metrillä ja Aleksin keskelle jäisi vain 6 metrin levyinen raitiovaunu- ja autokaista.”

dusta päättäminen olisi kuulunut valtuustolle. Uuden Suomen mukaan kaupunginhallitus ylitti toimivaltansa. Suurin osa maakuntien lehdistä tukeutui STT:n uutiseen, jonka otsikossa mennyt kävely-Alekski todettiin ykskantaan laittomaksi!⁴⁴⁰ Kauppiasyhdistyksen valittaja-asema ja yksiniitinen uutisointi levittivät tehokkaasti käsitystä siitä, että Helsingin ydinkeskustan liike-elämä vastusti kävelykeskustaa konservatiivisuuttaan periaatteessa. Siitä ei ollut todellisuudessa kysymys. Vastustus perustui autoliikenteen ja pysäköinnin vaikeutumiseen. Sen takana olivat Stockmannin kriittisten ennakkokäsitysten lisäksi ko-keilun aikana saadut todelliset kokemukset.

Ratkaisevaa Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen kannalta oli ilmeisesti Kaupunkiliiton lausunnossaan esittämä käsitys. Kaupunkiliitto yhtyi valittajan näkemykseen siinä, että katu oli käsitettävä ensisijaisesti yleiseen liikennekäyttöön luovutetuksi alueeksi: katu ja kadunkäyttö liikenteeseen olivat siten kadunvarren tontin omistajien loukkaamaton yksityinen oikeus. Tontinomistajien etujen turvaamiseksi rakennuslaissa oli säännös siitä, milloin kaupungin oli rakennettava katu uudelle asemakaava-alueelle. Koska valittajan mainitsemaa huoltoajon vaikeutumista ja liikkeiden asiakasmäärän vähenemistä ei näytetty valituksessa toteen, tuli kaupungin päätöksen lainmukaisuutta arvioida Kaupunkiliiton mielestä sen mukaan, sisältyikö päätös kaupunginhallituksen toimivaltaan vai ei.

Kaupunki käsitti asian enemmistölläisen juristin Lauri Nordbergin näkemyksen mukaisesti vain liikennettä ja liikenteen järjestelyjä koskevaksi ratkaisuksi, jonka kaupunginhallitus saattoi tehdä liikenneministeriön liikennemerkejä koskevien määräysten mukaisesti.⁴⁴¹ Tämä ei kuitenkaan Kaupunkiliiton mielestä ollut pätevä perustelu vuoden 1970 kokeiluun: ”Asiakirjoista saatavan selvityksen mukaan ei jalankulkijain liikenneturvallisuus Aleksanterinkadulla enempää kuin liikenteen sujuminenkaan ole ollut pääasiallisena syynä jalankulkukaturjärjestelyyn. Kysymyshän on ollut viihtyvyydestä, ympäristöhygieniasta, eräänlaisesta julkisen oleskelutilan muodostamisesta yms.” Koska kyse siten oli katualueen käyttötarkoituksen muutoksesta, Kaupunkiliitto päätteli, että kävely-Aleksista olisi tullut päättää asemakaavalla.⁴⁴² Asemakaavapäätös kuului aina kau-

⁴⁴⁰ Helsingin Sanomat 25.4.1972, Uusi Suomi 25.4.1972. Uutinen julkaistiin samana päivänä lisäksi ainakin seuraavissa lehdissä: Aamulehti, Etelä-Saimaa, Etelä-Suomen Sanomat, Hufvudstadsbladet, Forssan Lehti, Kansan Lehti, Keskipohjanmaa, Keskisuomalainen, Länsi-Savo, Länsi-Suomi, Päivän Sanomat, Salon Seudun Sanomat, Satakunnan Kansa, Savon Sanomat, Turun Sanomat ja Vasabladet.

⁴⁴¹ Kävelykatukokeilu 70, 5–7. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1969. Kaupunkisuunnitteluviraston valmistelussa todettiin rakennuslain ja tieliikennelain antamien ohjeiden epämääräisyys. Virasto lainasi valmistelussaan Nordbergin tulkintaa: ”Katu on oikeudellisesti pidettävä yleiseen käyttöön tarkoitettuna esineenä. Yleinen käyttö on kadun kohdalla käyttöä yleisenä liikenneväylänä. Liikenne voi olla yhtä hyvin jalankulkuliikennettä kuin ajoneuvoliikennettäkin. Kadun luonteesta yleiseen liikenteeseen tarkoitettuna esineenä johtuu, ettei katua saa kokonaan sulkea liikenteeltä ainakaan pysyvästi. Sen sijaan voidaan liikennettä kadulla rajoittaa sen mukaan kuin liikenteen tarkoituksenmukainen järjestely vaatii. --- Mitä liikennettä milläkin kadulla sallitaan ja missä määrin, on puhtaasti liikenteellinen tarkoituksenmukaisuuskysymys, jolloin huomioon on otettava niin hyvin jalankulkuliikenteen kuin ajoneuvoliikenteen tarkoituksenmukainen järjestely. Edellä esitetyn perusteella ei kadun muuttamiseen pääasiassa jalankulkuliikenteen kaduksi siten, että sillä olisi sallittu ainoastaan raitiotie- ja huoltoliikenne, tai huoltoliikennekin vain määrätunteina, ole oikeudellista estettä.”

⁴⁴² KHO DNo 2750/30/71, Taltio n:o 843 / 8.3.1972. KAA.

pungin ylimmälle päätöksentekoaikavälille, valtuustolle, ei hallitukselle. Kaupunginvaltuuston olisi siksi pitänyt asemakaavassa määritellä Aleksanterinkatu yleisestä kadusta poikkeavaksi ”eräänlaiseksi julkiseksi oleskelutilaksi”, yhteiseksi paikaksi.⁴⁴³

Erotuksena aukioon tai puistoon Aleksanterinkadulle olisi asemakaavakäsittelyssä pitänyt Kaupunkiliiton mielestä määritellä myös ajoneuvoliikenteen käyttötarkoituksia raitiovaunu-, taksi- ja huoltoliikenteen sallimiseksi. Vaikka kävelykatukokeilu oli jo oikeuskäsittelyn aikaan ohi, Kaupunkiliitto piti asian ratkaisemista tärkeänä sen takia, ”että nyt käsiteltävä valitus toisi ratkaisun siihen, mikä on oikea ja laillinen menettely kävelykadusta päätettäessä”. Kaupunkiliitto huomautti, että Ruotsissa oli voimassa asetus, jossa mahdollistettiin määräykset henkilöautoliikenteen kieltämiseksi jalankulkukadun perustamisen takia. Suomessa lainsäädäntö ei sen sijaan yksiselitteisesti ohjannut kävelykatujen muodostamista. Kaupunkiliiton toivomuksesta huolimatta esimerkiksi liikenneministeriö ei hallinto-oikeusjutun käsittelyn yhteydessä tarkastellut asiaa tältä kannalta vaan puolusti vain Helsingin kaupungin käsittelytapaa (koska oli sitä suositellut).⁴⁴⁴

Kaupunkiliiton tulkinta likeydinkeskustan kävelykadusta ei-pelkästään-liikenteellisenä ratkaisuna vastasi sitä yleistä mielikuvaa, jonka tuottamiseen aikakauslehdistö osallistui: kävelykatukokeilun aikana Aleksanterinkatu tosiaan muodosti Helsinkiin aivan uudenlaisen kaupunkitilan. Se ei ollut enää yleisen mielipiteen mukaan tieliikennelain ja rakennuslain tarkoittamassa mielessä liikennekäytössä ollut yleinen väylä. Tämä oli Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen ytimenä. Kadulta oli poikkeuksellisesti yksityisautoilu pääosin kielletty. Liikenneväylän sijaan Aleksanterinkadusta oli muodostunut katukahviloiden, tempausten, tapahtumien ja katukonserttien ansiosta eräänlainen kaupunkilaisten yhteinen paikka.

Yhteinen katu ei ollut muodostunut liikenteen rajoittamisen seurauksena, vaan sen seurauksena, että kaupunkilaiset ja yritykset keksivät kadulle liikenteen sijasta muuta toimintaa ja toteuttivat sen. Kokeilukesänä aikakauslehdet ylläpitivät yhteisen kadun mielikuvaa myönteisillä, runsaasti kuvitetuilla tarinoilla uudesta elävästä kaupunkikulttuurista. Yhteistä paikkaa koskevan mielikuvan voimasta kertoivat myös sanomalehtien kriittiset jutut: kritiikin takana oli pettymys kävelykadun käytännön toteutukseen – korkeaksi viritetyneiden odotusten takia.

Myös 1960-luvun jälkipuolen ideat Aleksanterinkadun kehittämiseksi olivat tähänneet uudenlaisen kaupunkitilan muodostamiseen. Istutukset, näyttelytaulut ja katupenkit ko-

⁴⁴³ Nykyään kaupunkisuunnittelussa on koulukunta, joka painottaa keskustan katujen suunnittelua pikemmin yhteisenä julkisena paikkana kuin liikenneväylänä. Ks. esim. www.pps.org

⁴⁴⁴ KHO DNo 2750/30/71, Taltio n:o 843 / 8.3.1972. KAA. Ks. myös Nya Pressen 15.1.1973 Greger Grönqvist, Det blir aktuellt igen... Ska Alexen bli gågata? Tammisaaren kaupunginjohtaja Nils Forssell kertoi, että Suomen ensimmäinen pysyvä kävelykatu oli muodostettu Tammisaareen yksinkertaisesti liikennemerkkipäätöksellä. Sitä ei ollut kukaan vastustanut. Myöhemmin keskustan asemaakaavaan merkittiin sana kävelykatu. Nya Pressenin juttu oli ajankohtainen, koska korkein hallinto-oikeus oli kumonnut myös Paraisten kävelykatupäätöksen sillä perusteella, että samanaikaisesti ei ollut uudistettu kauppalan rakennusmääräyksiä.

rostivat vapaata oleskelua esimerkiksi Jorma Männyn suunnitelmassa.⁴⁴⁵ Vaikka ideoissa uuden katutilan käyttäjä ei eroteltu sosiaalisesti – ja katu olisi ollut tässä mielessä yhteinen -, katu olisi muodostanut myös kaupallisen tilan. Esimerkiksi Myynti- ja mainoskoulun rehtori Niilo Hentola kannusti kokeilemaan jouluvaloin varusteltua Aleksanterinkatua kävelykatuna jo jouluna 1965, koska arveli sen lisäävän jalankulkijoiden viihtymistä ja liikkeiden myyntiä.⁴⁴⁶ Kaupallisia hyötyjä kannatettiin myös poliittisessa vasemmistössä. ”Muistuttaa täytyy, että kävelykadun ideaan kuuluu hyvin leimallisesti tietty kaupallisuus, raha, markkinameininki”, sanoi Arvo Salo.⁴⁴⁷ Me Naisten toimittaja Leila Kalliala jopa esitti kannattamansa kävely-Aleksin kattamista, jotta se muodostuisi parhaaksi mahdolliseksi ostoskaduksi.⁴⁴⁸

Suunnittelijat olisivat sallineet yhteisen paikan kaupallisen hyödyntämisen. Esimerkiksi kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara vetosi OECD:n tutkimukseen perustellessaan vuonna 1973 autottoman kävelykeskustan muodostamista: se hyödyttäisi sekä asukkaita että alueen liike-elämää.⁴⁴⁹ Jalankululla oli ollut ensisijainen asema myös Suomen pääkaupungin ytimessä vielä ennen sotia. Ilta-Sanomien lukija Heimo Taskinen huomautti kävelykatukokeilun jälkeen, että lähes kaikki Helsingin kadut olivat olleet kävelykatuja vain jokin vuosikymmen aikaisemmin. Enemmistö ry:n radikalismi tuli suhteuttaa siihen: vaatimus kävely-Aleksista oli pelkästään pyrkimystä palauttaa ”kadunpätän entisyyttä”. Taskinen muistutti hauskaasti, kuinka Suomen entiset presidentit Ståhlberg ja Relander olivat olleet innokkaita päiväkävelijöitä. Relander esimerkiksi tapasi Taskisen tietojen mukaan ulkona ministereitä ja kansanedustajia ja hoiti siten virkaansakin kadulla kävelen.⁴⁵⁰

Julkisen paikan kysymykset olivat ajankohtaisia 1970-luvun vaihteen tienoilla Länsi-Euroopan nuorissa vasemmistolaispiireissä. Samoin jo ikääntynyt kaupunkitutkimuk-

⁴⁴⁵ Arkkitehti 1/1967 Jorma Mänty, Aleksanterinkatu ja jalankulkuliikenne.

⁴⁴⁶ Ilta-Sanomien 16.11.1965 Joulu-Alexi kävelykaduksi?

⁴⁴⁷ Pääkaupunki 10.4.1975 Arvo Salo, Päätön kaupunki.

⁴⁴⁸ Me Naiset 7.6.1967 Leila Kalliala, Tiimalasi, Aleksanterinkatu kävelykaduksi jonne pääsevät vain jalankulkijat ja raitiovaunut.

⁴⁴⁹ Rakennustaito 12/1973 Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara, Hovimestarille kävelykatukysymyksestä. ”Kyseinen raportti on lähinnä länsieurooppalaisiin selvityksiin perustuva kirjallisuusyhteenvedo kaupunkikeskustojen kehittämisestä. Ao. raportin kohta on suora lainaus Traffic Engineering -lehden numerosta 2 / 72 (S. Teplý: Pedestrian zone in Munich). Vastaava huomio (viihtyisä ympäristö tekee ihmiset iloiseksi JV) on myös löydettävissä OECD:n julkaisemasta tutkimuksesta autottomista alueista Saksan kaupungeissa (Traffic-Free Zones in German Cities, OECD 1972). --- Lopuksi on todettava, että kymmenissä kaupungeissa Saksan liittotasavallassa, Ruotsissa ja Englannissa toteutetut autottomat keskustat ovat osoittautuneet niin asukkaiden kuin keskustan liikeyritysten kannalta onnistuneiksi.”

⁴⁵⁰ Ilta-Sanomien 1.3.1971 Heimo Taskinen, Miksi presidentit eivät enää kävele Aleksilla? Taskinen hyökkää myös Toivosta vastaan: ”Metsänhoitaja Panu Toivonen esiintyy kuin olisi Suomen McCarthy. Kaikesta ja kaikialta hän metsästäää kommunismia. Toistuvasti hän, milloin milläkin kanavalla, varoittaa erityisesti pääkaupungin asukkaita kävely-Aleksista, liikennejärjestelyjen uudistamisesta sekä ruuhkien ja saasteen torjumisesta, joilla hänen mukaansa aiotaan tuhota Suomen tasavalta ja erityisesti elinkeinotoiminta.”

sen teoreetikko Henri Lefebvre oli tuolloin aktiivinen ja tuottelias. Suomen julkisessa keskustelussa ei tietääkseni vedottu teorioihin, mutta ajassa tartuttiin samoihin kysymyksiin kaikkialla. Esittelin tutkimukseni alkupuolella Lefebvrea seuranneen David Harvey'n näkemyksiä. Ne valottavat Helsingin kävelykatukonfliktin alkuvuosien merkitykset mielenkiintoisesti.

Harvey vertaa yhteistä katutilaa muihin yhteisiin kulttuurisiin tuotoksiin, kuten kieleen, yhteiskunnallisiin toimintatapoihin ja ihmissuhteita määrittäviin sosiaalisuuden muotoihin. Kulttuurin yhteiset tuotokset ovat kenen tahansa käytettävissä. Julkisten paikkojen ja julkishyödykkeiden, kuten vesi- ja viemärijärjestelmän, terveydenhuollon ja koulutuksen, kehitys on ollut ratkaisevaa yhteiskuntien taloudelliselle kehittymiselle. Harvey'n mukaan yhteiseksi tekeminen, *commoning*, on epävakaa ja jatkuvasti käynnissä oleva prosessi, johon osallistuu erilaisia ryhmittymiä keskenään ristiriitaisine intresseineen. *Yhteisvarallisuus* ei ole vaihdettava hyödyke, mutta se voi kaupallistua ja kapitalisoitua yksityiseksi hyödyksi. Esimerkiksi kaupungin vetovoimaisuus on seurausta kaupunkilaisten pitkään jatkuneista yhteisistä toimenpiteistä, mutta vain matkailuyritykset voivat Harvey'n mukaan hyödyntää vetovoimaa kaupallisesti. Samalla tavoin esimerkiksi sosiaalisen median arvo muodostuu miljoonien ihmisten osallistumisesta median käyttöön, mutta median kapitalistinen hyödyntäminen on mahdollista vain harvoille.⁴⁵¹ Kuitenkin Richard Floridan mukaan se, että asukkaat osallistuvat kaupunkiympäristön tuottamiseen, palkitsee sinänsä. Asiantuntija-ammattilaiset luovat myös omaa identiteettiään, kun osallistuvat julkisen tilan käyttötarkoituksen säätelyyn. Lisäksi, kun kaupungin vetovoimaisuus kasvaa, hyötyvät useimmat kaupunkilaiset, vaikka jotkut yritykset pystyvät hyödyntämään sitä eniten.⁴⁵²

Kulttuurisesti tuotettu yhteisvarallisuus ei kulu käytössä mutta voi banalisoitua taloudellisesta hyväksikäytöstä: Harvey pitää autoliikenteen valtaamia keskustan katuja tyyppillisenä esimerkkinä tuhoutuneesta yhteisestä. Liikenteen pahasti tukkimat kadut eivät palvele enää edes autoliikenteen etuja puhumattakaan jalankulkijoista tai liikeyrityksistä. Ennen autoistumista keskustojen kadut olivat Harvey'n mukaan yhteisiä. Kadut oli vielä sotien jälkeen suosittuja kohtaamis- ja leikkipaikkoja, mutta autoistuminen tyypisti niiden merkityksen vain liikenneväyläksi.⁴⁵³ Helsingin kävelykatukokeilun hallinto-oikeusjuttuunsa puntaroitiin siten kadun luonnetta kaupunkitutkimuksen kannalta olennaisella ja muis- tamisen arvoisella tavalla.

Kävelykatukokeilu tavallaan muutti Aleksanterinkadun väliaikaisesti perinteiseksi yhteisvarallisuudeksi. Se loukkasi KHO:n mukaan kadunvarren kiinteistöjen yksityistä lailista oikeutta liikenneitävissä olevaan katuun, joka toki oli luonteeltaan julkinen. Suomen lainsäädäntö ei antanut selvää ohjetta oikeaan menettelyyn. Muutos yleisestä liikenneka-

⁴⁵¹ Harvey 2012, 72–74.

⁴⁵² Florida 2005, 419–420.

⁴⁵³ Harvey 2012, 72–74.

dusta yhteiseksi kävelykaduksi edellytti Kaupunkiliiton ja Korkeimman hallinto-oikeuden tulkinnan mukaan monimutkaista asemakaavakäsittelyä ja viime kädessä sisäasianministeriön ja esimerkiksi poliisiviranomaisten hyväksyntää. Se osoitti, kuinka tiukasti autoilunkasvu oli takertunut Suomen kaupungistumisen hallintamentaliteetiksi 1970-luvulla.⁴⁵⁴

Harveyn tulkintaan vaikuttivat kokemukset Pariisiin toukokuun 1968 ylioppilasmella-koista ja katutaistelusta. Kadunvaltauksia ja tempauksia toteuttaneessa Enemmistö ry:ssä oli alkuvuosina paljon samantyyppistä karnevalismia ja leikkisää anarkistisuutta kuin esimerkiksi pariisilaisilla situationisteilla oli 1950-luvulla: tavoitteena oli osoittaa todeksi, että abstraktit yhteiskunnalliset valtasuhteet ilmenivät tilallisina käytäntöinä, siinä ketkä voivat tuottaa kaupunkitilaa ja millä ehdoilla.⁴⁵⁵ Katumielenosoituksilla enemmistöläiset ajoivat asiaansa. Samalla he tulivat osoittaneeksi, kuinka autoilun edellyttämä teknologinen struktuuri kontrolloi katujen käyttöä. Konfliktitilanteessa valtiota edustanut poliisi suojeli lain nimessä autoilujärjestelmää jalankulkijoiden kurittomuudelta.⁴⁵⁶

Niinpä kun Enemmistö ry osoitti kaupungintalolla mieltään toukokuussa 1973, se vetosi Aleksanterinkadun menneeseen yhteisen kadun luonteeseen. Kadun edelleen voimassa ollut asemakaava oli vuodelta 1887 – ajalta ennen autoja. Enemmistöläiset ihmettelivät, kuinka sillä voitiin perustella autoliikenteen valta-asemaa – ja vaatia autoliikenteen rajoittamiseen asemakaavan muutosta!⁴⁵⁷

Syksyn 1972 vaaleissa kaupunginvaltuustoon valitut Enemmistö ry:n jäsenet ruotsalaisten Ulla Gyllenberg, liberaalien Aino Hänninen, Skdl:n Kalevi Kilpi, Sdp:n Lauri Nordberg ja kokoomuksen Eva-Maija Pukkio vaativat heti uuden valtuuston aloitettua esitystä kävely-Aleksista kaupunginvaltuuston käsittelyyn, jotta kadun muutostyöt ehdittäisiin

⁴⁵⁴ Kirkko ja kaupunki 11.9.1974 Lauri Nordberg, Miten kävi Aleksin? Sosiaalidemokraatteja edustanut lakimies Lauri Nordberg oli keskeisiä enemmistöläisaktiiveja. Hän tuskaili, että Suomen kaupunkien keskustan tervehdyttämisen tuntui voimassa olevan lainsäädännön oloissa ylivoimaisen vaikealta. Enemmistöläisen Asko Salokorven pääsihteerinä luotsaama parlamentaarinen liikennekomitea ehdotti tieliikennelakiin muun muassa säännöstä, joka tekisi kävely- ja joukkoliikennekatujen muodostamisen yksinkertaisemmaksi. Suositus johdettiin monien vaiheiden jälkeen pihakatua tarkoittaviin säännöksiin vuonna 1982 voimaan astuneessa tieliikennelain kokonaisuudistuksessa.

⁴⁵⁵ Lefebvre 1991 (1974), 401–405.

⁴⁵⁶ Ks. myös Norton 2011, 72–78. Jalankulkijoiden kurissapitämisen synty myös kulttuurisia käytäntöjä. Autoilupiirit kampanjoivat jalankulkijoita vastaan Yhdysvalloissa jo 1910-luvulla saadakseen tilaa kaduilta autoilulle. Käsite ”jaywalking” kuvasi kuritonta kadun ylittämistä suojateistä piittaamatta. ”Jaywalkers” oli pejoratiivinen ilmaus, jolla haluttiin rajoittaa jalkakäytävät ja suojatiet jalankulkijoiden reviiriksi, jotta katutila jäisi muutoin autoliikenteen käyttöön.

⁴⁵⁷ Iltä-Sanomien 21.5.1973 Enemmistö ry: Kävely-Aleksin autoliikenne yksisuuntaiseksi, Kansan Uutiset 13.9.1973 Autoton ydinkeskusta lähdyssä Helsingin päätöksentekijöille. ”Autottoman ydinkeskustan toteuttamista hidastaa se, että mikäli siihen katsotaan tarvittavan asemakaavanmuutos, asia on käsiteltävä valtuustossa ja sisäministeriössä saakka. Mielipidetaulussaan Enemmistö r.y. näyttelyn yhteydessä ihmettelee, miksi ei nykyinen, vuonna 1887 hyväksytyt asemakaava sovellu autottomaksi ydinkeskustaksi – eihän tuolloin ollut autoja lainkaan!”

tehdä kesäksi 1973.⁴⁵⁸ Tässä näkyi taipumus nähdä mennyt kävelykatukokeilu ikään kuin puoli vuotta kestäneenä mielenosoituksena yhteisen kadun puolesta. Yhteiselle kadulle sallittiin myös kaupalliset funktiot. Kaupungin lakimiehet olivat kuitenkin tässä vaiheessa omaksuneet Korkeimman hallinto-oikeuden opettamana kannan, jonka mukaan autoilun rajoittamista tarkoittavat päätökset edellyttivät asemakaavakäsittelyä kaikkine pitkäisine menettelyineen. Virka-asiantuntijoiden tuli valmistella muutos. Naapureita oli kuultava. Kaupunginvaltuuston piti hyväksyä uusi kaava. Poliisiviranomaisten täytyi puoltaa sitä ja sisäasiainministeriön vahvistaa se. Pelkkä kaupunginhallituksen liikennemerkkipäätös tai kaupunginvaltuuston määrärahapäätös katutöiden toteuttamiseksi ei ollut enää kaupungin asiantuntijoiden mielestä riittävä menettelytapa.⁴⁵⁹

Niinpä Stockmannin ja kauppakamarin edustama linjaus, joka painotti kiinteistöjen yksityistä oikeutta yleisiin liikenneväyläkatuihin, voitti kaupungin päätöksenteon näkökulmasta keväällä 1973. Vastateesinä ajankohtaiskeskustelussa oli Enemmistö ry:n ja kaupunkisuunnitteluviraston näkemys kävelykadusta uudenaikaisena (tai perinteisenä) kaupunkitilana, urbanistisena yhteismaana. Sellaisia kadut ehkä olivat ennen teknologistumistaan sotien jälkeen. Korkeimman hallinto-oikeuden rakennuslaintulkinta merkitsi sitä, että kadunvarren kiinteistönomistajien tahto asetettiin katutilan yhteiskäyttötavoitteen edelle ilman varauksia. Tulkinta on säilynyt vallitsevana edelleen.

Jos ajatellaan, että liikenteen rauhoittaminen edistää ihmisläheistä ja monimuotoista kaupunkielämää, ilmapiiriä ankeuttivat 1970-luvulla konservatiiviset elinkeinoelämän järjestöt. Lain lukeminen meni tarkaksi. Niinpä esimerkiksi Helsingin asuntoyhtiöiden yhdistys, Helsingin kiinteistöyhdistys ja Helsingfors svenska fastighetsförening asettuivat julkisesti Stockmannin tueksi vastustamaan vuonna 1976 pelkästään jo kävely-Aleksin suunnitteluakin.⁴⁶⁰ Samoin vuonna 1978 Uudenmaan läänioikeus kumosi Korkeimman hallinto-oikeuden vuoden 1972 laintulkinnan perusteella suunnitelmat, jotka tähtäsivät Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiseen, koska jalkakäytävät olisivat jatkuneet Kluuvikadun risteuksen yli ja siten haitanneet ajoneuvoliikennettä Kluuvikadulla.⁴⁶¹

⁴⁵⁸ Ilta-Sanomat 16.2.1973 Valtuudet kimpaantuivat Kävelyaleksin viivyttelystä.

⁴⁵⁹ Uusi Suomi 20.3.1973 Kävelykatuja vain kaavamuuoksella, Ennakkotapaus Paraisilla, Uusi Suomi 23.3.1973 Känne kävelykatuasiassa. Lehden pääkirjoituksessaan esittämän tulkinnan mukaan KHO:n kanta tarkoitti, että kävelykatumuutos edellytti aina asemakaavakäsittelyä: ”tähänastiset kävelykatukokeilut Helsingissä ovat nyt osoittautuneet lainvastaisiksi”, Nya Pressen 11.4.1973 Greger Grönqvist, Gå-Alexen hänger nu på ett hår... Panu & Co har trumf på hand, Uusi Suomi 17.9.1974 H:gin lainopillinen osasto, Jalankulkijain Aleksin vain periaatteellisia päätöksiä. Ennen kuin tällaisiin järjestelyihin päästään, se edellyttää mm. asemakaavan muutosta, määrärahoja ja uusia päätöksentekoa.”

⁴⁶⁰ Helsingin Sanomat 23.4.1976 Kiinteistöyhdistykset vastustavat kävely-Aleksia, Suomen Kiinteistölehti 5/1976 Kiinteistöyhdistykset vastustavat Aleksin-suunnitelmaa.

⁴⁶¹ Helsingin Sanomat 21.11.1978 Oikeus hylkäsi Kävely-Aleksin piirustukset, Demari 21.11.1978 Kävely-Aleksin kaadettiin.

8. Helsinkiläisten autoilukriittinen mentaliteetti

Vaikka muut ilmaisivat pettymystä, kaupunkisuunnitteluviraston mukaan Aleksanterin-kadun kävelykatukokeilu tuotti rohkaisevia tuloksia. Virasto sisällytti kävelykeskustan 1970-luvun yleiskaavaan. Kyse ei kuitenkaan ollut autottomasta keskustasta. Samaan esitykseen tuli piirteitä, jotka olisivat lisänneet merkittävästi ydinkeskustan saapuvaa autoilua ja läpiajoliikennettä.

Käsitellessään yleiskaavaa vuonna 1976 kaupunginvaltuusto pääsi ensi kerran ydinkeskustan liikennekysymysten äärelle sitten vuoden 1969 metropäätöksen. Yllättäen valtuuston vasemmistolaisista ja joistakin porvareista koostunut enemmistö muutti yleiskaavan sisällön vastoin viraston valmistelua vähentämään autoilua ydinkeskustassa.

Valtuuston liikennepoliittinen vasemmisto nojasi laajaan autoilukriittiseen kaupunkilaismielipiteeseen. Yleinen mielipide kumpusi asukkaiden kaupungilla kokemista autoilun haittavaikutuksista. Autoilukriittistä mentaliteettia oli myös tuotettu poliittisesti vastapainoksi toimintatavalle, jonka ympäristöaktivistit kokivat vallitsevaksi ja autoistumista suosivaksi. Kaupunkitilaa oli raivattu liikenneväylien ja pysäköintipaikkojen käyttöön 1960-luvulta lähtien. Kansan moraalinen närkästys kaupunkiympäristön eroosiota kohtaan loi kysyntää ympäristötietoiselle politiikalle.⁴⁶²

Mentaliteetin jäljittäminen edellyttää päättelyä, jossa lähteinä käytetään muun muassa tutkittavana aikana syntyneitä kulttuurituotoksia. Esitän tässä luvussa tulkinnan, jonka mukaan jäljet helsinkiläisten autoilukriittisestä mentaliteetista tallentuivat tunnistettavasti 1970-luvun lopun populaarikulttuurin teoksiin.

8.1 Ajatus jalankulkemisen ensisijaisuudesta

Missä kansalaiset, puolueet, ympäristöaktivistit ja elinkeinoelämä esittivät poliittisia kantojaan Helsingin liikenteestä, siinä kaupunkisuunnitteluvirasto pyrki löytämään käytännön

⁴⁶² Moraalisesta närkästyksestä osana ympäristön politisoitumista ks. Ampuja 2007, 59.

toteutusedellytykset muun muassa Aleksanterinkadun alueen kävelykeskustalle. Kävelykatukokeilua seurannut oikeusjuttu muistutti asiantuntijoille, että vähäinkin kävelykatu piti suunnitella asemakaavan tarkkuudella osana liikenteen kokonaissuunnittelua, jos järjestelyt koskivat liikekeskustan tärkeintä ydintä.

Kymmenistä liikennesuunnitelmista, maankäytön visioista ja kaupunkikuvatarkasteiluista puristui 1970-luvun puolimaissa esitys Helsingin yleiskaavaksi. Se tarkoitti suunnitelmaa, joka ohjasi päätöksiä sen varalta, että voimassa olevia asemakaavoja alettaisiin muuttaa. Asemakaavat puolestaan sisälsivät tonttien maankäyttöä sitovat määräykset.

Viraston suunnitelma liikeydinkeskustan liikenneoloista muotoutui pääpiirteittäin jo, kun yleiskaavaa valmisteltiin 1970-luvun alkuvuosina. Kaupunkikeskustojen autoilun rajoittaminen nousi noihin aikoihin esiin, koska Münchenin kaupunki toteutti laajamittaisen kävelykeskustauudistuksen ennen vuoden 1972 olympialaisia. Kymmenet saksalaiset kaupungit noudattivat sen esimerkkiä.⁴⁶³ Se osoitti, että julkisen tilan politiikalla katsottiin olevan merkitystä kaupungin markkinoinnin kannalta. Helsingin ytimen jalankuolosuhteita parantava esitys sijoittui liikennepoliittisesti Smithin ja Polvisen visioiman autolukaupungin ja Enemmistö ry:n vaatiman autottoman keskustan välimaastoon. Asiantuntijoiden tavoitteeksi tuli autoilun rajoittaminen ytimen kaduilta siten, että ensin rakennettaisiin merkittävästi uusia autoliikenneväyliä ja pysäköintilaitoksia.

Niinpä Helsingin kaupunkisuunnittelussa syntyi nopeasti jo Jane Jacobsin mainitsema asetelma, että kun keskustelunaiheeksi tulevat kävelykadut ja jalankulkukeskusta, niin heti aletaankin puhua pysäköintilaitoksista ja uusista liikenneväylistä! Kaupunkisuunnitteluvirastokin perusteli resurssiensa käyttöä autoliikenteen organisointiin sillä, että kävely tulisi olla ydinkeskustan ensisijainen kulkumuoto. Tavoite lisätä väyläkapasiteettia autoliikenteen käyttöön on sittemmin ollut tärkeässä osassa kaikessa Suomen kaupunkien kävelykeskustaa koskevassa päätöksenteossa.

Ydinkeskustan uudistamista koskeva metro- ja katusuunnittelu keskitettiin viraston liikennesuunnitteluosastolla kantakaupunkiprojektille pian Aleksanterinkadun kävelykatukokeilun päättymisen jälkeen.⁴⁶⁴ Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston apulaisosastopäällikkö Seppo Sanaksenaho julkisti kesällä 1971 Helsingin jalankulikutkimuksen, jossa hyödynnettiin Aleksanterinkadun kävelykatukokeilun suunnittelu- ja seurantatietoja. Jalankulikutkimus oli teknisen yhdyskuntasuunnittelun taidonnäytteenä verrattavissa lähes Smithin ja Polvisen kaupunkiseudun liikennetutkimukseen. Kaupungin omia asiantuntijoita avustivat tutkimuksen teossa kolmen eri toimiston insinöörit, muiden muassa Pentti Murole Liikennetekniikka Oy:stä ja Nils Rosén Trafikplanering Ab:stä Tukholmasta.⁴⁶⁵

Helsinkiläisten laskettiin ja arvioitiin kävelevän päivittäin yhteensä lähes kolme mil-

⁴⁶³ Hass-Klau 2015, 47.

⁴⁶⁴ Helsingin kaupungin virastot ja laitokset 10 1974, 161. HKA.

⁴⁶⁵ Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus, 5–6. HKsvA.

joonaa kertaa ja yhteensä noin 1 200 000 kilometriä. Jokaisen helsinkiläisen keskimääräisestä päivittäisestä noin neljästä matkasta keskimäärin reilu puolet (2,2) tehtiin pelkästään jalkaisin. Tulokset perustuivat peräti 10 000 jalankulkijan haastatteluun. Haastattelijat kysyivät kadulla satunnaisesti valituilta kulkijoilta kävelytottumuksista, kävelymatkojen lähtö- ja päättymispaikoista, matkoihin käytetystä ajasta ja niiden tarkoituksesta, keskustan miellyttävistä ja epämiellyttävistä kävelypaikoista ja niin edelleen. Haastatteluilla kerättyä tietoa täydennettiin keskustan ilmakuvauksilla ja ydinkeskustan jalankulkijalaskennoilla. Tietoja yhdistämällä tutkijat pystyivät laskemaan jopa helsinkiläisten keskimääräisen kävelynopeuden (5,1 kilometriä tunnissa vuonna 1970). Eniten kävelivät kantakaupungin asukkaat, ja eniten käveltiin keskustassa.⁴⁶⁶

Tutkimus muodosti perustan Helsingin liikennesuunnittelussa edelleen vaikuttavalle periaatteelle jalankulusta keskustan ensisijaisena liikennemuotona. Tutkimuksen perusteella tiedettiin, että helsinkiläisten kaupunkimatkoihin käyttämästä ajasta kului vuonna 1970 jalkaisin tehtyihin matkoihin 45 prosenttia, julkisissa kulkuvälineissä 38 prosenttia ja henkilöautossa 17 prosenttia.⁴⁶⁷ Jalankulun asettaminen etusijalle ei kuitenkaan aiheuttanut nopeita käytännön toimenpiteitä kaduilla, ja esimerkiksi Enemmistö ry:n Komi ja Helander paheksuivat jalankulkijoiden olosuhteiden jatkuvaa heikentämistä päinvas- taisesti strategisesta tavoitteesta huolimatta. Aleksanterinkadun kävelykatokokeilusta ja pitkän tähtäyksen suunnittelupuheesta huolimatta jalkakäytäviä kavennettiin ja suojaiteita vähennettiin 1970-luvun alussa esimerkiksi Mannerheimintielle, Runeberginkadulla ja Helsinginkadulla.⁴⁶⁸

Kaupunkisuunnittelulautakunnan enemmistö vaati virastolta nopeasti pysyvän kävely-Aleksin mahdollistavaa kaavamuutosta. Viraston suunnittelijat sisällyttivät liikeydin- keskustan muutokset osaksi ”kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua”. Se merkitsi ydin- keskustan jalankulkuolojen tarkastelemista osana liikenteen pitkän ajan suunnittelua ja osana kantakaupungin yleiskaavatyötä. Nopeiden yksittäisten toimenpiteiden, kuten lautakunnan toivoman kaavamuutoksen, sijasta kaupunkisuunnitteluvirasto painotti tutkimus- ten seurauksena eri liikennemuotojen yhteensovittamista ja kokonaisuuden hallintaa. Käytännössä se johti keskustan liikennesuunnitteluun edelleen yksityisautoilun ehdoilla: au- toilun kasvu nähtiin jalankulkua painottavista periaatteista ja metropäätöksestä huolimatta tärkeimpänä liikenneoloihin vaikuttavana taustatekijänä. Kaupunkisuunnitteluviraston lii- kennesuunnittelijat harjoittivat kaksoisstrategiaa. Esimerkiksi vuonna 1973 kerrottiin kau- punginvaltuustolle keskusta-autoilun rajoittamisesta, mutta samanaikaisesti valmisteltiin Vapaudenkatua yleiskaavaan.⁴⁶⁹

Suunnittelijoiden tuli ottaa autoilun kasvu huomioon. Kokonaisuuden hallinta tiivis-

⁴⁶⁶ Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus, 8, 16, 30, 62, 69. HKsvA.

⁴⁶⁷ Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus, 7, 11. HKsvA.

⁴⁶⁸ Päivän Sanomat 16.6.1971 Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry, pj Ville Komi ja varapj Vilhelm Helander, Enemmistö ry:n kanta Helsingin liikenteestä.

⁴⁶⁹ Helsingin kaupungin kunnallishallinto 1973, 33. HKA.

tyi jälleen kysymykseen keskustan pysäköinnistä, vaikka pysäköintikapasiteetin kasvutavoitteet olivat nyt 1970-luvun alussa selvästi maltillisemmat kuin Smithillä ja Polvisella muutamaa vuotta aiemmin. Seppo Sanaksenaho arvioi 1980-luvun liikenne-ennusteisiin vedoten, että Helsingin niemelle tarvittaisiin olemassa olevien noin 33 000 pysäköintipaikan lisäksi vähintään noin 10 000 uutta paikkaa. Smith ja Polvinen olisivat kaksinker- taistaneet määrän. Lisäksi läpiajoliikenteen rauhoittaminen Töölössä ja Kalliossa edellyt- ti Sanaksenahon mukaan Vapaudenkadun rakentamista.⁴⁷⁰

Kaupungin liikennesuunnittelu tasapainoili poliittisessa painostuksessa. Enemmistö ry oli saavuttanut aloitteentekijän aseman liikennekeskustelussa. Myös HYY:n hallitus arvosteli ”lyhytnäköisesti ja yksipuolisesti henkilöauton käyttöä suosivaa Helsingin lii- kennepolitiikkaa”.⁴⁷¹ Autoalan keskusliiton toimitusjohtaja Kurt Lindén puolestaan suo- mi suunnittelijoita liiallisesta joukkoliikenteen suosimisesta. Lindén näki kaupungin lii- kennesuunnitelmissa, kuten Toivonen, merkkejä ääriivasemmistolaisista yksilönvapauden häivyttämistavoitteista. Oikealla yksilönvapaus yhdistyi henkilöautoiluun, vasemmalla jalankulkuun ja joukkoliikenteen käyttöön. Kalliin metron täpärä rakentamispäätös ai- heutti närkästystä edelleen 1970-luvulla. Lindén lasi provosoivasti, että metroradan en- si vaiheen kustannuksella olisi kaupunkiseudulle rakennettu yli 130 kilometriä nelikais- taista moottoritietä.⁴⁷²

Kauppakamari tarjosi kaupungille yhteistyötä kävelykeskustan edistämiseksi. Toimitusjohtaja Rolf Biese sanoi, että kävelykadut kuuluivat tietyin ehdoin hyvin toi- mivaan kaupunkikeskustaan: Perinteisen cityn säilyminen kaupallisesti elinvoimaisena uusien aluekeskusten muodostamassa kilpailutilanteessa saattoi kauppakamarin mielestä edellyttää kävelykeskustaa. Ennen sen muodostamista kaupungin tuli kuitenkin ratkaista pysäköintiongelmat rakentamalla ydinkeskustaan riittävä määrä pysäköintilaitoksia. Aleksanterinkadun epäonninen kokeilu osoitti kauppakamarin mielestä, että muutosten suunnittelussa kannatti nojata kaupunkisuunnittelun ja liike-elämän yhteistyöhön. Kauppakamari viittasi Tukholman esimerkkiin ja ehdotti tiiviimpää kanssakäymistä.⁴⁷³

Yhteiskunnallinen ilmapiiri vei kuitenkin kaupunkisuunnitteluvirastoa kauemmas elin- keinoelämästä. Pääomapiirien ja viraston välinen yhteistyö vaikutti epäilyttävältä varsin- kin vasemmistolaistuneiden nuorten suunnittelijoiden silmissä. Virasto pyrki silti sisällyt- tämään pääosan keskustan yrityselämän tavoitteista tavanomaisesti organisoidun suunnit- teluprosessinsa tavoitteisiin. Tämä näkyi siinä, että Aleksanterinkadun alueelle tavoiteltua kävelykeskustaa suunniteltiin ennen muuta osana keskustan pysäköinnin ja autoliikenne-

⁴⁷⁰ Helsingin Sanomat 19.8.1971 Helsingin liikenne -työryhmän pj Seppo Sanaksenaho, Helsingin liikenne jää- mässä auton alle.

⁴⁷¹ Kansan Uutiset 1.4.1971 HYY: Helsinki syrjii jalankulkijoita.

⁴⁷² Nya Pressen 7.4.1971 Kurt Lindén, Mera motorvägar? Uusi Suomi 9.4.1971 Kurt Lindén, Helsingin liiken- ne 1980.

⁴⁷³ Helsingin Sanomat 31.3.1971 Helsingin kauppakamari: Toimivassa keskustassa tarvitaan jalankulkukatuja, Uusi Suomi 31.3.1971 Liike-elämä ehdottaa kävelykatuyhteistyötä.

katujen suunnittelua. Kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Ylermi Runko totesi helmikuussa 1972, että lautakunta ei ollut kävelykeskustasuunnittelusta huolimatta ottanut tavoitteekseen autojen sulkemista ydinkeskustan ulkopuolelle.⁴⁷⁴ Kaupunki olisi kuitenkin tulevaisuudessa kaavoissa jonkin verran rajoittanut pysäköintikapasiteetin kasvua mutta sallinut pysäköintilaitosten rakentamisen ydinkeskustan reunoille. Ajatuksena oli päästä eroon ydinkeskustan kadunvarsipysäköinnistä.⁴⁷⁵ Kävelykeskustan valmistelu perustui toisaalta viraston sisäiseen keskusteluun. Liikennesuunnitteluosaston kantakaupunkiprojekti valmisteli liikenteen periaatteet ja asemakaavaosaston keskustatoimisto korttelikohtaiset ratkaisut.⁴⁷⁶

Kaupunki käytännössä vierasti julkista yhteistä suunnittelua ydinkeskustan yritysten ja kiinteistöomistajien kanssa. Nykyään lähes tavanomaisena pidettävän yhteisen suunnittelun toteuttamiseksi ei ollut olemassa mallia, joka olisi kelvannut valmistelun riippumattomuutta vaalineelle poliittiselle julkisuudelle. Stockmannin toimitusjohtaja Henrik Gestrin hämmästelikin, kuinka yrityksiltä ”ei missään vaiheessa ole edes tiedusteltu käsityksiä autottoman keskustan ajatuksista”.⁴⁷⁷ Gestrinin mielestä keskustasuunnittelua sävytti ideologinen keskustelu, jossa enemmistöläiset olivat rakentaneet keinotekoisen vastakkainasettelun liike-elämän ja kaupunkilaisten välille. Kaupunkisuunnitteluvirasto varjeli asian tuntijavalmistelun itsenäisyyttä puolustaakseen asukkaiden oikeuksia taloudellista valtaa vastaan. Gestrinin mielestä ristiriita ei ollut todellinen, koska *affärscity* saattoi kukoistaa vain, jos kaupunkilaiset halusivat asua, työskennellä ja asioida keskustassa.⁴⁷⁸

Yritykset eivät pitäneet Aleksanterinkadun kauppiasyhdistystä enää tässä vaiheessa riittävän tehokkaana edunvalvontaorganisaationa. Niinpä Helsingin kauppakamari perusti Stockmannin aloitteesta alkuvuodesta 1972 erityisen city-toimikunnan, ”jonka tarkoituksena on pyrkiä turvaamaan liike-elämän toimintaedellytykset Helsingin keskustassa”. Gestrinistä tuli sen puheenjohtaja ja nuoresta valtiotieteiden kandidaatti Timo Honkalasta sihteeri. Jäsenenä olivat muiden muassa Aleksanterinkatu ry:n aiempi toiminnanjohtaja, mainostoimiston omistaja Matti Viherjuuri, kauppatieteiden maisteri Peter Tallberg ja Autoalan Keskusliiton Pauli Ervi. Liian kärkestä ja julkisuushakuista Panu Toivosta ei otettu mukaan.⁴⁷⁹ Hän joutui 1970-luvun puolimaissa luopumaan Aleksanterinkatu ry:n toimin-

⁴⁷⁴ Hufvudstadsbladet 20.2.1972 Bekymrade affärsmän: Vad skall det bli av Helsingfors city.

⁴⁷⁵ Autottomat alueet osa kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, 8. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto 1973. HKsvA.

⁴⁷⁶ Helsingin kaupungin virastot ja laitokset 10 1974, 155. HKA.

⁴⁷⁷ Helsingin Sanomat 20.2.1972 Toim.johtaja Gestrin: Maaseutuasiantuntijat nyt suunnittelemassa Helsingin keskustaa. Gestrin sai aiheen maalaisväitteisiinsä siitä, että kaupunkisuunnitteluvirasto teetti keskustan pysäköintiselvitystä Oy Suunnittelukeskuksella, jonka omistajiin lukeutuivat maalaiskuntien muodostama Suomen Kunnallisliitto ja Maataloustuottajain keskusliitto MTK.

⁴⁷⁸ Hufvudstadsbladet 20.2.1972 Henrik Gestrin, Citys öde i stadsplaneringen.

⁴⁷⁹ Helsingin kauppakamarin vuosikertomukset 1972–1974. Hkka.

nanjohtajuudestakin mahdollisesti puoluepoliittisen aktiivisuutensa takia.⁴⁸⁰ City-toimikunta toimi pari vuotta aktiivisesti ja sen tehtävänä oli vaikuttaa kaupungin keskustasuunnitteluun. Toimikunta seurasi ja kommentoi erityisesti keskustan pysäköinnin rajoittamiseen ja autottomaan ydinkeskustaan tähtäävää suunnittelua. Liikenneolojen muutoksen lisäksi ydinkeskustan liike-elämän tulevaisuutta uhkasi Gestrinin mielestä Kampin tuleva rakentaminen ja taajama-alueen ulkopuolelle sijoittuvat alennustavaratalot.⁴⁸¹

Vielä 1960-luvun alussa kaupunkisuunnittelun ja elinkeinoelämän yhteys oli ollut kiinteä ja itsestään selvä. Kaupunkisuunnitteluviraston perustaminen muutti tilannetta muodollisemmaksi. Korruptioepäilyt värittivät keskustelua kaupunkisuunnittelusta 1970-luvulla. Enemmistö ry:n liikennepoliittisten kannanottojen ja suunnittelijakunnassa vaikuttaneen vasemmistosuuntauksen lisäksi porvarien metrokritiikki, kantakaupungin lukuisat rakennus- ja maisemansuojelukysymykset ja lähiöiden aluerakentamissopimuksista kummunneet epäilyt laittomuuksista vähensivät suunnittelijoiden halua istua piirustuslaudan ääreen kiinteistökapitalistien kanssa.⁴⁸² Samoin Stockmannin ja muiden yritysten hallintovalitukset tehdyistä kävelykatusuunnitelmista vähensivät viraston yhteistyöhalua.⁴⁸³ Nuoren polven suunnittelijoiden keskuudessa epäiltiin yleisesti liike-elämän tarkoituksiperiä.⁴⁸⁴ Arkkitehti Rainer Nordbergin mukaan kauppakamari oli jo saavuttanut modernin Helsingin kaupunkisuunnittelussa saman aseman kuin Tallbergillä oli ollut 1910- ja 1920-luvulla. Liike-elämän katsottiin vaikuttavan nimenomaan liikennesuunnitteluun ja sen uskottiin pyrkivän autoilun lisäämiseen.⁴⁸⁵

Helsingin kaupunkisuunnittelun julkista irtautumista gryndereistä ja kiinteistönomistajista vahvasti viraston johdon vaihtuminen. Kun arkkitehti Lars Hedman aloitti virastopäällikkönä 1970-luvun alussa, Helsingin yleiskaavoituksessa siirryttiin aikalaisarvion mukaan ”pelkästä numerosuunnittelusta eli ajoitetusta maankäyttöbudjetista” tavoite-

⁴⁸⁰ Aleksanterinkatu ry:n johtokunnan ptk 26.1.1976. HKA. Toivonen kirjoitti pöytäkirjaan, että häntä oli kehoitettu pyytämään eroa ”pääasiassa poliittisista syistä”.

⁴⁸¹ Hufvudstadsbladet 20.2.1972 Bekymrade affärsmän: Vad skall det bli av Helsingfors city.

⁴⁸² Suunnittelijakunnan asenteista ks. esim. Arkkitehti 3/1973 Usko Tuukko, Eloonjäämisen perspektiivejä. ”Yksityisen kansalaisen etu on saanut kerran toisensa jälkeen väistyä monopolien liiketaloudellisen edun tieltä. Samalla on menetetty kappale luontoa, kulttuurihistoriallinen rakennus tai kaista jalkakäytävää, ja eläminen on käynyt yhä ahdistavammaksi. --- Tilanne ei ole kolmena vuotena tämän teoksen (Helander – Sundman, Kenen Helsinki JV) jälkeen parantunut, vaan ristiriidat ovat yhä kärjistyneet.” Tuukko mainitsi kirjoituksessaan lisäksi aluerakentamissopimuksia kritisoineen pamfletin Isokenkäisten maa, Erkki Tuomiojan Öljypelin ja Birgitta Gedinin 1973 suomennetun nuorten romaaniin Taistelu päärynäpuusta, joka käsitteli vuoden 1971 Tukholman urbaania ympäristökonfliktia jalavasotaa.

⁴⁸³ Demari 9.5.1975 Seppo Sanaksenaho, Turvallisuus ja tasa-arvo liikenteessä on vielä haave. Sanaksenaho piti ”liikemiespiirien” menettelyä kiusantekona.

⁴⁸⁴ Profession sisäisestä arviosta ks. esim. Arkkitehti 8/1978 Jukka Turtiainen, Kaavoituksen etapit. ”Syksyllä 1969 puu-Käpylän asukkaat ja heitä tukeneet ammatti-ihmiset saivat aikaan, että kaupunginvaltuusto päätti säilyttää alueen nykyisellään ja peruskorjata asunnot. Vuonna 1970 ilmestyi Helanderin ja Sundmanin laajasti vaikuttanut pamfletti Kenen Helsinki. Aseenteet alkoivat muuttua.”

⁴⁸⁵ Arkkitehti 4/1970 Rainer Nordberg, Helsinki-peli.

tilan eli rakennettavan ympäristön laadun ja aluevarausten suunnitteluun.⁴⁸⁶ 1960-luvun nopean kasvun vuosina oli maankäytön hallintaan muodostunut Turtiaisen sanoin ”kerrosala- ja tehokkuuslukumystiikka”. Tämä tarkoitti ammattisuunnittelijoiden kannalta katsoen naiivia ja nurinkurista mutta edelleen hyvin yleistä kunnallispoliittista näkemystä, että runsaan rakennusoikeuden synnyttämisen avokätisen kaavoituksen keinoin johtaisi automaattisesti kaupungin kasvuun ja kasvaviin verotuottoihin.⁴⁸⁷

Yksityisautoilu määriteltiin yleiskaavan esisuunnitelmassa kiellettäväksi keskustan vilkkaimmalta jalankulkukadulta. Kielto koski Aleksanterinkatua Fabianinkadun ja Mannerheimintien välisellä osuudella. Vain huoltoajo jäisi sallituksi, kun asemakaava aikanaan laadittaisiin. Keskuskatu, Mikonkatu ja Kluuvikatu määriteltiin suunnitelmassa niin sanotuiksi pussikaduiksi siten, että läpiajo Aleksanterinkadun yli kiellettäisiin. Pussikadut tarkoitettiin lähinnä pysäköintikäyttöön. Vuoden 1972 alkukesän tunnuksena oli ”Helsinki-päivänä 12.6. kävellään”. Autoilu kiellettiin suunnitellulla kävelyalueella silloin kokeiluonteisesti yhtenä päivänä.⁴⁸⁸ Kun Aleksanterinkatu aikanaan muutettaisiin yleiskaavan osoittamalla tavalla kävely- ja raitiovaunukaduksi, sallittaisiin kadulla kuitenkin liikkeiden tavarankuljetusliikenne ja ajoneuvoliikenne tonteille. Selostuksista ei kuitenkaan käynyt selvästi ilmi, tarkoitettiinko liikenteen sallimista vapaasti myös Stockmannin pysäköintilaitokseen Aleksanterinkatua pitkin vai vain Keskuskatua pitkin.⁴⁸⁹

Kaupungin asiantuntijat painottivat kävely-ydinkeskustan perusteluissa suunnitelman suotuisia vaikutuksia elinkeinoelämälle. OECD:n kaupunkiympäristötyöryhmän tutkimustulokset ydinkeskustan kävelykatujen vaikutuksista liikkeiden myyntilukuihin julkistettiin 1970-luvun alussa myös Suomessa. Tutkimuksen mukaan ainakin Wienin ja Essenin ydinkeskustan liikkeissä oli dokumentoitu toimialasta riippuen 15 – 50 prosentin myynninlisäys, kun keskeinen liikekatu oli suljettu kävelykaduksi. Ydinkeskustan kaupallinen kehittäminen oli tärkeä kävelykatujen perustelu Saksan liittotasavallan suurissa kaupungeissa. Toisaalta OECD:n suositukset kävelykeskustojen muodostamiseksi tähtäsivät kaupunkipaikkojen työnjakoon: Suurten yksiköiden, kuten rauta-, kone- ja autokaupan, toivottiin siirtyvän keskustasta laitakaupungille. Keskustat haluttiin palauttaa kulttuuriseen ja sosiaaliseen rooliinsa käyskentelyn, näyttäytymisen, katsomisen, elokuvien, ravintoloiden, putiikkien ja tavaratalojen paikaksi.⁴⁹⁰

⁴⁸⁶ Arkkitehti 8/1978 Jussi Kautto, Kaavoitus ja arkkitehtuuri.

⁴⁸⁷ Arkkitehti 8/1978 Jukka Turtiainen, Kaavoituksen etapit. Turtiainen arvioi vuonna 1978, että 1960-luvun kaavoitusoptimismi vaikutti edelleen erityisesti kunnallispoliitikkojen keskuudessa. Omien havaintojeni mukaan monien kaupunkien kunnallispoliitikot ja elinkeinopolitiikasta vastaavat asiantuntijat pitävät edelleen kaavoitusta kaupungin kasvun välineenä.

⁴⁸⁸ Helsingin Sanomat 13.6.1972 Autottomassa keskustassa vain vähän rikkureita. Päivän erikoisuutena oli yliormestari Teuvo Auran julkisen liikenteen käyttöön kannustanut puhe. Se kuului äänitteeltä koko päivän busseissa ja raitiovaunuissa.

⁴⁸⁹ Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus 1974, 178.

⁴⁹⁰ Helsingin Sanomat 4.6.1972 Kyösti Reunanen, Helsingissä jatketaan kävelykatujen kokeilemistä.

OECD:n työryhmää motivoi jalankulun olosuhteiden palauttaminen voimakkaan autoistumisen aiheuttamien muutosten jäljiltä. Paitsi keskustojen viihtyisyydestä ja elävyydestä kyse oli suurkaupungeissa myös hengitysilman laadusta. Esimerkiksi New Yorkin Madison Avenuen mikroilmastosta mitattu hiilidioksidin määrä väheni kolmanneksen aiemmasta, kun katu suljettiin väliaikaisesti autoliikenteeltä. OECD sanoi autottomien kävelykatujen myös parantavan keskustojen kaupallista ja kulttuurista vetovoimaisuutta.⁴⁹¹ Järjestön selvityksessä todettiin lisäksi, että keskustan liike-elämä, kaupunkien liikennesuunnittelijat ja liikenneviranomaiset usein alkuun vierastivat autotonta ydinkeskustaa: ”Niin ikään usein esiintyvä mielipide on, että autoliikenteen rajoittaminen aiheuttaa keskustan taloudellisen lamaantumisen ja kiihdyttää liike-elämän ja asukkaiden siirtymistä esikaupunkiin. Kokemukset kaikkialla maailmassa monista kaupungeista, jotka ovat toteuttaneet autottomia alueita, osoittavat nämä väitteet yhä vähemmän uskottaviksi. Nyt on jo selvää näyttöä siitä, etteivät kauppiat ajoneuvoilta kielletyillä alueilla kärsi tappioita, vaan päinvastoin usein saavat uusia asiakkaita.”⁴⁹²

Myös Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto esitti tavoitteeksi kaupunki-idyllin palauttamisen. Se olisi ollut lääkettä muun muassa Helanderin ja Sundmanin esiin nostamaa kaupunkitilan eroosiota vastaan. Yleiskaavan historiakuvauksessa tulkittiin, että 1800-luvulla kadut varattiin ”jalankulkijoille liikkumis- ja oleskelualueiksi”. Kiiruhtavien ja käysken-televien kaupunkilaisten rauhaa häiritsivät vain hevosajoneuvot ja syksystä 1900 lähtien sähkökäyttöiset raitiovaunut. ”Nykyään on autojen valtakausi. Keskustan kaduille tunnusomaisia ovat ruuhkat, pakokaasuille haiseva ilma, melu, onnettomuuksien uhka, kadunylityksen vaikeus ja rauhaton miljö”, viraston suunnittelijat totesivat. Tulevaisuudessa palattaisiin lähelle perinteistä tilannetta: ”Keskustan katuja varataan jälleen jalankulkijoille liikkumis- ja oleskelutiloiksi. Autot siirretään muutamille pääkaduille ja mahdollisiin pysäköintilaitoksiin. Keskustaan tulevat matkat pyritään ohjaamaan valtaosaltaan joukkoliikennevälineille.”⁴⁹³

Yleiskaavan perustelut toistivat hallinto-oikeusjutun yhteydessä esiinnoussutta problematiikkaa: ymmärretäänkö jalankulkijoiden suosima pääkatu pikemmin yhteiseksi paikaksi kuin autojen liikenneväyläksi? Suunnittelijat vetosivat keskieuropalaisiin ja pohjoismaisiin toteutuksiin. Helsingiläisille esiteltiin näyttelyssä ja julkaisussa kuvia ja karttoja Kölnin, Münchenin, Rotterdamin, Västeråsin, Göteborgin ja Oslon kävelykeskus-

⁴⁹¹ Forum för Ekonomi och Teknik 7/1972 OECD har undersökt stadsmiljön: Kraven på bilfria zoner i stadscentra växer. ”En trafikfri miljö gör det angenämre att promenera och lockar sannolikt till sig mera köpare och vandrare, konkurrerar batter med köpcentra utanför stadscentrum och medverkar till en hälsosammare och livsvänligare stadskärna.”

⁴⁹² Suomen kunnallislehti 3/1973 Dipl. ins. Ilkka Huuhtanen, Keskustojen jalankulkualueet. Huuhtanen lainasi tekstissään OECD:n suositusta. Artikkelin ingressi kuului: ”Kävelykatujen muodostaminen on Suomessa osoittautunut käsittämättömän hankalaksi. Muualla se sen sijaan on myönteisessä. Asiantuntijat ja arvovaltaiset järjestöt suosittelevat niitä ja niiden määrä ainakin Euroopassa kasvaa nopeasti.”

⁴⁹³ Autottomat alueet osa kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, 2-3. HKsvA.

tasta. Poliittisia päättäjiä taivuteltiin myötämieliseksi kertomalla, kuinka Lahdessa, Lappeenrannassa ja Porvoossa suunniteltiin jo täyttä päätä kävelykeskustaa.⁴⁹⁴ Münchenin kaupunginjohtoa vieraili Helsingin kaupungin vieraana talvella 1974. Heiltä kuultiin, että olympialaisten aikana kokeiltu laaja autoton kävelykeskusta oli päätetty tehdä pysyväksi.⁴⁹⁵

Yleiskaavan autotonta ydinkeskustaa markkinoitiin Helsingissä vanhalla idyllillä ja viihtyisänä uudenlaisena kaupunkiympäristönä. Kaupunkisuunnittelijat käyttivät esimerkiksi erityisesti länsisaksalaisia kaupunkeja. Niissä kävelyalueiksi palautettuja katuja oli somistettu puustutuksin, kasvilavoin ja suihkukaivoin. Asfaltti korvattiin betonisilla tai luonnonkivisillä laatoilla. Keski-Euroopassa ja Britanniassa autottomat ydinkeskustat olivat Helsingin kaupungin julkaiseman aineiston mukaan muodostuneet kaupallisesti elinvoimaisiksi paikoiksi. Näkemys läheni kauppakamarin katsantokantaa: kaupunkisuunnitteluvirasto sanoi, että ydinkeskustojen muutos perustui uusien pääkatujen ja pysäköintilaitosten rakentamiseen.

Toisaalta Enemmistö ry:n, vasemmiston ja sivistysporvariston ei-kaupallista ajattelutapaa myötäiltiin kiertelemättä myös: ”Jalankulkualueiden viihtyisä, kiireetön ja turvallinen ympäristö on saanut aikaan hämmästyttäviä muutoksia ihmisten käyttäytymisessä. Ihmiset ovat iloisia, tuntevat toisensa entistä tasavertaisemmiksi, pysähtelevät juttelemaan vieraiden henkilöiden kanssa.”⁴⁹⁶

8.2 Pysäköintilaitoksia pidettiin kävelykeskustan edellytyksenä

Yleiskaavaluonnoksen valmistuminen lausuntoja varten osoitti vuonna 1974, että ydinkeskustaa koskevat ratkaisut hyväksyttiin kaupunkisuunnittelun ammattilaisten piirissä. Nekin asiantuntijat, jotka innokkaimmin kannattivat jalankulkuolosuhteiden parantamista, pitivät tärkeänä, että henkilöautojen pysäköintiä keskustassa helpotetaan rakentamalla uusia pysäköintilaitoksia.

Kommentteja väritti tietoisuus liike-elämän ja suunnittelun jännitteestä, mutta jännitetä ei esimerkiksi Arkkitehti-lehden sivuilla käydyssä keskustelussa käsitelty ydinkeskustan avulla. Jorma Mänty huomautti kuitenkin Ylermi Rungon kaksoisroolista kaavoitusta johtavan lautakunnan puheenjohtajana ja seudun suurimman vähittäiskauppayrityksen pääjohtajana. Mänty kummeksui, kuinka Runko protestoi julkisesti sitä, että osoittamalla kaavoissa kaupan investoinnit – maatalousmaan sijasta – aluekeskusten taajamiin ”kauppa pakotetaan rakentamaan niihin tuhansia pysäköintipaikkoja käsittäviä pysäköintitaloja”. Huolimatta asemastaan kaavoituksen ohjaajana Runko olisi toivonut kaupan suury-

⁴⁹⁴ Autottomat alueet osa kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, 4-6. HKsvA.

⁴⁹⁵ Uusi Suomi 9.2.1974 Suunnittelijan ennuste, Kävelykadut Metron mukana Helsinkiin.

⁴⁹⁶ Päivänsalo 1973, Yhteenveto.

siköiden vapaampaa sijoittumista myös Helsingissä, jotta pysäköinti olisi voitu järjestää pysäköintialojen sijasta edullisesti tonteille.⁴⁹⁷

Saksassa työskennellyt professori Antero Markelin vertaili Aleksanterinkadulle aiottua muutosta saksalaisten kaupunkien keskustauudistuksiin. Kasselin kaupungin kaupallinen pääkatu Obere Königstrasse oli muodostettu kävely- ja raitiovaunukaduksi vuonna 1961. Markelin esitteli kävelykeskustan nimenomaan keskustan kaupallisena kehittämisprojektina. Kävelykatujen ansiosta autoruuhkien aiheuttamat haitat viihtyisyydelle ja turvallisuudelle saatiin poistettua, mutta kävelykeskustan onnistuminen edellytti hänenkin mielestään liikennejärjestelmän suunnittelua kokonaisuutena, joukkoliikennettä, uusia väyliä ja uusia pysäköintilaitoksia. Markelin korosti kävelykatujen luonnetta yhteisenä paikkana ja kertoi, että muutos lisäsi ydinkeskustan kauppohenkinen liikevaihtoa paikallisten kauppakamarien mukaan jopa 30 prosenttia. Professori mainitsi erityisesti Kasselin vähittäiskauppiasyhdistyksen johtajan ylistävän kävelykeskustaa, vaikka oli ensin vastustanut sitä.⁴⁹⁸

Kansainvälinen vertailu toi kotimaiseen keskusteluun nimenomaan Helsingin kauppiaskuntaa arvostelevia näkemyksiä. Esimerkiksi samaisessa Kasselissa puolisen vuotta asunut Elmar Badermann ihmetteli suomalaisten elinkeinopiirin kävelykatuihin kohdistamaa vastustusta.⁴⁹⁹ Näkemys lähes kaikkien kauppiaiden kävelykeskustavastaisuudesta on voimissaan edelleen, vaikka näkemys tuotettiin alun perin liikenteen politisoitumisessa 1970-luvun alkuvuosina. Sekä kävelykatuja kannattanut Enemmistö ry että niitä vastustanut Aleksanterinkatu ry esittivät keskustan yrittäjien vastustavan kävely-Aleksia. Elinkeinotoimijoiden oletetaan usein nykyäänkin lähtökohtaisesti vastustavan kävelykeskustoja, vaikka se ei pitänyt paikkansa edes 1970-luvulla. Helsinkiläisiä kauppiaita epäsuorasti arvostelevissa puheenvuoroissa unohtui jo tuolloin se, että kävelykeskusta edellytti esimerkkinä käytetyssä Saksassa useimmissa tapauksissa pysäköintilaitosten ja muiden kalliiden liikennejärjestelyjen rakentamista.

⁴⁹⁷ Arkkitehti 1/1974 Jorma Mänty, Helsingin monet ongelmat.

⁴⁹⁸ Uusi Suomi 27.3.1972 Antero Markelin, Onko kävelykatu keskustan pelastus.

⁴⁹⁹ Rakennustaito 9/1974, Elmar Badermann, Kävelykadut meillä ja muualla

Helsingin 1970-luvun yleiskaavatyössä keskeistä oli aikalaisarvioiden mukaan se, että siinä pyrittiin mahdollistamaan pääkaupunkiseudun kasvu.⁵⁰⁰ Kantakaupungissa tavoitteeksi asetettiin väestötappion pysäyttäminen. Tärkeimmäksi keinoksi esitettiin konttorien muuttaminen takaisin asuntoiksi ja asumisviihtyvyyden lisääminen. Keskustan työpaikkojen määrän kasvu asunonjoen kustannuksella oli aiheuttanut sekä liikenteen lisääntymistä että varsinkin päivittäistavarakaupan palveluiden kysynnän vähenemistä. Yleiskaavan oli määrä kääntää kehitys asuntorakentamista suosivaksi. Toisaalta kaupan lisärakentamisoikeutta ohjattiin kaavassa aluekeskuksiin, jotta liikenne keskustan ja lähiöiden välillä ei kasvaisi entisestään.⁵⁰¹

Yleisen mielipiteen huomio kohdistui yleiskaavan liikennekysymyksiin.⁵⁰² Metron rakentaminen ja mahdollinen nopea laajeneminen Espooseen korosti liikennesuunnittelun kokonaisuutta. Osa keskustan sisäntulokaduista olisi varattu vain joukkoliikenteen käyttöön, esimerkiksi Pitkäsilta ruuhka-aikoina.

Aleksanterinkadun alueen muodostaman ydinkeskustan lisäksi Punavuoreessa olisi mahdollistettu vähintään neljän korttelin autottomat kokonaisuudet, niin sanotut suurkorttelit. Tästä kehittyi myöhemmin Iso Roobertinkadun kävelykatuesitys. Suurkorttelien sisään jäävät katuosuudet olisi jätetty pelkästään kevyen liikenteen, raitiovaunujen ja huoltoliikenteen käyttöön samalla tavoin kuin Aleksanterinkadun länsijako poikkikatuiineen. Keskustan liikennejärjestelmän uudistus nojasi siihen, että kasvava henkilöautoliikenne ohjattaisiin uusille väylille, Vapaudenkadulle ja keskustan kehäväylälle Ruoholahdesta Sörnäisten rantatielle.

Keskustan kehäväylä oli yleiskaavan uusi innovaatio, jolla kaupungin liikennesuunnittelijat olisivat korvanneet Smithin ja Polvisen esittämät keskustan itä-länsi-suuntaiset

⁵⁰⁰ Arkkitehti 1/1974 Veikko Heino, Kantakaupungin osayleiskaava. Arkkitehti 1/1974 Keskustelua Helsingistä. Veikko Heinin mukaan kaupunkisuunnittelun käännettä hidasti se, että 1950-luvulla kehitetty maankäytön ohjausjärjestelmä – eli rakennuslain säätelämä kaavoitus – palveli yhdyskuntien laajentamista ja uusien alueiden käyttöönottoa eikä jo rakennetun taajama-alueen uudelleenjärjestelyä. Niinpä kaupungilla ei ollut suoria kaavoituksen käytössä olevia keinoja pysäyttää Helsingin niemen konttoristumista. Yleiskaavassa yritettiin kuitenkin pysäyttää kantakaupungin väkiluvun väheneminen rajoittamalla asuinrakennusten purkamista ja osoittamalla noin 1,5 miljoonaa kerrosalaneliometriä uutta rakennusoikeutta kantakaupunkiin. Arkkitehti Kaj Nymanin mielestä yleiskaavassa konkretisoituivat 1960-luvun nuorten suunnittelijoiden urbanistiset näkemykset. Nymanin mukaan paradoksina oli, että vaikka kasvuoptimista oli hänen mukaansa muutoin jo luovuttu, se vaikutti yhä yleiskaavaprosessin taustaideologiana. Samoin Seppo Isotalon mukaan Helsingin suunnittelua ohjasivat käytännössä edelleen liikaa väkiluvun kasvutavoitteet. Heikki Miettisen mukaan pääkaupunkiseudun kasvun liikkeellepanevana voimana oli ihmisten valinnanvapaus ja muuttohalu: ”Suomessa on vain yksi Linnanmäki, Korkeasaari, metro ja eduskuntatalo.” Hän huomautti, että yhdyskuntasuunnittelulle asetetuista kasvutavoitteista huolimatta Helsingin kantakaupungin asukasluku pieneni jatkuvasti, koska kaupunki ei tehnyt riittävästi konkreettisia toimenpiteitä lisärakentamisen edistämiseksi. Yhä useampi asiantuntija oli jo 1970-luvun puolimaissa valmis kyseenalaistamaan suunnittelun merkityksen kaupungin maankäytön ja kehityksen ohjaajana.

⁵⁰¹ Miten kantakaupunkiamme tulisi rakentaa? Helsinki 1974–1985. Helsingin kantakaupungin osayleiskaavaehdotus 1974. HKsvA.

⁵⁰² Aleksanterinkatu ry:n lehtileikkeet 1974. Maaliskuussa 1974 pääkaupungin viisi päivälehteä julkaisivat Aleksanterinkatu ry:n kokoaman aineiston mukaan 11 yleiskaavan keskustaliikennejuttua.

moottorikadut. Keskustan kehä kulki yleiskaavan mukaan Ruoholahdesta satamaradan siivutse Kamppiin ja tunnelissa Mannerheimintien, ratapihan, Kaisaniemen puistoalueen ja Siltavuorensalmen ali Hakaniemeen.⁵⁰³

Yleiskaavaesitys määritteli keskustan pysäköintipaikkojen kasvutavoitteen lopulta vielä maltillisemmin kuin suunnittelua johtanut Seppo Sanaksenaho oli ilmoittanut joitakin vuosia aiemmin. Helsingin niemellä laskettiin olevan nyt vuonna 1973 noin 37 000 autopaikkaa. Tämä sisälsi asukkaiden käytössä olleet paikat. Asiantuntijoiden esityksen mukaan määrän tuli kasvaa vuoteen 1985 mennessä 39 500:aan. Pysäköintilaitosten kapasiteetti oli edelleen varsin vähäinen. Vain Elannon, Stockmannin ja City-Centerin pysäköintilaitokset palvelivat autoilijoita liikeydinkeskustassa yhteensä noin 500 autopaikallaan. Niistä vain reilu puolet oli asiointipysäköinnin käytössä.

Yleiskaavaesitys asetti kymmenen vuoden tavoitteeksi keskusta-alueen pysäköintilaitospaikkojen kasvun 2 500:aan. Sen katsottiin olevan mahdollista ydinkeskustaan rakennettavien uusien laitosten avulla. Sen sijaan tonttikohtaista pysäköintiä tuli vähentää reilusti, jotta katuja voitiin rauhoittaa autoilulta. Tulevilla kävelykaduilla piti sallia hidas ajoneuvoliikenne kiinteistöihin. Lisäksi kadunvarsilta tuli vähentää liikekeskustassakin satoja autopaikkoja. Senaatintorilta, Kauppatorilta ja Rautatietorilta esitettiin poistettavaksi aikanaan noin puolet pysäköintipaikoista.⁵⁰⁴

Keskustan elinkeinotoimijat pitivät yleiskaavaesityksen pysäköintitavoitetta liian rajoittavana. Keskustan asutusta ja liiketoimintaedellytyksiä tuli niiden mielestä kasvattaa. Se vaati liikennekapasiteetin kasvua.⁵⁰⁵ Panu Toivonen tiivistä iskulauseekseen: ”No parking – no business”. Yleiskaavaesityksen mukaan pysäköinti siirtyisi kaupungin omistamilta kaduilta ja toreilta yksityisten kiinteistönomistajien rakennuttamiin pysäköintilaitoksiin.

Kauppakamarin ja Aleksanterinkatu ry:n keräämin varoin Euroopan Pietonville 73 -kävelykatukonferenssin osallistunut Matti Tausti suositteli sen sijaan, että kiinteistönomistajat vaatisivat kaupunkia rakentamaan pysäköintilaitos ainakin Senaatintorin ja Kauppatorin alle. Lisäksi uusien asukkaiden muutto Aleksanterinkadun eteläpuolella oleviin kaupunginosiin tuli tehdä mahdolliseksi. Myös se edellytti varautumista pysäköintikapasiteetin kasvattamiseen. Kauppiasyhdistyksen puheenjohtajana toiminut Petter Kauhanen laski, että liikeydinkeskustassa oli tarjolla pysäköintilaitoksissa, toreilla, kaduilla ja tonteilla yhteensä vain noin 1500 pysäköintipaikkaa. Tausti puolestaan kertoi, että Münchenissä, Leedsissä, Essenissä ja muissa kävelykeskustan laittaneissa esimerkkikaupun-

⁵⁰³ Kansan Uutiset 2.3.1974 Helsinki 1980-luvulla: Joukkoliikenne ja kävelijä kunniaan – henkilöautoille silti valtaväyliä?

⁵⁰⁴ Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus 1974, 167–182. HKsvA.

⁵⁰⁵ Helsingin kauppakamarin vuosikertomus 1973, 19–21.

geissa oli moninkertainen määrä.⁵⁰⁶ Kauhanen esitti osapuilleen oikean tiedon: kaupungin laskelmien mukaan Aleksanterinkadun alueella oli 1855 pysäköintipaikkaa, joista kuitenkin suurin osa oli varattu työmatkapsäköinnin käyttöön. Vain noin 400 paikkaa oli päi- väsaikaan asiointipysäköinnin käytettävissä. Merkittävää tarvetta asukaspsäköintiin ei alueella ollut.⁵⁰⁷

Helsingin ydinkeskustan kaupan ja palveluiden liiketoiminnan kannalta pysäköinti- olivat edelleen 1970-luvulla perin kehittymättömät. Kaupungin omat laskelmat osoittivat, että Aleksanterinkadun korttelien alueella vallitsi kaupungin pahin epäsuhta pysäköinti- paikkojen kysynnän ja tarjonnan välillä.

Noin kymmenen korttelin alueella oli pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsilla tarjolla 400 pysäköintipaikkaa alueelle asioimaan tuleville autoilijoille. Laskennallinen kysyntä oli vallitsevalla taksatasolla 650 autopaikkaa. Vuorokaudessa tarjonta oli aikarajoitukset ja kierto huomioon ottaen 4000 pysäköintiä ja kysyntä 6000 pysäköintiä. Liikedydinkeskustan elinkeinotoimijoiden kriittisyydelle oli siten perusteensa. Negatiivinen pysäköintitase val- litsi Aleksanterinkadun alueen lisäksi kantakaupungissa vain rautatieaseman ympärillä.⁵⁰⁸

Yleiskaavassa osoitettiin ratkaisu liian vähäiseen tarjontaan sallimalla pysäköintilaitos- ten rakentaminen. Lisäksi tuleva kävelykeskusta edellytti pysäköinnin siirtymistä kaduilta ja toreilta pysäköintilaitoksiin. Käytännössä yleiskaava tähtäsi Töölönlahden Terassitorin ja niin sanotun Eerikinkadun pysäköintilaitoksen rakentamiseen ja Vuorikadun vanhan pysäköintilaitoksen laajentamiseen. Eerikinkadun laitoksella tarkoitettiin Forumin kaup- pakeskuksen uudistamisen yhteydessä rakennettavaa peräti noin tuhannen autopaikan lai- tosta. Jos Terassitorin kapasiteettia ei tässä lasketa liikeydinkeskustan hyödyksi, suunni- tellut hankkeet olisivat kasvattaneet liikeydinkeskustan asiakaspysäköinnin kapasiteetin kaupungin laskelmien mukaan noin 1600 paikkaan eli nelinkertaiseksi olemassa olevaan verrattuna.⁵⁰⁹

Katujen rauhoittaminen edellytti suunnittelunäkemyksen mukaan pysäköintilaitoksia. Ajoneuvoliikenteen uudelleen organisoinnin katsottiin vaativan kantakaupunkiin joh- tavan väyläkapasiteetin lisäämistä. Tällä tavoin liikeydinkeskustaan muodostettavista kävelykaduista tuli yleiskaavaesityksen laatijoille looginen lisäperustelu kuusikaistaisen Vapaudenkadun rakentamiselle Linnunlaulun läpi Kaisaniemeen. Autoliikenteeltä rauhoi- tettu liikeydinkeskusta kytkeytyi siten yleiskaavaesityksessä Vapaudenkataa pitkin Hel- singin kasvuideoologiaan.

⁵⁰⁶ Aleksanterinkatu ry:n johtokunnan pöytäkirja 16.11.1973. Tausti esitelmöi Pietonville-konferenssista Vanhan Kellarin Karhu-kabinetissa pienelle vaikutusvaltaiselle ryhmälle, jossa olivat mukana Stockmannin tavaratalon johtaja Viktor Jansson ja Elannon tavaratalon johtaja Jorma Tamminen.

⁵⁰⁷ Keskustan pysäköintijärjestelmäselvitys 1981, liite 1–2. HKsvA.

⁵⁰⁸ Sama, liite 4.

⁵⁰⁹ Sama, karttaliite 2000. Mainitut pysäköintilaitokset oletettiin vuonna 1981 rakennettavan ennen vuotta 2000. Terassitoria lukuun ottamatta laitokset toteutuivatkin suurin piirtein arvioidussa aikataulussa. Vuorikadun py- säköintilaitoksesta alettiin käyttää Kluuvun pysäköintilaitoksen nimeä. Terassitorin sijasta rakennettiin vuoden 2000 tienoilla lähemmäs liikeydinkeskustaa Elielin pysäköintilaitos.

Yleiskaavan sisäinen poliittinen ristiriita syntyi siitä, että kävelykeskustaa innokkaimmin vaatineiden enemmistöläisten mielestä uudet moottorikadut lisäsivät autoliikennettä ydinkeskustassa ja erityisesti sanottiin Vapaudenkadun uhkaavan jalankulkijan vapautta.⁵¹⁰

8.3 Liikennepoliitiikan yleisdemokraattinen käänne

Apulaiskaupunginjohtaja Jussi-Pekka Alasen esittelypuhe yllätti monet kesäkuun 1976 valtuustossa. Helsingin kaupunginvaltuusto kokoontui käsittelemään kantakaupungin yleiskaavaa juhannusta edeltävänä keskiviikkoiltana. Yleiskaava ohjaisi tulevien vuosien asemakaavoituksen sisältöä muun muassa maankäytön, pysäköinnin ja liikennejärjestelyjen osalta. Ydinkeskustan liikenteen suunnittelu keräsi suurimman julkisen huomion.

Kaupunkisuunnitteluviraston valmistelu pyrki osoittamaan käytännöllisen ratkaisun kävelykeskustan toteuttamiseksi. Asiakkaiden saapuminen kävelypainotteiseen liikeydinkeskustaan olisi jopa aiempaa helpommin mahdollista myös omalla autolla. Aleksanterinkadusta tulisi yleiskaavan mukaan muodostaa kävely- ja raitiovaunukatu Senaatintorin ja Mannerheimintien välisellä osuudella. Ajoneuvoliikennettä rajoitettaisiin myös poikittaisilla Kluuvikadulla, Mikonkadulla ja Keskuskadulla. Liikeydinkeskustan liepeille olisi mahdollista rakentaa pysäköintilaitoksia, jotta autopaikkojen määrä saataisiin kasvatettua ja kaduilta ja toreilta poistettavat paikat korvattua. Ydinkeskustaan saavuttaisiin tulevaisuudessa Sörnäisten rantatien, Hämeentien, Mannerheimintien ja Länsiväylän lisäksi myös suoraan pohjoisesta uutta Vapaudenkatua pitkin. Keskustan poikki pääsisi aikanaan uutta kehää pitkin Ruoholahdesta Kampin ja Etu-Töölön välistä ja Kaisaniemen ali tunnelia pitkin Sörnäisiin.

Valmisteluprosessi oli ollut ristiriitainen ja monivaiheinen. Yhtä lailla Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry kuin kauppiaiden Aleksanterinkatu ry ja Helsingin kauppa-kamari olivat ilmaisseet epäluottamusta valmistelua kohtaan. Siten myös poliittinen käsittely oli ollut ristiriitaista. Kaupunkisuunnittelulautakunta ja kaupunginhallitus olivat hyväksyneet yleiskaavan sisällön vasta äänestyksen jälkeen.

Alasen esittelypuheen yllätys oli siinä, että liikenteen tilavaraukset, kuten Vapaudenkatu, eivät kuuluneet ”tässä yhteydessä, siis valtuuston käsittelyn yhteydessä, ratkaistaviin asioihin, joten niiden osalta ei vastaehdotusten tekeminen näin ollen ole mahdollista”. Ne oli vain saatettu valtuuston ”tietoon ja otettavaksi yleiskaavan käsittelyn yhteydessä huomioon”, Alanen sanoi.

Esittelijä perusteli kantansa kunnallislain tulkinnalla, jonka mukaan valtuusto saattoi tehdä päätöksiä vain valmistelluista asioista. Kiistanalaista Vapaudenkatua tarkoittava liikennevaraus oli jätetty muodollisesti esityksen ulkopuolelle, koska se oli mukana jo viimeisimmässä, 20 vuotta vanhassa yleiskaavassa. Tulkinnasta seurasi, että valtuusto ei voinut halutessaankaan hylätä ympäristöliikkeiden vastustamaa katuvarausta. Valtuuston

⁵¹⁰ Osmo Soininvaaran haastattelu 3.10.2011. Enemmistöläisen arkkitehti Harri Halstin lentävä lause kuului kokonaisuudessaan: ”Vapaudenkatu vie jalankulkijan vapauden, mutta keskustan kehä ehkä ei.”

puheenjohtaja Poukka piti tästä kiinni eikä hyväksynyt Vapaudenkadun hylkäämistä tarkoitettavia esityksiä varsinaisiksi vastaehdotuksiksi, joista äänestettäessä yleiskaavan sisältö olisi voinut muuttua oikeusvaikutteisesti.

Suurimmat poliittiset ryhmät kokoomus, sosiaalidemokraatit, kansandemokraatit ja ruotsalaiset sitoutuivat yleiskaavan päätaavoitteeseen, kantakaupungin väestökadon pysäyttämiseen. Kokoomuksen ryhmäpuhujana Pentti Kivinen korosti poliittista sitoutumista ja sanoi, että yleiskaava oli kokonaisuus, josta ei voinut irrottaa yksityiskohtia. Kuten Alanen sanoi, kantakaupungin väkiluku oli alentunut 1950-luvulta lähtien noin 5000 asukasta vuodessa.⁵¹¹

Yleinen arvio oli, että asukkaita muutti pois Kluuvista, Kampista ja Kaartinkaupungista, koska kiinteistönomistajat halusivat muuttaa asuinhuoneistoja parempituottoisiksi konttoritiloiksi. Oiva Turpeisen tutkimuksen mukaan kantakaupungista poismuuton tärkein syy oli kuitenkin asukkaiden halu päästä aiempaa väljempiin ja paremmin varusteluihin asuntoihin. Lähiöiden tarjoama mahdollisuus omistusasuntoon vähensi vuokrala-asumisen suosiota. Erityisesti vähemmän konttoristuneista mutta ahtaammin asutuista Kalliosta, Pasilasta ja Vallilasta muutettiin esikaupunkeihin mukavampiin asuinoloihin.⁵¹² Sosiaalidemokraattien Antti Viinikka piti valtuustossa yleiskaavaa ensimmäisenä vakavana poliittisena yrityksenä kääntää ei-toivottu kehityksen suunta. Hän yhtyi yleiskaavan perusteluihin: jos parikymmentä vuotta kestänyt kehitys jatkuisi, kantakaupungin väkiluku puolittuisi 1980-luvulla jopa vain 150 000:een 1950-luvun 300 000:sta. (Näin tosin sitten käytännössä kävi: kantakaupungin väkimäärä aleni viidessätoista vuodessa vielä peräti neljänneksellä 1970 - 1985.⁵¹³)

Kantakaupungin asukasmäärän väheneminen ja työpaikkojen määrän kasvu aiheutti työmatkaliikennettä esikaupungeista ydinkeskustaan arkiamuksin ja paluuliikennettä iltaisin. Erityiseksi tavoitteeksi yleiskaavassa asetettiin Hämeentien ja Mannerheimintien liikenteen osittainen rauhoittaminen, koska niiden varrella oli asuinkortteleita. Melun ja pakokaasujen vähentäminen perustui keskustan asumisviihtyvyyden lisäämiseen. Liikenteen rauhoittamiseen ja asumisviihtyvyyden lisäämiseen tähtäsi myös suunnitelma Aleksanterinkadun alueen autottomasta kävelykeskustasta. Uudet väylät tekivät suunnittelijoiden mukaan liikenteen rauhoittamisen mahdolliseksi muilla kaduilla.

Kokoomuksen Kivinen yhtyi näkemykseen korvaavien väylien välttämättömyydestä, mutta sosiaalidemokraattien Viinikka tuomitsi sen. Kivisen mukaan uudet väylät oli ymmärrettävä varautumiseksi liikenteen rajoittamiseen liikeydinkeskustassa. Hän käsitteli ydinkeskustaa kauppojen, tavaratalojen ja kahviloiden liiketoimintapaikkana. Viinikka painotti keskustaa asuinpaikkana ja suositteli liikenne- ja ratkaisuksi bussikaistoja, kävelyka-

⁵¹¹ Helsingin kaupunginvaltuusto keskustelupöytäkirja 23.6.1976 427 § Esityslistan asia n:o 21. HKA.

⁵¹² Turpeinen 1997, 20–21, 91–101. Turpeinen kutsuu 1950-luvulla lisääntynyttä tapaa rakentaa ydinkeskustaan pelkkiä liiketaloja city-ilmioiksi.

⁵¹³ Herranen 1997, 201.

tuja ja kevyen liikenteen väyliä. Hänen mukaansa oli ensisijaista, että Töölönlahden alue muodostetaan virkistysalueeksi ja Katajanokka ja Länsi-Pasila rakennetaan kohtuuhintaisiksi asuinalueiksi.

Pysäköinti oli ilmaistavissa kiistattomimmin lukuina, joten siitä tuli keskustan auto liikenteen kasvuun tähtäävän yleiskaavaesityksen poliittinen kiistakapula. Kivinen totesi keskustan elävyyden tarkoittavan hyvin toimivan joukkoliikenteen lisäksi sitä, että keskusta oli aiempaa paremmin saavutettavissa henkilöautoilla: ”Tämä edellyttää lyhytaikaisten pysäköintimahdollisuuksien huomattavaa lisäämistä kantakaupungissa niin kuin tähän ehdotukseen on tämä sisällytetty.” Viinikka ja Nordberg ja kansandemokraattien Pekka Saarnio sen sijaan kritisoiivat yleiskaavaa voimakkaasti pysäköinnin kasvattamisesta. Vaikka lisäystavoite oli pienentynyt 1960-luvulla arvioidusta, liikeydinkeskustan osalta tavoitetta kasvattaa kapasiteetti nelinkertaiseksi oli pidettävä merkittävänä. Valtuuston pienryhmiä edustaneet keskustapuolueen Ilkka Hakalehto ja kristillisten Lauri Helimäki yhtyivät puheenvuoroissaan kritiikkiin. Liberaalien Henrik Kalliala ja ruotsalaisten Laurent olivat kokoomuksen linjalla.⁵¹⁴ Hakalehto syytti paitsi kokoomusta myös sosiaalidemokraatteja liikenteen ja liike-elämän ehdoilla tapahtuneesta suunnittelusta.⁵¹⁵

Valtuuston keskustelupöytäkirjan lukeminen vahvistaa käsityksen siitä, että suhtautuminen autoiluun muodosti puoluekartan jakaneen ideologisen linjan Helsingin kunnallispolitiikassa 1970-luvulla. Kyse ei ollut kuitenkaan itse asiassa vain liikenteestä, vaan taustalla oli katsomusero siitä, mitä kaupunkikeskustan elävyys tarkoitti ja mikä oli kaupungin kehityksen suunta. Sosiaalidemokraatit olivat 1970-luvun Helsingissä suurin ryhmä eräänlaisessa liikennepoliittikan yleisdemokraattisessa rintamassa.⁵¹⁶ Joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä painottanut linja koostui muistakin kuin vasemmistolaisista. Siihen luokitui sosiaalidemokraattien, kansandemokraattien ja kommunistien lisäksi valtuutettuja liberaaleista, keskustapuolueesta ja ruotsalaisesta kansanpuolueesta.

Sitä vastoin kokoomuslaisesta näkökulmasta keskustan elävyys perustui elinvoimaiseen elinkeinotoimintaan, kauppoihin ja palveluihin, jotka houkuttelivat kaupunkilaiset asiakkaisiksi kaduille. Ydinkeskustan kävelykatu tuli kysymykseen kaupallisena ympäristönä. Yleiskaavaesityksen infrastruktuurirakennelma pysäköintilaitoksineen ja moottorikatuiineen noudatti tätä elinkeinolähtöistä ajattelutapaa. Periaate ilmeni myös esityksen perusteluista, kuten edellisessä alaluvussa osoitin, vaikka elinkeinoelämän johtajat välillä arvostelivat valmisteluprosessia.

Sosiaalidemokraattien hallitseman liikennepoliittisen vasemmiston kannalta elävä keskusta merkitsi ensisijaisesti eri-ikäisten ja eri sosiaaliryhmiä edustavien kaupunkilaisten

⁵¹⁴ Helsingin kaupunginvaltuusto keskustelupöytäkirja 23.6.1976 427 § Esityslistan asia n:o 21. HKA.

⁵¹⁵ Sama. Ks. myös Hufvudstadsbladet 11.6.1976 Erik Appel, Tramp i kompetensklaver, Koffparken med i parket. Julkisesti puhuttiin Sdp:n ja kokoomuksen yleiskaavaa koskevasta sopimuksesta, jossa sinetöitiin myös kokoomukselle tärkeä Koffin puiston kaava ja Sdp:n Saarniemenkadun puoluentalon kaava.

⁵¹⁶ Yleisdemokraattisuus viittaa aikakauden opiskelijapolitiikkaan. Käsitteellä tarkoitettiin vasemmiston ja keskiryhmiin kuuluneiden yhteistyötä ilman kokoomusta ja muita oikeistolaisiksi katsottuja puolueita.

asuinpaikkaa. Viihtyminen keskustassa perustui muuhun kuin kulutukseen. Liikennekysymyksiä oli sen takia tarkasteltava siltä kannalta, minkälaisia vaikutuksia liikenne aiheutti asumisviihtyvyyteen. Sosiaalidemokraatit suhtautuivat kriittisesti keskustan henkilöautoliikenteeseen melun, turvallisuusriskien, pakokaasujen ja kaupunkitilan eroosion takia, mutta ei sen takia, että joukkoliikenne olisi ollut maailmankatsomuksellisesti tavoiteltavampaa kuin henkilöautoilu.⁵¹⁷

Pääkaupungin entinen suurpuolue liberaalit jauhautui liikennekysymysten myllyssä. Yrittäjäsiipi sijoittui samoille kannoille kokoomuksen kanssa. Enemmistö ry:ssä mukana olleet nuoret liberaalit, kuten Ville Komi ja Osmo Soininvaara, puuhasivat sen sijaan jo kesällä 1976 täyttä päätä omaa Helsinki-liikkeen listaansa syksyn kunnallisvaaleihin.

Valtuustopuolueiden liikennepoliittiset kannat eivät syntyneet pelkästään yleiskaavaprosessista ja kävelykatukokeilun kaltaisista kokemuksista. Sosiaalidemokraatit, kansandemokraatit, kokoomus ja liberaalit olivat kukin laatineet oman kansallisen liikennepoliittisen ohjelmansa, jossa otettiin kantaa kävelykeskustojen ja kaupunkiliikenteen problematiikkaan. Helsingin kokemukset näkyivät ohjelmien laadinnassa. Puolueiden valtakunnallinen harrastuneisuus liikennekysymyksiin johtui liikenteen kasvusta, sen yhteiskunnallisen merkityksen lisääntymisestä ja liikennekysymysten politisoitumisesta 1970-luvun alkupuolella.

Käytännöllisten ja muun muassa Helsingin yleiskaavakeskustelussa toistuneiden näkemysten lisäksi ohjelmatekstit käsittelivät puolueiden ideologiaa maantie- ja kaupunkiliikenteen ja kävelykatujen avulla. Sosiaalidemokraatit esimerkiksi korostivat yhteiskunnallisen suunnittelun merkitystä, ”jotta tarpeettoman liikenteen synnyttäminen on vältettävissä”. Henkilöautojen suuren tilantarpeen ja niiden tuottaman melun ja ilmansaasteiden takia ”on suurimpien taajamien keskustoissa ja muulloinkin tarvittaessa rajoitettava yksityisten henkilöautojen käyttöä”. Sdp ilmoitti hyväksyvänsä rajoittamattomana henkilöliikenteen muotoina keskustoissa vain jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja taksit.⁵¹⁸

Kokoomus painotti valtakunnallisessa ohjelmassaan ”sosiaalista valintataloutta” ja yksityisen ihmisen oikeuksia kulkutavan valinnassa eli käytännössä vapaata autoistumisoikeutta. Toisaalta kokoomuksen mukaan ”suurimmissa kaupungeissa on luotava keskustaan jalankulkualueista ja –kaduista sekä korttelien sisäisistä käytävistä muodostettava turvallinen jalankulkuverkosto”. ”Rauhoitetun kortteliryhmän laiduille on varattava riittävät paikoitustilat”, kokoomus edellytti kuin Helsingin kantakaupungin yleiskaavaa ja kauppakamarin kannanottoa referoiden.⁵¹⁹ Skdl:n liittoneuvoston kokous hyväksyi maaliskuussa 1974 puolueen liikennepoliittiseksi ohjeeksi kevyen liikenteen suosimisen ja

⁵¹⁷ Sdp ei vastustanut esimerkiksi lähiöiden kerrostaloasemakaavoihin merkittyjä autopaikkavelvoitteita.

⁵¹⁸ <http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/SDP/sdpliikenne1973> Sdp:n liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty puolueuuvoston kokouksessa 29.11.1973.

⁵¹⁹ <http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/KOK/kokliikenne1973> Kokoomuksen liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty puoluehallituksessa 15.11.1973.

henkilöautojen haitallisen käytön vähentämisen ja rajoittamisen. Kommunistien mielestä henkilöliikenteen kasvu oli liiaksi painottunut henkilöautoliikenteeseen.⁵²⁰ Pienen liberaalisen kansanpuolueen radikaalia liikennepoliittista linjausta ”Kaupunkien keskustoissa ei yksityisautoille ole tilaa” täydensi vaatimus autojen voimakkaasta vähentämisestä mutta toisaalta vesitti toteamus ”Yksityisautoilla on kaupunkiseudullakin oma tehtävänsä”.⁵²¹

Helsingin kokoomuksen valtuustoryhmässä kävelykatukysymyksiin vaikutti voimakkaasti diplomi-insinööri Terttu Raveala, joka työskenteli kaupungin rakennustarkastusvirastossa. Hän otti kantaa tuoreeltaan jo vuoden 1970 kokeiluun: ”Kävelykatu sinänsä on erinomainen ajatus oikein toteutettuna. Maleksi sen sijaan oli täysin epäonnistunut joka suhteessa.” Ravealan mielestä kävelykeskustan tarkoittama muutos liikenneoloihin edellytti kattavaa vaikutusten arviointia ja kokonaisvaltaista suunnitteluotetta.⁵²² Näin kaupunkisuunnitteluvirasto sitten tekikin. Raveala kyseenalaisti Aleksanterinkadun uudistamisen määrätietoisesti vuosikymmenen loppuun saakka.⁵²³ Samoin koko ryhmä pysyi kriittisenä kävelykadun toteuttamista kohtaan. Asiassa esiintyneiden valtuutettujen Kari Rahkamon, Raimo Ilaskiven ja Timo Honkalan mielipiteet painottivat julkisuudessa kävelykeskustan toteuttamisen käytännön vaikeuksia, ja niihin vaikuttivat elinkeino-

⁵²⁰ <http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/SKDL/skdlliikenne1974> Skdl:n liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty liittoneuvoston kokouksessa 30.3.1974.

⁵²¹ <http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/LIB/lkpliikenne1973> LKP:n liikennepoliittinen ohjelma I osa, hyväksytty puoluekokouksessa 16.–17.6.1973. Ville Komi muisteli haastattelussani, että tämän ohjelman käsittely vesityksineen merkitsi hänelle toimintaedellytysten päättymistä liberaaleissa.

⁵²² Arkkitehti 1/1971 Maleksiana. Raveala oli yksi neljästä kokeilua arvioimaan kutsutusta ”kävelykatuantologian” kirjoittajasta.

⁵²³ Ks. esim. Helsingin Sanomat 26.8.1976 Kävely-Aleksista jätetty valitus lääninoikeudelle, HS 10.5.1977 Helsinki hylkäsi Aleksin-valitukset.

elämän näkemykset.⁵²⁴

Huolimatta puheenjohtajan tulkinnasta kaupunginvaltuusto äänesti juhannuksen alla 1976 kantakaupungin yleiskaavan liikennejärjestelyistä: puheenjohtaja piti keskustan järjestelyihin kohdistuneita vastaehdotuksia toivomusponsina, mutta valtuusto ei hyväksynyt niitä yksimielisesti. Vain keskustankehän poistamista tarkoittanut ehdotus sai äänestysjärjestyksessä vastaehdotuksen aseman, koska kehä oli valmisteltu osana yleiskaavaa. Sosiaalidemokraattien Viinikka painotti ennen äänestyksiä, että ponnet olisivat poliittisesti sitovia, jos ne hyväksyttäisiin, koska ne oli tehty vastaehdotuksina.⁵²⁵

Viraston esitys oli voittanut aiemmin kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja kaupungin-hallituksessa. Nyt valtuustossa äänestykset päättyivät sosiaalidemokraateista, kansandemokraateista ja yksittäisistä pienryhmäläisistä (muun muassa Hakalahdosta, Helimäestä ja Vennamosta) tapauskohtaisesti muodostuneen koalition voittoon ja kokoomuksen ympärille ryhmittyneen porvarileirin tappioon.

⁵²⁴ Arkkitehti 1/1971 Maleksiana. Ehrnrooth 1999, 384. Toisaalta kokoomuksen ja sen taustaryhmien suhtautumistapaa havainnollistaa kuvaus siitä, millainen ajattelutapa ei enää 1970-luvulla mahtunut puolueen paikalliseen eturiviin. Kokoomuksen riveissä toiminut Panu Toivonen esiintyi Revealaan, Rahkamoon ja kumppaneihin verrattuna aivan toisenlaisin sanankäyttein arvioidessaan kävelykeskustan kannattajien vaikuttimia. Toivosen mielestä heidän toiminnan tavoitteenaan oli ”vihatus ’kapitalismin’ toiminnan häiritseminen keskustan kauppa-liikkeitten myyntiä pienentämällä ja asiakkaille haittaa tuottaen”. Toivonen väitti, että Enemmistö ry:n kommunistien tavoitteena oli lamauttaa kävelykeskustan avulla ensin pääkaupungin ja sitten koko maan talous. Toivonen tiivisti Arkkitehti-lehdessä: ”Asiaa ajaneiden kvasiradikaalien motivaationa on ollut, paitsi elinkeinotoiminnan vahingoittaminen yleensä, vihan nostattaminen autoa kohtaan erityisesti. Tämä taas on osa länsimaailman laajuista autonvihaamiskampanjaa, joka on pantu käyntiin länsimaisen yhteiskunnan kilpailukykyisyyden osoittamisen tulosten kääntämiseksi päälle. Maailman johtavan markkinatalousmaan saavutukset ihmiskeskisen, ihmisiä palvelevan tuotannon alalla kuvastuvat hyvin siitä, että siellä on autojen määrä 1000 henkeä kohden – imeväiset ja ikivanhukset mukaan luettuina – 600. Länsi-Euroopassa vastaava luku on 300 ja johtavassa sosialistisessa maassa 5. Tällainen tilanne aiheuttaa frustratioita. Niistä taas päästään tekemällä auto ihmiskunnan viholliseksi n:o 1 propagandan keinoin.” Toivosta myös ärsytti jo varhain nuorten akateemisten enemmistöläisten pääsy julkisiin virkoihin.

Oikeistopopulismilla oli kysyntää Kekkonen-vallan voimakkaimpana vuosi, ja Toivonen menestyi loistavasti Helsingin kokoomuksen kunnallisvaaliehdokkaiden jäsenvaalissa vuonna 1972. Hän sai toiseksi eniten ääniä Ilaskiven jälkeen. Kokoomuksen Helsingin piiri päätyi kuitenkin jyrkkään ratkaisuun. Lähinnä puolueen nuorten painostuksesta Toivonen suljettiin pois ehdokaslistalta. Hän toimi jo näihin aikoihin yhteistyössä oikeistolaisiksi profiloituneiden kansanedustajien Georg C. Ehrnroothin ja Tuure Junnilan kanssa oman lehden Expressin perustamiseksi. Samassa piirissä vaikutti myös sosiaalipolitiikan professori Kullervo Rainio, jonka kannanottoja Toivonen lainaili Aleksanterinkatua koskevassa kamppailussa. Toivosella oli vastoinkäymisiä myös liikeydin-keskustan markkinoijana. Aleksanterinkatu ry päätti 1970-luvun puolimaisssa vaihtaa yhdistyksen toiminnanjohtajaa. Syksyn 1976 kunnallisvaaleissa hän oli ehdokkaana Kekkonen-vastaisen Perustuslaillisen kansanpuolueen listalla ja tuli valituksi Helsingin kaupunginvaltuustoon. Poliitikkona Toivonen mielellään provosoi ja tyyliitti: vuonna 1976 hän onnittelee perustuslaillisten puoluekokouksessa ”200-vuotiaista maailman elintarviketoimittajaa USA:ta” ja kohotti eläköön-huudon Suomen ja Yhdysvaltain kansojen yhtävyydelle, yhteistyölle ja avunannolle.

⁵²⁵ Helsingin kaupunginvaltuusto keskustelupöytäkirja 23.6.1976 427 § Esityslistan asia n:o 21. HKA. Viinikka kritisoi puheenjohtajan esittämää äänestysjärjestystä mutta tyytyi siihen sanoen: ”Mutta koska valtuutetut ovat valmistelussaan näille nyt ponsin äänestettävälle muutosehdotuksille antaneet sen poliittisen arvon, joka yleensä liittyy muutosehdotuksille, niin katson, että kaupungin hallintokoneiston valmistellessaan kaavoitusksymyksiä edelleen tämän yleiskaavakäsittelyn jälkeen tulisi antaa täällä nyt mahdollisesti hyväksyttävälle niille ponsiehdotuksille, joista äänestetään ponsina vastaehdotuksen sijasta, sama poliittinen merkitys kuin varsinaisille muutosehdotuksille.”

Tuloksena syntyi käänne Helsingin keskustan suunnitteluun. Se perustui neljään päätökseen. Valtuusto poisti muutaman äänen enemmistöllä kantakaupungin yleiskaavasta ensin Viinikan esityksestä keskustan kehäväylän aluevarauksen Ruoholahden ja Sörnäisten väliltä. Valtuuston niukka enemmistö yhtyi myös Saarnion esitykseen, että Vapaudenkadun suunnittelusta luovuttaisiin. Neljän äänen enemmistöllä valtuusto hyväksyi Nordbergin esityksen, että Helsingin niemen autopaikkamäärää ei jatkossa lisättäisi. Helimäen esitys, että ydinkeskustan kaavoituksessa noudatettaisiin jatkossa rajoittavaa pysäköinti-paikkannormia, hyväksyttiin lähes niukimmalla mahdollisella kahden äänen enemmistöllä.

Vaaleilla valittu valtuusto sivuutti tällä tavoin yhtenä iltana vuosia kestäneen asiantuntijavalmistelun ja kaupunginhallituksen, kaupunkisuunnittelulautakunnan ja apulaiskaupunginjohtajan harjoittaman poliittisen ohjauksen. Laineen ja Peltosen mukaan se on tyydyttävä ympäristön politisoitumisen kehityskululle. Paikallinen ympäristökiista syvenee jakamaan toimijakenttä ystäviin ja vihollisiin. Vaatimus aiempaa tarkemmasta liikenteenhallinnasta laajentui nyt Helsingissäkin epäluottamukseksi – ei vain valittua ratkaisua, vaan myös – hallintatapaa eli valmistelua ja päätöksentekoa kohtaan.⁵²⁶ Toivomusponsilla ei yleensä ole jatkovalmistelun kannalta merkitystä, mutta nyt äänestykset käytännössä synnyttivät poliittiset reunaehdot Helsingin ydinkeskustan ajoneuvoliikenteen suunnittelulle vuosiksi ja jopa vuosikymmeniksi eteenpäin.

8.4 Ydinkeskustaan rajoittava pysäköintinormi

Helimäen esittämä rajoittava pysäköintinormi tarkoitti, että ydinkeskustan kaavoituksessa ei tästedes saanut määritellä kiinteistökohtaisesti enempää kuin yhden autopaikan rakennettavaa 180 kerrosalaneliometriä kohti.⁵²⁷ Rakennuslain kaavoitukselle antama ohje riittävästä autopaikkamäärästä tulkittiin kaupungeissa yleensä vähimmäismääräyukseksi. Nyt Helsingin yleiskaavassa päädyttiin antamaan asemakaavoitukselle ohjeeksi autopaikkojen enimmäismäärä, kuten 1960-luvulla asetusta laatineen pysäköintikomitean vähemmistö ja muiden muassa pankinjohtaja Koivisto oli toivonut.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto otti kaupunginvaltuuston päätöksen todesta, vaikka epäileviä spekulatioita tuli välillä julki.⁵²⁸ Rajoittava pysäköintinormi alkoi murentua kaavoituksessa vasta 10 vuoden kuluttua ja yksittäisten projektien toteutuksessa vasta yli 20 vuoden kuluttua. Keskustankehä palasi julkisuuteen 1990-luvulla keskustatunnelin muodossa, mutta Vapaudenkadun uskotaan hautautuneen vuoden 1976 valtuustokäsittelyssä lopullisesti, vaikka kaupungin asiantuntijat ja jotkut poliitikot tarjosivat si-

⁵²⁶ Laine ja Peltonen 2003, 14.

⁵²⁷ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 23.6.1976 § 27. HKA

⁵²⁸ Helsingin Sanomat 12.1.1979 Heikki Arola, Kävely-Aleksia ei ole haudattu, Toteutus venynee pitkälle ensi vuosikymmenelle. Ks. myös Uusi Suomi 23.1.1981 Juha Heiskanen, Jostittelu paisuu. Juttujen mukaan kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijat kannattivat Vapaudenkataua ja keskustan kehäväylää muun muassa autottoman keskustan edellytyksenä.

tä keskusteluun vielä silloin tällöin 1990-luvullakin.⁵²⁹

Tutkimustulos tarkentaa käsitystä Helsingin liikennesuunnittelun muutoksesta vuoden 1968 jälkeen. Radikaali poliittinen käänne autoliikenteen kehittämiseen tuli vasta vuonna 1976 yleiskaavan käsittelyn yhteydessä. Sitä edelsi vuosia kestänyt liikenteen politisoituminen. Autoliikenteen osalta käänne ei siten tullut heti vuonna 1968 Smithin ja Polvisen suunnitelman julkaisemisen jälkeen. Metron rakentamispäätös vuonna 1969 ei vielä täysin osoittanut liikennepoliittista suunnanmuutosta, koska metro sisältyi myös esimerkiksi Smithin ja Polvisen suunnitelmaan ja sillä oli oma suunnitteluhistoriansa 1950-luvulta asti. Yleiskaavan asiantuntijavalmistelussa mukana olleet Vapaudenkatu ja keskustan kehäväylä olivat myös Smithin ja Polvisen suunnitelmassa mukana, kuten pysäköintipaikkojen määrän kasvattaminenkin.

Valtuuston äänestyspäätökset merkitsivät Aleksanterinkadun alueelle suunnitellun kävelykeskustan politisoitumisen huipentumaa. Yllättävää kyllä, vaikka asia oli ollut julkisuudessa jo kymmenkunta vuotta, tämä oli ensimmäinen kerta, kun vaaleilla valittu elin käsitteli pysyvän kävelykadun muodostamista Helsinkiin!⁵³⁰

Nyt valtuuston enemmistö harjoitti oikeuttaan tehdä kaupunkia ja määritteli jalankulkemisen merkityksen eri tavoin kuin kaupunkisuunnitteluvirasto ja kaupunginjohto. Liikenteen rauhoittaminen ja kävelykeskusta edusti valtuuston enemmistön mielestä ensisijaisesti kaupungin asukkaiden viihtyvyyttä, ei niinkään elinkeinotoiminnan toimintaympäristön parantamista. Kävelykeskusta säilyi yleiskaavassa, mutta kokoomuksen, elinkeinoelämän ja kaupungin omien asiantuntijoiden välttämättömänä pitämät uudet väylät ja pysäköintilaitokset saivat valtuustolta tuomion. Nordbergin esityksestä tehty päätös pidättyä niemen autopaikkamäärän kasvattamisesta ja Helimäen esityksestä hyväksytty rajoittava autopaikkamäärä merkitsivät takaiskua pysäköintilaitosten suunnittelulle. Päätökset tarkoittivat sitä, että kaupunkisuunnitteluvirasto ei voinut enää jatkaa esimerkiksi Terassitorin pysäköintilaitoksen valmistelua.

Ydinkeskustan pysäköintipaikkojen kysynnän ja tarjonnan epäsuhdan korjaustoimenpiteeksi olisi jäänyt enää kysynnän leikkaaminen aikarajoituksilla ja taksoilla, jos kaikkein jyrkin Saarnion esityksistä olisi mennyt läpi. Hän näet esitti valtuustossa puoluetoverinsa Mehton kannattamana, että myös suunnitteilla olevan Eerikinkadun pysäköintilaitoksen kaavoituksessa tuli vastedes noudattaa juuri hyväksyttyä rajoittavaa autopaikkamäärää. Se olisi tarkoittanut, että kaupunki olisi kieltänyt uudistettavan kauppakeskus Forum omistajia rakentamasta tulevaan pysäköintilaitokseen niin sanottuja ylimääräisiä paikkoja. Tämä esitys hajotti vasemmiston. Saarniota kannattivat äänestyksessä vain kan-

⁵²⁹ Esimerkiksi liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara ilmoittautui Vapaudenkadun kannalle vielä vuonna 1991. Helsingin Sanomat 12.10.1991 Tuija Verkkola, Helsinki onnistui hillitsemään yksityisautoilua, Aamun työmatkoista yli 70 prosenttia kuljetaan julkisilla kulkuneuvoilla.

⁵³⁰ Hinttaniemi 2003, 72–73. Enemmistö ry:n piireissä kävelykatukamppailua pidettiin 1970-luvulla esimerkkinä demokraattisten elinten sivuuttamisesta kaupunkisuunnittelussa.

sandemokraatit ja keskustapuolueen Hakalehto. Sosiaalidemokraatit ja heidän joukossaan Nordberg äänestivät esityksen nurin yhdessä porvarien kanssa äänin 61 – 15. Yleiskaavalla puuttuminen jo vireillä olevaan kaavoitukseen olisi merkinnyt takautuvaa päätöksentekoa, joka olisi ollut paitsi tavatonta myös todennäköisesti laitonta.⁵³¹

Menestyksekkäät vastaehdotukset osoittivat suunnitteluosaamista ja liikennepoliittikan hallintatekniikoiden käyttötaitoa. Nordbergiä on pidettävä liikenne- ja kaupunkisuunnitteluun erityisen perehtyneenä juristina. Vastaehdotusten laadintaan saatiin todennäköisesti apua myös kaupunkisuunnitteluviraston sisältä. 1970-luvulla rekrytoidut nuoret suunnittelijat muodostivat vasemmistolaisuuteen taipuvaisen verkoston viraston sisällä.⁵³² Ei ole uskottavaa, että valtuuston enemmistö olisi saatu vastaehdotusten taakse yleiskaavan tapaisessa asiassa, jos ehdotukset olisi laadittu ilman asiantuntijanäkemyksiä. Yhteiskunnallinen radikalismi, joka ilmeni vielä vuosikymmenen alussa puolianarkistisena protestointina, oli nyt imeytynyt päätöksentekokoneiston sisälle vaihtoehtoisina kaupunkisuunnittelunäkemyksinä.

Konttinen on osoittanut, että kulttuuri- ja yhteiskuntaradikalismi suuntautui Suomesa yhteiskunnallisiin rakenteisiin 1960-luvun jälkipuolelta alkaen. Suurin osa yhden asian liikkeistä - niiden joukossa Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry – koetti toimia olemassa olevien poliittisten rakenteiden sisällä. Rakennetaradikalismiin sisältyi luottamusta puoluepolitiikkaan ja yhteiskuntasuunnitteluun. Usko huipentui Konttisen mukaan juuri 1970-luvun puolimaissa. Poliittiseen vaikutukseen pyrkinyt radikalismi suuntautui perustaltaan optimistisesti modernisaatioprosessiin: suunnittelulla ja poliittisilla päätöksillä pystyttiin ohjaamaan modernin yhteiskunnan rakenteiden kehitystä kansalaisten hyvinvointia lisäävään suuntaan.⁵³³ Helsingin kaupunginvaltuuston vuoden 1976 yleiskaavakäsittely oli yksi tämän prosessin huipentumista.

Modernisaatio näytti vieraannuttavan ihmisiä toisistaan. Se näkyi yhteisten julkisten paikkojen banalisoitumisena. Kaupunkiympäristö näytti heikentyvän: vanhat talot purettiin, autot valtasivat kadut. Merkittävä osa kaupunkilaisista yhtyi kriittiseen näkemykseen. Kritiikki vaikutti asiantuntijoidenkin piirissä siten, että 1960-luvun kompaktiluonnon hylättiin maankäytön suunnittelussa. Itä-Pasilan ja Merihaan sijasta ideaalit tuottivat 1970-luvulla Länsi-Pasilan ja Katajanokan kaltaisia suunnitteluratkaisuja. Alun perin varsin elinkeinolähtöisenä ideana esitetty kävely-Aleksi politisoitui osana 1960-luvun lopulta alkanutta modernistisen suunnittelun kritiikkiä.

Vuoden 1976 keskustelussa kävelykadun ei yksin ajateltu vähentävän autoliikennettä keskustassa. Sen sijaan rajoitettavaa pysäköintinormia yhtäältä kannatettiin ja toisaalta vastustettiin autoilua vähentävänä hallintateknologiana. Kävelykadun liikennepoliittinen merkitys riippui toimijoiden mielestä pysäköinnin hallinnasta.⁵³⁴

⁵³¹ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 23.6.1976 § 27. HKA

⁵³² Mustonen 2010, 94–95. ”Yleisesti oltiin sitä mieltä, että suunnittelijat ovat vasemmistolaisia.”

⁵³³ Konttinen 1999, 191–192.

⁵³⁴ Helsingin Sanomat 12.1.1979 Heikki Arola, Kävely-Aleksia ei ole haudattu, Toteutus venynee pitkälle ensi vuosikymmenelle. Ks. myös Uusi Suomi 23.1.1981 Juha Heiskanen, Jossittelu paisuu. Kolumnin mukaan suunnittelijat kannattivat edelleen Vapaudenkatua ja keskustan kehäväylää.

Yleiskaava ei kuitenkaan vaikuttanut suoraan fyysiseen ympäristöön. Sen perusteella ei ryhdytty muutoksiin, vaan se vain ohjasi tulevaa asemakaavoitusta. Niinpä 13 000 autoa huristi yleiskaavavaltuuston jälkeenkkin menen tullen Aleksanterinkatua pitkin joka päivä. Kadun varret olivat edelleen täynnä pysäköityjä henkilöautoja. Tavarankuljetusautot pysäköivät edelleen päivisin jalkakäytävälle kauppojen eteen. Kymmenettuhannet jalankulkijat väistelivät Aleksilla edelleen joka päivä autoja ja raitiovaunuja ja odottivat kadunkulmissa liikennevalojen vaihtumista.

Kävely-Alexi oli lopulta 1960- ja 1970-luvulla – lyhyttä kokeiluvaihetta lukuun ottamatta – vain symbolinen poliittinen konstruktio. Aleksanterinkadun kävelykatuesitys merkitsi poliittista puhetta, mielenosoituksia, aktivistin turhautumista, porvarin ärssyntymistä, sanomalehtikirjoituksia, mielipidetiedusteluja, karttoja ja luonnoksia, lehtiotsikoita, Henrik Tikkasen grafiikkaa, valokuvia keskieurooppalaisista esikuvista – mutta ei Kaivokadun suojatietä lukuun ottamatta yhtään ainutta katutason toimenpidettä, joka olisi korjannut jalankulkijoiden olosuhteita.

Vuonna 1976 perinteinen sotienjälkeinen kunnallispoliittinen järjestelmä oli vielä voimissaan. Perinteisten puolueiden haastaja, enemmistöläisaktiivien perustama Helsinki-liike ei saanut ehdokkaitaan kaupunginvaltuustoon syksyn vaaleissa. On sanottu, että listan ainoa merkittävä aikaansaannos oli äänten hajautuminen siten, että myöskään sosiaalidemokraattien ehdokkaana ollut kävelykeskustan sinnikkään puolestapuhuja, varatuomari Lauri Nordberg ei päässyt enää valtuustoon. Kokoomuksesta perustuslailliseen kansanpuolueeseen siirtynyt metsänhoitaja Panu Toivonen meni sen sijaan äänivyöryllä läpi.

Vasemmistossa ydinkeskustan kävelykatu ymmärrettiin osaksi henkilöautoilun kasvun vastaista politiikkaa, joka parantaa kaupunkiliikenteen heikoimman osapuolen, jalankulkijan, asemaa. Näkemys vastasi henkilöautokriittisen politiikan kysyntään, joka vahvistui helsinkiläisten keskuudessa 1970-luvulla liikenteen politisoitumisen seurauksena ja modernistisen kaupunkisuunnittelun kritiikin myötä.

8.5 Täältä tullaan, kuolema!

Yleiskaavan käsittelyn niukasti ratkaissut autoilukaupungin kritiikki perustui laajaksi kasvaneeseen kansalaismielialaan. Kaupungilla kävelemisen arkinen kokemus oli heikentynyt autoliikenteen kasvun takia kuluneen vuosikymmenen aikana selvästi.⁵³⁵

Jäljet monien kaupunkilaisten jakamasta kriittisestä mentaliteetista henkilöautoilua ja sen aiheuttamia liikenneongelmia kohtaan ovat tallentuneet mielenkiintoisesti 1970-luvun lopun populaarikulttuuriin. Vuonna 1980 levitykseen tullut Tapio Suomisen elokuva *Täältä tullaan, elämä!* paljastuu lähikatselussa todelliseksi modernistisen kaupunkisuunnittelun kritiikiksi. Siinä on esillä koko vieraantuneisuuden kuvasto, puretut talot, lähiöiden ankeus, ehdollistuminen autoilulle, Asematunneli, Makkaratalo, vartijat. Elokuvan lo-

⁵³⁵ Soininvaara 2012, 213.

pussa nuori päähenkilö kuolee Kaivokadulla, joka oli todellisuudessaakin yksi pahimmista paikoista jalankulkijoiden kannalta.

Nuoren sukupolven kulttuurituotokset haastoivat perinteiset käsitykset katujen ja kaupungin henkisestä omistajuudesta. Ennen 1960-luvun puoliväliä Aleksanterinkadun katsottiin kuuluvan suveenisti kauppiaiden ja heidän edusmiestensä hallintaan. Mitä jalankulkuun tuli, Aleksanterinkatu oli mainosparaatien ja näyteikkunoiden tilaa. Ensimmäisessä kävelykatumielenosoituksessa puhunut Claes Andersson sen sijaan esitti Helsinki-kokoelmansa runossa Aleksanterinkadun jo aivan toisenlaisena paikkana.

Autoilukritiikin perustana olivat kuitenkin kaupunkilaisten todelliset kokemukset. Aleksanterinkadun muuttaminen kävelykaduksi oli jo 1960-luvulla selvästi aihe, jonka avulla lehdet käsittelivät keskustan liikenneolojen heikentymistä nimenomaan jalankulkijan kannalta. Kaduista tuntui tulleen nopeavauhtisen autoliikenteen reviiiriä, jonne jalankulkijat sopivat vain vaivoin. Siitä johtuivat liikennepoliittinen huomio jalankulkevasta enemmistöstä ja nuorten vihaisten arkkitehtien Helanderin ja Sundmanin retorinen kysymys, kenen Helsinki nykyään oikein oli.

Haastattelututkimusten mukaan selvä enemmistö helsinkiläisistä toivoi ydinkeskustan autoliikenteen rauhoittamista.⁵³⁶ Yksittäisten kadulla kulkijoiden ajatuksista on käytettävissä lehdissä julkaistuja tiivistelmiä. Ilta-Sanomien katugallupiin sattunut kirjanpitäjä Alli Davidsson esimerkiksi sanoi: ”Kyllä minusta olisi mukavaa, jos Aleksilla saisi rauhassa kuljeskella ja katsella ikkunoita. Sitten ei olisi sellaista vaarallista hälinää.” Autonkuljettajana työskennellyt Veikko Mustonen puolestaan arvioi: ”Taitaisi joku autoon tottunut surra, mutta en minä. Mukava olisi kävellä kaikessa rauhassa jossakin kohtaa keskikaupungillakin.” Rouva Hilikka Rantala vastasi: ”Kyllä Alekski olisi mukavin kävelykatuna, koska se on liikekatu. Nyt siellä on hankaluuksia sekä jalankulkijoilla että autoilla.”⁵³⁷

Liikedydinkeskusta oli käynyt ruuhkaiseksi ja ahtaaksi. Aleksanterinkadun ajorata ja kadunvarren pysäköintipaikkojen takia jalkakäytävien leveys talon kivijalasta jalkakäytävän reunakiven ulkolaitaan oli alle kolme metriä. Arkilauantaisin Aleksanterinkadulla tungeksi varmasti kymmeniätuhansia jalankulkijoita matkalla ostoksille, työpaikalle, yliopistolle tai asioille. Kaupunkisuunnitteluviraston vuoden 1969 otantalaskentaan perustuvasta noin 130 000 kulkijan arviosta – joka vaikuttaa myöhempien laskentojen valossa virheellisen suurelta – on varaa pudottaa jopa puoletkin pois. Ruuhka oli suurimmillaan iltapäivällä neljän ja viiden välillä, jolloin myös autoliikenne oli vilkkaimmillaan.⁵³⁸ Asematunneli syötti Makkaratalon ja City-käytävän läpi työmatkalaisia ja opiskelijoita rau-

⁵³⁶ Kävelykatukokeilu 70, 40–41, 46. Elokuussa 1969 haastatellusta kahdestatuhannesta jalankulkijasta 75 prosenttia kannatti ja vain 10 prosenttia vastusti Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi

⁵³⁷ Ilta-Sanomat 28.9.1967 Aleksista kävelykatu? Seitsemästä vastaajasta vain yksi suhtautui varauksellisesti ideaan Aleksanterinkadusta kävelykatuna. Ilta-Sanomat 30.10.1968 Autoton Alekski liian hiljainen? Lehti julkaisi samanlaisen katugallupin samoin tuloksin myös seuraavana vuonna.

⁵³⁸ Kävelykatukokeilu 70, 52, kuva 8. HKsvA.

tatieasemalta Kolmen sepän patsaalle.⁵³⁹ Autoliikenne kulki ajoratoja pitkin patsaan molemmin puolin Aleksanterinkadulta Mannerheimintielle ja Mannerheimintieltä Aleksanterinkadulle. Samoin raitiotiekiskot kulkivat molemmin puolin patsasta. Ylioppilastalon edessä oli suosittu pysäkki.⁵⁴⁰

Kaupunkilaisten kyllästyminen kaupunkitilan heikkenemistä kohtaan ilmeni siinäkin, että keskustan miellyttävämmäksi kävely-ympäristöksi mainittiin kaupunkisuunnitteluviraston seuraavassa kyselyssä vuonna 1970 useimmin Aleksanterinkatu, koska kävelykatukokeilu oli käynnissä tutkimuksen tekoaikana. Epämiellyttävimpiä ympäristöjä olivat rautatieaseman alue, Asematunneli ja ydinkeskustan vilkkaimmat ajoneuvokatut, kuten Mannerheimintie ja Kaisaniemenkatu. Kaikkein eniten epämiellyttäviä kokemuksia tuottivat haastateltujen mielestä autoliikenteen aiheuttamat häiriöt.

Helsingin keskustassa ilmeni toisaalta tutkijoiden citytekijäksi nimeämä ilmiö, joka sellitti jalankulkijoiden kokemaa käyskentelynautintoa. Citytekijä koostui toisista ihmisistä ja urbaanista sykkeestä, tyylikkäästä kansakulkijoista, muodikkaista muukalaisista, nuorisosta, mainosvaloista, näyteikkunoista, hyvistä liikkeistä ja kahviloista ja hyvistä kulkuyhteyksistä. Suomessa tällaista saattoi tutkimuksen mukaan kokea vain Helsingin keskustassa. Siellä pystyi ajoittain nauttimaan suurkaupungin tunnelmasta: ”City koetaan yleisesti positiivisena ilmiönä,” kaupunkisuunnitteluviraston tutkijat tiivistivät. Osa vastauksista ja tulkinnoista oli kuin vahvistusta Kööpenhaminan kävelykeskustan suunnittelijalle Gehlin sanoille. Suurin osa jalankulkevista tavallisista kaupunkilaisista koki liikkeellä olevien toisten ihmisten suuren määrän viihtyisyyttä lisääväksi tekijäksi. Myös mielenkiintoisten tapahtumien seuraaminen oli tyydyttävää.⁵⁴¹

Gehlin viestinä oli, että rikastuttavin sosiaalinen elämä tapahtui kaupungilla rakennusten välissä, ei rakennusten sisällä. Gehlin mukaan katuelämän sosiaalinen anti perustui siihen, että kaupungilla yksilö saattoi olla läsnä toisten ihmisten kanssa rennolla ja ei-vaativalla tavalla. Hän voi välillä kuljeskella ja välillä istuskella penkillä katutilassa. Sen sijaan, että olisi ollut täysin yksin, kadullakulkija näki ja kuuli muita ihmisiä, vastaanotti impulsseja ja koki elämyksiä. Kaupungilla ei tarvinnut olla kenenkään erityisen toisen ihmisen seurassa olematta silti varsinaisesti yksin. Matalan intensiteetin kontaktit, kuten arkkitehti määritteli, sisälsivät myös mahdollisuuden jutteluun, keskusteluun ja muihin korkeamman intensiteetin kontakteihin. Gehlin mukaan ihmisten välinen vuorovaikutus alkoi aina tapaamisesta jossakin todellisessa paikassa. Sellaiset kaupungit tuottivat vuorovaikutusta, joiden kaduilla ja julkisilla paikoilla elämä ja tapaamiset olivat mahdollisia.⁵⁴²

⁵³⁹ Kävelykatukokeilu 70, 35. HKsvA. Lauantai oli edelleen työpäivä useimmille.

⁵⁴⁰ Ylioppilaslehti 26.11.1965 Aleksin jalankulkija, Kansan Uutiset 20.12.1965 Uusia rajoituksia Aleksanterinkadulla, Ilta-Sanomien 22.12.1965 Huomautuslappuja Aleksanterinkadulla väärin pysäköinneille, Helsingin Sanomat 12.1.1966 nimim. Poliisiin mielivaltaan kyllästynyt.

⁵⁴¹ Helsingin kantakaupungin jalankulkututkimus 1971, 7–12. HKsvA.

⁵⁴² Gehl 2011, 15–34.

Helsinkiäisten kaupungilla kuljeskelua haittasi heidän omasta mielestään eniten suojateiden vähäinen määrä ja huono sijainti, luontevien jalankulkuyhteyksien puuttuminen, ajoneuvoliikenteen suuri määrä, autojen häiritsevä pysäköinti kaduilla ja aukioilla ja bus- sien ja raitiovaunujen huono saavutettavuus. Esimerkiksi Aleksanterinkadun raitiovaunu- kiskojen ja jalkakäytävän väliin jäi noin kahden metrin etäisyys, ja matkustajien piti kavu- ta raitiovaunuun suoraan ajoradalta ja jäädä pois kyydistä kadulle autojen keskelle. Myös liikenteen melu ja katujen vähäinen jalankulku-tila häiritsivät kävelykokemusta keskustas- sa. Liikuntarajoitteiset kärsivät autoliikenteen aiheuttamista häiriöistä vielä muita enem- män. Lapset kokivat keskustassa liikkumisen autoliikenteen takia pelottavaksi. Lasten ja lasten-vaunujen kanssa liikkuneet aikuiset kärsivät myös kävelyruuhkista. Siellä missä au- toliikenne tai huonot yhteydet eivät aiheuttanut jalankulkijoille ongelmia, kuten puistois- sa ja Asematunnelissa, juopuneiden uhkaava käytös ja nuorison parveilu aiheuttivat epä- miellyttäviä tuntemuksia.⁵⁴³

Jalankulkijoiden turvallisuutta koettiin autoilun nopean kasvun vuosina edistää koh- distamalla rajoituksia ja sääntöjä jalankulkijoihin. Vuoden 1969 alussa tuli esimerkiksi voimaan asetus, jonka mukaan jalankulkijaa voitiin sakottaa, jos hän ylitti kadun punai- sen liikennevalon palaessa. Syytteitä nostettiin heti lehtitietojen mukaan ainakin Turus- sa.⁵⁴⁴ Jalankulun normittaminen ja jalankulkijoihin kohdistuva suoranainen kurinpito häm- mensivät joitakin: ”Radio ja televisio välittävät melkoisen paljon ohjelmia, joissa pyritään sopeuttamaan ihminen liikenteeseen. Jalankulkijoita kehoitetaan katselemaan ympärilleen ja odottamaan liikennevalo-ja samalla tavoin kuin autot. Liikenteessä vallitsee demokratia: ihmisestäkin alkaa tulla kaduilla kulkuneuvo, senkin on toteltava liikennemerkkejä.”⁵⁴⁵ Ja- lankulkijoiden normiohjaus on Suomessa edelleen varsin nuori ilmiö. Nortonin mukaan vastaava sääntöjen määrääminen ja rangaistusten asettaminen oli alkanut Yhdysvallois- sa jo 1920-luvulla. Sen seurauksena kaupunkien kadut siirtyivät autoilun hallintaan ja op- timoidun sujuvuuden revii-riksi. Autoteollisuuden rahoittamat mainoskampanjat leimasivat suruttomat amerikkalaiset kadunylittäjät moukiksi, jotka eivät osanneet liikkua kau- pungissa suojateitä pitkin.⁵⁴⁶

Helsingin ydinkeskustassa koettiin suosia tunneleita.⁵⁴⁷ Ensimmäisenä valmistui Ase- matunneli vuonna 1967. Kaupunkilaiset pitivät sitä pitkään epävihiyisänä, ja sen mainet- ta haittasi epäsosiaalisen väen parveilu.⁵⁴⁸ Alun perin Kaivokadulle ei aiottu tunnelin val- mistumisen jälkeen jättää lainkaan kadun ylittämismahdollisuutta Keskuskadun risteyksen lähelle. Suojatie tuli vasta Ilkka Taipaleen ja kumppanien valtuustoaloitteen seurauksena

⁵⁴³ Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus 1971, 7–12. HKsvA.

⁵⁴⁴ Helsingin Sanomat 3.1.1969 Turussa tuli syyte jalankulkijalle.

⁵⁴⁵ Kirkko ja kaupunki 11.2.1970 MAJ, Liikenne: savua ja melua.

⁵⁴⁶ Norton 2011, 73.

⁵⁴⁷ Kolbe 2002, 250–252.

⁵⁴⁸ Ks. esim. Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus 1971, 77. HKsvA.

1970-luvulla.⁵⁴⁹ Katuja alittavia tunneleita oli tarkoitus tehdä lisääkin. Esimerkiksi kiinteistöyhtiö Kolmen Sepän Tunneli Oy tutki mahdollisuutta rakentaa käytävä ja liiketiloja Mannerheimintien alle Aleksanterinkadun ja Kalevankadun kohdalle. Suunnitelma oli jo pitkällä vuonna 1968.⁵⁵⁰ Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli tunnelin asemakaavaa vielä vuonna 1970. Stockmann Oy:n vastustama kaava joutui poliittiseen vastatuuleen, ja lopulta hanke kariutui.⁵⁵¹ Sen jälkeen merkittäviä jalankulkutunneleita ei tehty 25 vuoteen lukuun ottamatta metroasemia.

Kuusikymmenluvun radikalismien vaikutus näkyi taiteessa arkipäiväisinä aiheina ja yhteiskunnallisina kannanottoina. Katuelämä tuli runoihin, popmusiikkiin ja elokuvaan kemuksellisesti ja realistisesti. Aleksanterinkatu esitetään esimerkiksi Claes Anderssonin vuonna 1965 julkaisemassa kokoelmassa *Staden heter Helsingfors* sosiaalisesti värikkäänä ja säröilevänä paikkana, jonka luonne poikkeaa täysin Satu Östringin ja Georg Malmsténin reippaiden paraatien kiiltokuvamaisesta kauppakadusta.

Anderssonin *Alexandersgatan* kuvaa katua paikkana, joka vihjailee seksuaalisuudesta ja joka vilisee niin pikkuporvareita, eriskummallisia alakulttuurihahmoja kuin poliiseja. Puhe on selvästi vallasta ja sen esittämisestä julkisella kadulla. Runo herätti julkaisuajanaan huomiota ruotsinkielisissä kulttuuripiireissä, ja *Hufvudstadsbladet* jopa julkaisi sen kuvitettuna ja koko sivulle taitettuna.⁵⁵² Andersson nosti modernin runouden ytimeen luontoaiheiden sijasta yksilöllisen kaupunkikokemuksen, ja *Alexandersgatan* kuvasi erityisesti jalkaisin kadulla liikkuvaa väkeä. Parodisen ja absurdin tekstin selkeimmän kielikuvan suomenkieliselle lukijalle muodostaa mies, joka ajaa kadulla seisovan tarkkailijan ohi hitaasti autollaan: ”han som glider förbi i förkromad rustning är så snål att han har rövdragked och kronisk förstoppning. Känns han igen? Det finns en sådan glöt i varje gathörn av din själ. En kukuvall, en pissbög, en poliskonstapel.” Kotiin vaimonsa luo – ohi kaupungin omituisuuksien ja ehkä kiusauksienkin – ajava mies työskentelee todennäköisesti josakin kadun lukuisista pankin pääkonttoreista.⁵⁵³

Runon kuva Aleksanterinkatua ajavasta miehestä tuo mieleen Suomen Kuvalehden lähes ikonisen kansikuvan syksyltä 1963. Yhdysvaltain varapresidentti Lyndon B. Johnson perheineen vilkuttaa siinä avo-Chevroletista yleisölle, joka hurraa Aleksanterinkadulla. Kuva on otettu Helsingin Osakepankin eli nykyisen World Trade Centerin rakennuksen kohdalta.⁵⁵⁴ Johnsonien esiintyminen Aleksanterinkadun konfettisateessa merkitsi Suo-

⁵⁴⁹ Helsinki 16.12.1976 Uusi suojatie Kaivokadulle. ”Uusi suojatie tulee jäämään pysyväksi. Se tulee lyhentämään matkaa raitiovaunupysäkeiltä Rautatientorille ja Aleksanterinkadulle.”

⁵⁵⁰ Helsingin Sanomat 8.12.1967 Tunneli Kolmelta sepältä Mannerheimintien alitse. Uusi Suomi 30.12.1967 Kolmen Sepän tunnelin suunnitelmat pitkällä, Rakennustyö aloitettaneen v. 1969. Yhtiön muodostivat Otto Wuorio Oy, Kesko, Tuko, Hok, KOP ja Suomalainen Säästöpankki.

⁵⁵¹ Helsingin Sanomat 29.5.1970.

⁵⁵² *Hufvudstadsbladet* 28.3.1965 Claes Andersson: *Alexandersgatan är ett själens landskap*.

⁵⁵³ Andersson 1965, 18.

⁵⁵⁴ Suomen Kuvalehti 14.9.1963.

men elinkeinoelämälle noottikriisistä säikähtäneen maan kiinnittymistä länteen, ja vierailusta ja kuvista otettiin kaikki irti. Kun ulkoministeriö julkaisi Focus on Finland -liitteen The New York Timesin välissä keväällä 1964, liitteen kanta kuvitti Aleksanterinkadulla otettu suurikokoinen valokuva, joka oli rajattu siten, että pankkirakennus vaikutti kuvassa pilvenpiirtäjältä ja Aleksanterinkatu Manhattanilta: ”Helsinki welcomes the Lyndon Johnsons with a ticker tape parade, Sept. 6th of 1963.”⁵⁵⁵

Yhdysvaltain varapresidentin saaminen Aleksanterinkadulle oli ollut voitto kauppiasyhdistyksen toiminnanjohtajalle. Vierailu aloitti kadun liikkeiden Amerikan-viikon. Panu Toivonen esitteli Aleksanterinkadun Helsingin ja koko Suomen edustuskatuna.⁵⁵⁶ 1960-luvun jälkipuolelle saakka se säilyi pankkien ja liikkeiden hallitsemana kansallishenkisen porvarillisen hegemonian katuna. Nykyäänkin jatkuva joulukaturaperinne oli aloitettu vuonna 1949.⁵⁵⁷ Sillä saavutettiin merkittävää kaupallista hyötyä. Yritykset arvioivat, että joulukatu lisäsi myyntiä 10 prosenttia.

Vuonna 1950 Aleksanterinkadun kauppiat tempaisivat näyteikkunaparaatin ensin Si-beliuksen ja sitten tasavallan presidentti Paasikiven syntymäpäivänä.⁵⁵⁸ Olympialaiskeskänä 1952 Aleksanterinkadun vartta koristivat tangoissa liehuvat eri maiden liput. Englannin-viikon, Belgian-viikon, Itävallan-viikon, YK:n viikon ja muiden kaupallisten teemaviikkojen kulta-aikaa oli 1960-luku. Ohjelmaan kuului yleensä Niilo Tarvajärven toimiminen juontajana ja Satu Östringin tanssikoululaisten ja Georg Malmstenin johtama poliisien soittokunnan juhlaparaati.⁵⁵⁹ Nousevaa polvea kiinnosti todellisuus esittämisen ja kulissien takana. Claes Anderssonin Alexandersgatan täyttyi keksityillä sanoilla kuvatuista toisenlaisista kulkijoista: ”alegasterna, bondbumsorna, mjugglöparna, munkräpp-lorna och madusan”.

Anderssonin kaupunkia värittivät modernin elämän ristiriidat: ”Nog är Alexandersgatan också ett själens landskap”.⁵⁶⁰ 1960-luvun alkupuolella Perunatorista, Aleksanterinkadusta ja Esplanadinpuistosta oli tullut lähiönuorison näyttätymispaikkoja viikonloppuisin. Heinäkuussa 1965 nuorisojoukko otti yhteen poliisin kanssa Perunatorilla. Poliisi hätisteli Wreden pasaasia kokoontumispaikkanaan pitäneen satapäisen jengin Eino Leinon patsaalle. Espan puiston hippikesiä seurasi punainen kesä 1968, kun osa vaihtoehtonuorisosta Panu Pulman sanoin politisoitui vasemmistolaisiksi.⁵⁶¹ Uusi ristiriitoja kaihta-

⁵⁵⁵ The New York Times (Advertisement) 15.3.1964 Focus on Finland

⁵⁵⁶ Helsingin Sanomat 13.3.1964, The New York Times (Advertisement) 15.3.1964 Focus on Finland –ilmoitusliite, Me Naiset 7.6.1967, Tekstiilikauppias 9/1968.

⁵⁵⁷ Kertomus Aleksanterinkatu ry:n toiminnasta vuonna 1949. HKA.

⁵⁵⁸ Kertomus Aleksanterinkatu ry:n toiminnasta vuonna 1950. HKA.

⁵⁵⁹ Kertomus Aleksanterinkatu ry:n toiminnasta vuonna 1952, Kertomus Aleksanterinkatu ry:n toiminnasta 1.4.1960–30.3.1961, Aleksanterinkatu ry:n vuosikokouksen ptk 5.5.1965, Toiminta vuonna 1965–66, Aleksanterinkatu ry:n toiminta vuonna 1969–70. HKA.

⁵⁶⁰ Andersson 1965, 18–19.

⁵⁶¹ Pulma 2000, 260–280.

maton kaupunkilaisuus murtautui yleiseen tietoisuuteen juuri täällä. Aleksanterinkadulla sijainneen Kämpin kiinteistön kohtalo syytti vuosikymmenen puolimaissa ennennäkemättömän rakennusuojeelukonfliktin, kun Kansallis-Osake-Pankki päätti purkaa vanhan hotellin ja rakentaa tilalle uuden pääkonttorinsa.⁵⁶²

Alexandersgatanin julkaisemisen aikaan varapresidentistä oli jo tullut vaaleilla valittu presidentti. Yhdysvallat lisäsi joukkoja ja tehosti sotatoimia Vietnamissa. Protestit levisivät Eurooppaan. Kulttuuripiirit puhuivat arkipäivän fasismista vuonna 1965.⁵⁶³ Andersson sijoitti ajankohtaisia viittauksia Helsingin ytimeen. Runon loppuhuipennus rikkoo Panu Toivosen ja LBJ:n kuusikymmenluvun idylliä, kun se kuvaa, millaisia tyyppejä Aleksanterinkadulla kulkee: ”Snyfflarna, slamsäckarna, skinbrackorna, stubbfötterna och Adolf H.”⁵⁶⁴

Suurten ikäluokkien nuoret varttuivat noihin aikoihin opiskeluikänsä. Yliopistonuorison kasvu näkyi juuri Aleksanterinkadun lisääntyneenä vilinä. Myös Tekninen korkeakoulu sijaitsi 1960-luvun puolimaissa vielä ydinkeskustassa. Nuoria suunnittelijoita työllistänyt kaupunkisuunnitteluvirasto aloitti toimintansa kaupungin virastokorttelissa Senaatintorin ja Kauppatorin välissä. Eri koulutusalojen opiskelijat kohtasivat toisensa Aleksanterinkadulla ja alueen kahviloissa ja kapakoissa. Jos edellinen polvi esitti Aleksanterinkadulla aineellisen hyvinvoinnin kasvuparaateja, 1960-luvun nuori polvi valtasi kadun yhteiskunnallisten ristiriitojen esittämispaikaksi. Esimerkiksi kristillisten ylioppilaiden nälkäjoulumielenosoitus järjestettiin Aleksanterinkadulla vuonna 1968 samaan aikaan, kun yliormestari ja poliisien soittokunta avasivat joulukadun.⁵⁶⁵

Vietnamin sodan vastaiset mielenosoitukset kokoontuivat yleensä Senaatintorilla ja kulkivat pitkin Aleksanterinkatua kohti eduskuntataloa ja Mäntymäkeä. Vuoden 1968 sukupolven ydin muokkautui ristiriitaisella Aleksanterinkadun alueella 1960-luvun puolivälistä alkaen⁵⁶⁶ - ylioppilastalojen uuden kulttuuripiirin, tavaratalojen näyteikkunoiden, rakennusuojeelukiiestoien ja kaupungin autoistumisen ristipaineessa. Jotkut nuoret tuhosivat Aleksanterinkadulla vapaussodan 50-vuotisjuhlaliputuksen, jonka puolustusvoimat

⁵⁶² Kervanto Nevanlinna 2012, 154–156.

⁵⁶³ von Bagh 1998, 502–503. Vuonna 1965 tuli ensi-iltaan Mihail Rommin samanniminen kokoomaelokuva. von Baghin kuvaus filmistä tuo mieleen, että Alexandersgatanin runoilijakin on sen ehkä nähnyt: ”Hänen metodinsa perustuu kaikkien mahdollisten mielleyhtymien aktivointiin mutta on silti kurinalainen. Tragedian, groteskiuden, komikan, äärimmäisen kauhun ja julmuuden särmät leikkaavat jatkuvasti toisiaan. Päälimmäisenä on viiltävä ironia, joka rinnastaa latteat korulauseet tosiasioihin. Natsismin kausi ei jää ainutkertaiseksi, oudoksi fetissiksi vaan se nousee vuosisadan ristiriitojen ja taloushistorian lainalaisuuksista.”

⁵⁶⁴ Andersson 1965, 19.

⁵⁶⁵ Nälkäjouluista esim. Kauppalehti 6.11.1968 Joulukatuta tällä kertaa opiskelijain terveyttä ajamaan. ”Olen kuulut, että kristilliset ylioppilaat järjestävät mielenosoituksen joululahjojen ostamista vastaan. Järjestäkööt vain! Ei pidäkään törstää,` totesi toiminnanjohtaja Toivonen.” Aleksanterinkatu ry:n järjestämän joulukadun teemanäyttelyn nimi on ”Opiskelijoiden terveystalohanke.”

⁵⁶⁶ Kolbe 1996, 236–263.

järjesti kesäkuussa 1968.⁵⁶⁷ Vanha vallattiin marraskuussa juuri Aleksanterinkadulta. Pidätyksiin johtanut shaahimielenosoitus pidettiin ja tallennettiin kuviin parin vuoden kulluttua lähellä Esplanadilla. Samaan aikaan, kun poliisi pakkasi Taipaleen, Tuomiojan ja kumppanit mustaan maijaan, Aleksanterinkadun kauppiaat esittelivät näyteikkunasomisteina valokuvia shaahipariskunnasta. On helppo uskoa Ville Komsin muistelua, että kävelykatu mielenosoituksissa oli yhtä lailla kyse hännämisestä kuin politiikasta.⁵⁶⁸

Yliopistonuoriso valtasi aktiivisuudellaan kauppiasyhdistyksen hallitseman kadun ja haastoi kauppiaat kamppailuun pääkadun maineen muodostamisesta. Mielikuva varapresidentti Johnsonista ajamassa avoauton kyydissä pitkin Aleksanterinkatua kääntyy merkitykseltään toisenlaiseksi erään kuusikymmenluvun nuoren julkisessa muisteluksessa: ”Vuonna 1968 näin unen, että Ilkka Taipale on pyhimys. Hän ajoi Aleksanterinkatua avoautossa, ja paljon ihmisiä oli katselemassa. Kerroin unesta Taipaleelle, ja liityin puolueeseen”, sosiaalidemokraattien kansanedustajana ja Helsingin kaupunginhallituksen puheenjohtajana toiminut Rakel Hiltunen kertoi Helsingin Sanomissa vuosikymmeniä myöhemmin.⁵⁶⁹

Arkinen kaupunkikokemus tuli entistä voimakkaammin taiteen aiheeksi 1960-luvulta alkaen. Kuten todennäköisesti tuhannet oikeat helsinkiläiset oikeassa elämässä, Täältä tullaan, elämä! –elokuvan nuori päähenkilö Jussi joutuu elokuvan 32. minuutilla äkkiä väistymään Helsingin ytimen jalkakäytävällä, jotta ei jäisi tontille kääntyvän auton töytaisemäksi.⁵⁷⁰ Kohtaus on aikansa suosituimman kotimaisen elokuvan ensimmäinen dramaturginen äkkipysähdys. Siitä lähtien elokuva tiivistyy ikään kuin radikaaliksi kaupunkisuunnittelukritiikiksi, jossa katu täyttyy ajoneuvoista.⁵⁷¹

Arvostelu- ja yleisömenestykseksi kohonnut Tapio Suomisen elokuva osoittaa, kuinka enemmistöläisten näkemys yksityisautoilusta epätasa-arvon symbolina juurtui itsestään selväksi osaksi niin sanottujen edistyksellisten piirien mentaliteettia 1970-luvulla.⁵⁷² Kulttuuripiirien autoilukriittisyydellä oli vastineensa tavallisten helsinkiläisten arkipäivän kokemuksissa. Tämä kansan jakama mentaliteetti ruokki liikennepoliittisen vasemmiston päättäväisyyttä muun muassa vuoden 1976 yleiskaavakäsittelyssä.

Täältä tullaan, elämä! viittaa melkein jatkuvasti kriittiseen näkemykseen kaupungin

⁵⁶⁷ Aleksanterinkatu ry:n toimintakertomus vuodelta 1968. HKA.

⁵⁶⁸ Ville Komsin haastattelu 11.11.2011. ”Porvarin ärsyttäminen oli aina hyvä syy mielenosoituksen järjestämiseen.”

⁵⁶⁹ Helsingin Sanomat 29.12.2009 Riku Jokinen ja Pauliina Siniauer, Kuinka demari olet, Rakel Hiltunen?

⁵⁷⁰ Täältä tullaan, elämä! -elokuva.

⁵⁷¹ Tani 1995, 139. Tanin tulkinta on samansuuntainen, vaikka ei mene aivan yhtä pitkälle: ”Tarinan pääpaino on nuorten ja aikuisten elämän yhteentörmäyksen sekä kasvukipujen kuvauksessa. Huomiota herättävästi elokuva painottaa myös miljööttä: lähes poikkeuksetta ongelmien kärjistyttyä kuva siirtyy tapahtumaympäristön laajempaan esittämiseen --- Helsingin keskustassa nuoret kulkevat sivullisina, joiden täytyy jatkuvasti olla varuillaan uhkaavan väkivallan takia.”

⁵⁷² Täältä tullaan, elämä! kuvattiin vuonna 1979 ja sen ensi-ilta pidettiin helmikuussa 1980.

muuttumisesta 1960- ja 1970-luvulla.⁵⁷³ Tapahtumapaikkakuivissa tiivistyvät Sakari Toiviaisen mukaan ”lähiöelämä” ja Peter von Baghin sanoin ”esikaupunkialueiden typerä, luonteeton maantiede, jossa mikään ei ole mitään”.⁵⁷⁴ Samalla tavoin kuin autoliikenteen kasvuun kohdistui laajaa tyytymättömyyttä, oli kuva lähiöistä – autoilun modernistisesta sukulaisilmiöstä – alkanut Irene Roivaisen mukaan muuttua ongelmakeskeiseksi 1970-luvulla.⁵⁷⁵ Suomisen elokuvassa näkyy myös viittaus vanhan puutalo-Helsingin katoamiseen osin dokumentaarisessa kohtauksessa, joka on kuvattu Kalliossa: kaivinkone repii bändien käyttöönsä valtaaman Kill Cityn puutalon, koska tontille rakennettiin Kaupunkiliiton uusi toimitalo.⁵⁷⁶ Täältä tullaan, elämä! esittää jatkuvasti elämäntapa- ja yhteiskuntakritiikkiään kuvina, joista muodostuu kriittinen näkemys modernistisen kaupunkisuunnittelun käytännöistä.

Autoliikenne on melkein yksi elokuvan päähenkilöistä. Elokuva huipentuu emotionaalisesti Helsingin ydinkeskustassa Rautatien torin, Kaivokadun ja Makkaratalon kolmiossa. Päähenkilö Jussi on paennut vartijoita Makkaratalon betoniulokkeelle. Lähikuva kasvoista vaihtuu kauempaa kuvattuun näkymään, jossa pojan hahmo näkyy ulokkeella kadun yläpuolella. Kun valot vaihtuvat ja autot säntäävät liikkeelle, Jussi kierähtää huutaen alas kadulle ja kuolee.⁵⁷⁷ Filmikuolema kiinnittyi arkitodellisuuteen siten, että samassa paikassa Kaivokadun ja Keskuskadun risteyksessä menehtyi tosielämän liikenneonnettomuuksissa eniten helsinkiläisiä jalankulkijoita aina 1990-luvulle saakka.⁵⁷⁸

Juuri tässä risteyksessä näkyi Jacobsin ajatus kaupunkitilan eroosiosta tuhoisimmillaan. Helanderin ja Sundmanin mukaan nimenomaan Kaivokadulla oli lisätty eniten katutilaa autoilun käyttöön ja vähennetty eniten tilaa jalkakäytäviltä ja suojateiltä vuosina 1965 –

⁵⁷³ Laine 2013, 66. “The film leads the audience through different neighborhoods from the industrial areas and suburbs to the city centre where Jussi, however, is not welcome. --- Jussi is cornered in a parking hall and, finding no way to escape, falls over the edge and dies. Jussi’s death takes place, pointedly, in one of the most controversial buildings in Helsinki, the Makkaratalo (translated literally as the “sausage house” due to the sausage concrete construction surrounding the building.) Designed by Viljo Revell and Heikki Castren in 1967, it has been considered as one of the ugliest outcomes of the concrete brutalism that destroyed the scale and harmony of the old city centre.”

⁵⁷⁴ Toiviainen 2002, 28, von Bagh 2005, 317. Toiviasen mukaan ”Suomisen elokuva on paitsi yleispätevä sivilisyyden ja kapinallisuuden kuvaus myös ajankohtainen puheenvuoro kytkeytyessään moniin tuolloin kuumiin aiheisiin: peruskouluun, ”häirikkönuoriin”, lähiöelämään, Suomi-rockiin, vaihtoehtoliikkeisiin.”

⁵⁷⁵ Roivainen 1993, 7. Ruotsissa lähiökäsitys muodostui kielteiseksi 1960-luvun lopulla ja Suomessa sen jälkeen. ”Aiemmin lähiöitä oli kuvattu positiivisesti, ihmisten hyvinvointia ja asumistasoa edistävinä asuinalueina.”

⁵⁷⁶ Toiviainen 2002, 26–30.

⁵⁷⁷ Täältä tullaan, elämä! on nähtävissä YouTubessa.

⁵⁷⁸ Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston toimintakertomus 1992, 31, 36. Helsinki. HKT.

1970.⁵⁷⁹ Täältä tullaan, elämän! ohjaaja vihjaisi tuoreeltaan lehtihaastattelussa esittämäni autoilukriittisen tulkinnan suuntaan.⁵⁸⁰ Elokuva ei ota kuitenkaan suoraan kantaa liikennepolitiikkaan. Autot eivät ole siinä vain liikennevälineitä, vaan ne pikemmin edustavat kaupunkia hallitsevaa teknologiaa ja kultusta.

Suomisen elokuvan aikoiinaan saavuttama poikkeuksellinen menestys ja maine⁵⁸¹ osoittavat, että 1980-luvun vaihteeseen yleisö ja arvostelijat ajattelivat elokuvan tarinan sijoittuvan uskottavasti tapahtumapaikkoihin ja ympäröivään todellisuuteen. Elokuvan tilallinen ja kuvallinen uskottavuus aikalaisten silmissä oikeuttaa tulkinnan, että elokuva ilmensi kriittistä mentaliteettia, joka vallitsi 1970-luvulla: autoista oli tullut sosiaalisten suhteiden järjestämisen välineitä. Kansa tajusi tämän, eikä valtaosa ihmisistä pitänyt sitä hyvänä asiana.⁵⁸² Autojen kulku, tapahtumat autoissa ja autoihin kohdistuvat teot ja toiveet ovat kuvallista kieltä, joka kuljettaa Täältä tullaan, elämän! tarinaa. Autot edustavat nuorille aikuisten maailmaa näkyvämmiin kuin omat vanhemmat. Tekniset välineet ovat syrjäyttäneet toiset ihmiset. Kadut kuuluvat autoille, ja vartijat päivystävät kaupungilla. Filmin nuoret pyrkivät ja pääsivät autojen kyytiin, mutta eivät aja, eivätkä hallitse niitä. Päähenkilö tulee lopussa ahdistetuksi, koska on vahingoittanut vartijan autoa. Elokuvan lopulla hän pakenee juosten kadulla, ja kuolee, kun putoaa Makkaratalon pysäköintitasolta alas

⁵⁷⁹ Helander – Sundman 1970, 84. Ylioppilaslehti 26.11.1965 Aleksin jalankulkija, Kansan Uutiset 20.12.1965 Uusia rajoituksia Aleksanterinkadulla, Ilta-Sanomat 22.12.1965 Huomautuslappuja Aleksanterinkadulla väärin pysäköinneille, Helsingin Sanomat 12.1.1966 nimim. Poliisin mielivaltaan kyllästynyt. Helander ja Sundman raportoivat Kaivokadun lisäksi esimerkiksi Bulevardin kaadetuista puista, Ateneumin kadonneesta puistikosta, Runeberginkadun ajoradan leventämisestä ja jalkakäytävien kaventamisesta, jotta auto- ja raitiovaunuliikenne saatiin sujumaan nopeammin. Samoin Mannerheimintien eteläpään lehmukset kaadettiin pysäköintipaikkojen tieltä. Eroosion kuvausta voi jatkaa muiden viitattujen lähteiden perusteella: Talviaamuina ajoratojen auraaminen tuli välttämättömäksi, ja jalkakäytävien reunat saivat olla lumen säilytyspaikkoina liikeydinkeskustassakin. Ruuhka ja liikenteen aiheuttama melu täytti kadut, ja katujen varret olivat täynnä pysäköityjä autoja. Raitiovaununupysäkkien määrää harvennettiin. Luvaton pysäköinti jalkakäytävillä oli varsin yleistä.

⁵⁸⁰ Filmihullu 2/1980 Sakari Toiviainen, Luottamus, kosketus. Tapio Suomisen haastattelu. Ohjaaja sanoo: ”Jussi kulkee ja vetää jostain autosta peilin, sitten 20 autoa sileäksi.”

⁵⁸¹ Toiviainen 2002, 27–28. ”Suomisen nuorisokuvaus osoittautui erinomaiseksi yleisö- ja arvostelumestykseksi, ja se vaikutti vastaavanlaisena tuotannonlisena ja esteettisenä piristysruiskeena kuin Mikko Niskasen Käpy selän alla 1960-luvun puolivälissä. Täältä tullaan, elämä! osui suoneen, joka suomalaisilta elokuvantekijöiltä oli ollut pitkään kadoksissa: nuorisoon sekä yleisönä että kuvauksen kohteena. Vastaanoton perusteella Suomisen elokuva näytti tavoittavan nuorison kokemuksen sekä yleisellä että yksityisellä tasolla, ajan hermon ja pulssin välittävänä teoksena, jossa nuoret saattoivat tunnistaa itsensä ja joka kosketti laajalti ja herätti myös keskustelua.”

⁵⁸² 1970-luvun autoilukriittisen mentaliteetin jäljistä ks. myös Arkkitehti 1–8/1974. Nimimerkki Pena julkaisi Arkkitehdin vuoden 1974 numeroissa vaikuttavan piirrostarjan, jossa henkilöautot esitettiin kaupungin varsinaisina asukkaina.

Kaivokadun autoliikenteen sekaan.⁵⁸³

Elokuvan pojan kuolemalla oli vastineensa arkitodellisuudessa, mutta niin oli kuolemantapausten kuvaamisellakin. Poliisi tallensi näkymää samasta onnettomuusalttiista Kaivokadun ja Keskuskadun risteyksestä kameralla, joka oli asennettu rautatieaseman torniin. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelija Eero Pasanen analysoi videoaineiston avulla jalankulkijan kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Pasanen, Leena Silfverbergin ja Markku Salusjärven työ vaikutti keskustan nopeusrajoitusten tiukentamiseen 1990-luvulla, koska sitä pidettiin tehokkaimpana tapana vähentää kuolemantapauksia.⁵⁸⁴

Kuolleet jalankulkijat olivat 1970-luvulla Helsingin liikenteen suurin kuolleiden ryhmä. Vuonna 1970 Helsingissä menehtyi auton yliajamana 28 henkilöä, heistä neljä oli alle 15-vuotiaita.⁵⁸⁵ Vuonna 1975 kuoli Helsingin liikenteessä 36 jalankulkijaa.⁵⁸⁶ Helsingin liikenne vaaransi poikkeuksellisesti nimenomaan jalankulkijoiden hengen. Heidän osuutensa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneista ja kuolleista oli noin kaksinkertainen verrattuna muihin Suomen kaupunkeihin ja muihin suuriin pohjoismaisiin kaupunkeihin.⁵⁸⁷

⁵⁸³ Täältä tullaan, elämä! -elokuva. 43. minuutilla käy ilmi, että aiemmin lähes Jussin päälle ajaneet miehet ovat ydinkeskustan liikekiinteistöjen vartioita. He nöyryyttävät Jussia ja pakottavat Jussin pyyhkimään porttikongin virtsaaman lammikon puserollaan. Elokuvan 50. minuutilla Jussi kostaa kaverinsa Peten kanssa puhkaisemalla vartijoiden autosta renkaat. Pojat pakenevat juosten kaupungin yöhön. 76. minuutilla he alkavat hummata kaupungilla rahoja, jotka Jussi on varastanut autosta peukalokyydin tarjonneelta naiselta. Suurinta vapautta edustaa taksin kyydissä ajelu ilman päämäärää: ”Ei mitään välii!” Tultuaan heitetyksi ulos taksista pojat juovat keskiohutta keskustan porttikongissa ja Pete skolaa ja summaa lähiöpoikien yrityksen päästä osallistumaan autojen kuvaamaan vihamieliseen yhteiskuntaan: ”Slummiystävyyttä!” Ilta päättyy epäonnisten seikkailujen jälkeen 87. minuutin öisiin kuviin ydinkeskustasta. Kaupunki on tyhjentynyt, autotkin ovat poissa, asfaltti kiiltää sateen jäljiltä ja Kaivokadun ja Mikonkadun mainosvalot loistavat. Autoilukriittisen kuvaston käyttö tehostuu väliin on leikattu vieraannuttavia kuvia Kaivokadulta ja torilta, jotka ovat täynnä henkilöautoja ja busseja. 107. minuutilla vartija-vihamies havaitsee Jussin ja lähtee ajamaan poikaa takaa koiransa kanssa. Jussi juoksee pimenävän, hälyisän kaupungin ytimessä keskellä katua. Hän pakenee vartijaa raitiovaunukiskoilla liukastellen ja päättyy Makkaratalon pysäköintiasanteelle. Piileskely autojen seassa päättyy 109. minuutilla, kun vartija laskee koiransa irti. Jussi juoksee pakoon ja kiipeää taloa kymmenen metrin korkeudessa kiertävälle betoniselle ulokkeelle, makkaralle. Poika katsoo, kuinka alapuolella vyöryy Kaivokadun autoliikenne ja susikoira ärisee lasikaiteen takana. Neljä autoa odottaa Kaivokadun kahdella kaistalla valojen vaihtumista pitkän kohtauksen päätteeksi. Jussi putoaa ja kuolee autojen alle.

⁵⁸⁴ Leena Silfverbergin haastattelu 17.5.2016. Videokoosteet muodostettiin siten, että kuvanauhalla etsittiin onnettomuustapahtuma ajankohtatiedon avulla. Analyysi osoitti, että suurin osa jalankulkijoiden kuolemaan tai vammautumiseen johtaneista törmäyksistä johtui jalankulkijan huolimattomuudesta tai ajattelemattomuudesta. Yhtäkkiä jalkakäytävällä kulkeva sai päähänpiston vaihtaa suuntaa ja lähteä kadun yli. Tutkijat päättelivät, että näitä tapahtumia oli mahdoton estää, mutta niiden tuhoisinta vaikutusta voitiin pienentää säätämällä jalankulki- jaan törmäävien autojen nopeus mahdollisimman pieneksi.

⁵⁸⁵ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1971, 196. HKA.

⁵⁸⁶ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1993, 92. HKA.

⁵⁸⁷ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1988, 11. HKT. 80-luvulla Helsingissä tuli poliisin tietoon suunnittain 300 – 380 jalankulkijaonnettomuutta. Se oli 20–25 prosenttia koko maan jalankulkijaonnettomuuksista.

Yli 70 prosenttia Helsingin jalankulkijoihin kohdistuneista henkilövahingoista tapahtui kantakaupungin alueella ja erityisesti keskustassa. Makkaratalon kulman lisäksi toinen paha paikka oli Mannerheimintien-Kaivokadun-Simonkadun-risteys.⁵⁸⁸

Kaupunkiliikenteen turvallisuusongelmat nousivat vahvasti esiin 1970-luvun puoli-
maissa. Enemmistö ry:n pääväite siitä, että autoilijoiden vapaus loukkasi muiden liikenteen osapuolten vapautta, päti juuri kaupungeissa, erityisesti Helsingissä. Vuonna 1975 enemmistöläiset Ilkka Taipale, Marja Nick ja Pertti Tuomola julkaisivat lääketieteellisessä julkaisusarjassa Liikenneturvallisuus-kirjan. Nick oli tuolloin yhdistyksen puheenjohtajana, Taipale parlamentaarisen liikennekomitean jäsenenä ja Tuomola yksi komitean sihteereistä. Taipale määritteli liikenneonnettomuudet kansantaloudellisia menetyksiä aiheuttavaksi kansantaudiksi.⁵⁸⁹

Pertti Tuomola osoitti artikkelissaan, että keskustan Kruununhaasta oli tullut 1960-luvun lopulla Helsingin kaikista asuinalueista pahin lapsiin kohdistuneiden liikenneonnettomuuksien ympäristö.⁵⁹⁰ Tuomola esitti kaupunkiliikenteen korjaustoimenpiteeksi keskustan liikennesaneerausta, jonka yhtenä merkittävänä toimenpiteenä olisi kävelykatujen muodostaminen. Saneerauksen tavoitteeksi Tuomola määritteli kokonaisliikennemäärän vähentämisen, tarpeettoman läpiajoliikenteen estämisen ja katuverkon jäsentämisen eri liikennemuodoille. Kävelykadulla sallittaisiin vain huolto- ja jakeluliikenne joinakin aikoina. Tuomola mainitsi OECD:n suosituksista ja siitä, että Suomessa keskustaliikenteen saneeraus ei ollut edennyt päinvastoin kuin Ruotsissa, Länsi-Saksassa ja Britanniassa.⁵⁹¹ Keskusta-alueen käsittäminen asuinalueeksi ja vaatimus asuinturvallisuutta lisäävistä liikennejärjestelyistä yhdisti myös kaupunginvaltuuston liikennepoliittista enemmistöä keuhalla 1976.⁵⁹²

Suomisen elokuvan lisäksi saman aikakauden kotimainen uuden aallon rockmusiikki osoitti autoilukriittisen mentaliteetin olemassaoloa. Nuorten tekijöiden suomenkielellä laulettu kappaleet asettuivat jalankulkijan asemaan siinä, missä yhtä lailla suosiota nauttinut, 1950-luvulta vaikutteita ammentanut kotimainen englanninkielinen rock´n´roll ihaili autoja ja vauhtia ja samaistui autonajajaan. Kaupungilla jalankulkemisesta tuli uuden aallon sanoittajille käyttökelpoinen vertauskuva yhteiskunnallisen sivullisuuden kokemukselle. Kulttuuriradikalismin piirissä syntynyt symboliikka siirtyi siten uuden rockin käyttöön. Tumppi Varosen ja Problemsin laulussa Maanantaina nuori pari tapasi toisen-

⁵⁸⁸ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2009, 106. HKA.

⁵⁸⁹ Tuomola–Nick–Taipale (toim.) 1975, 15. s. 15 Taipale esipuheessa: ”1960-luvulla maassamme tapahtui yli puoli miljoonaa tieliikenneonnettomuutta ja niissä loukkaantui 160 000–180 000 henkeä ja kuoli 9303 henkeä. Pysyviä aivovammoja syntyy vuosittain toista tuhatta. Talouselämän edellyttämä vuotuinen tavaroiden, henkilöiden ja tietojen kuljetus ei enää voi nojautua tällaiseen todellisuuteen.”

⁵⁹⁰ Tuomola 1975, 113.

⁵⁹¹ Tuomola 1975, 124–127.

⁵⁹² Helsingin kaupunginvaltuusto keskustelupöytäkirja 23.6.1976 427 § Esityslistan asia n:o 21. HKA.

sa kaikin puolin ahdistavalla Aleksilla – ”Neljän ruuhka on!”. Helsinkiläispunkkarien oli uskottavaa omassa alakulttuurissaan ennakoida jopa autojen polttamista. Probelmsin Tahdomme tilaa –laulussa autot veivät tilaa ”meiltä”, eikä autojen omistajien kannattanut ihmetellä, ”jos näette pyhän lehmänne palavan”. Se-yhtyeen laulun Ei asfaltti liiku minäkertoja odotti aamua mutta sai vastaansa vain autonkuoria. Eppu Normaalille poliisi oli sinisellä autolla ajava systeemin vartija.⁵⁹³ Juha Hämäläisen tulkinnan mukaan 1970-luvun lopun punk ottikin vaikutteita 1960-luvun lopun undergroundista siten, että kumpikin ilmiö korosti yksilöä, kun taas niiden väliin ajallisesti sijoittunut taistolaisävytteinen poliittinen laululiike kollektiivia.⁵⁹⁴

Vastakulttuuri-ilmioinä underground ja uusi aalto kritisoivat materiaalista kasvua ja kulutusta. Henkilöautot symboloivat kulutusta ja autoliikenne kylmää vanhempien sukupolvien hallitsemaa yhteiskuntaa - järjestelmää, johon nuorilla ei ollut helppoa sisäänpääsyä. Täältä tullaan, elämässä! ja uuden aallon rockissa näkyi ja kuului tiedostavan sisällön lisäksi jo myös 1970-luvun lopun laajalle levinnyt politiikkavastaisuus tietynlaisena toivottomuutena ja skeptisyytenä. Tanin ja Kopomaan mukaan uuden aallon rockin Helsinki-kuvaukset poikkesivat kielteisyydessään ja suorasanaisuudessaan radikaalisti sekä aiemmista että myöhemmistä Helsinki-aiheisista laulunsanoituksista.⁵⁹⁵ Tulkintani mukaan sanoituksissa, kuten Suomisen elokuvassa, näkyi helsinkiläisten keskuuteen yleisesti levinnyt kriittisyys modernistista kaupunkisuunnittelun ja kulutusyhteiskunnan lieveilmiöitä kohtaan. Autoilu edusti kriittisessä mentaliteetissa kumpaakin niin itsestään selvästi, että se oli käyttökelpoinen kriittisen katseen kohde elokuvaan ja lauluihin.

Kulttuurituotosten skeptisyyttä vastasi kulttuurisen radikalismien yleinen käänne pois poliittisista ratkaisuista juuri noihin aikoihin. Esa Konttisen mukaan usko vaikutusmahdollisuuksiin poliittisen järjestelmän kautta alkoi heiketä Suomessa vuoden 1977 tienoilta, kun lama lisäsi työttömyyttä.⁵⁹⁶ Yksilöiden ahdistusta käsitellyt elokuva ja rockmusiikki käyttivät vasemmistosävytteistä yhteiskunnallista symboliikkaa. Samalla ne tallensivat

⁵⁹³ Kappaleet löytyvä YouTubesta. Problemsin Maanantaina julkaistiin vuonna 1980, Sen Ei asfaltti liiku, Problemsin Tahdomme tilaa ja Eppu Normaalni Poliisi pamputtaa taas vuonna 1978.

⁵⁹⁴ Hämäläinen 2006, 6.

⁵⁹⁵ Tani ja Kopomaa 1995, 143–150, sitaatti 150. ”Punk-kauden Helsinki poikkeaa muista Helsinki-aiheisista sanoituksista radikaalisti. Koskaan aikaisemmin kaupunkia ei ole kritisoitu yhtä suorasanaisesti. Myöskään 1980-luvun alun jälkeen vastaavia, yhtä negatiivisia Helsinki-kuvauksia ei ole tehty.” Tanin ja Kopomaan mukaan laulujen sanoitusten tulkinnassa on olennaista esittäjän, yleisön ja ympäristön konteksti. Suomalaisessa uuden aallon rockissa sanoitusten ideaaliksi tuli oman kokemuksen välittäminen. Aiemmasta pop-musiikin valtavirrasta poiketen Helsinki-kuvaukset lähtivät nuorten omista kokemuksista oman ajan kaupungissa.

⁵⁹⁶ Konttinen 1998, 197 Seitsenkymmenluvun puolimaissa alkoi Suomessa kehittyä tieteen, teknologian, suunnittelun, poliittisen koneiston ja byrokratia vastapainoksi ”subjektiviteetin puolustamisen kulttuuri-ilmasto”, joka ilmeni luonnollisen elämän ja yksilön arkimaailman puolustamisena. ”Mielenkiinto siirtyi selvemmin suurista järjestelmistä pieniin miljöihin, arkielämään ja subjektiviteettiin noin vuosina 1977–1979”, 210 mielenlaadussa tapahtui Konttisen mukaan jyrkkä käänne suhteessa modernisaatioon. Se voidaan tulkita modernin mentaliteetin murtumiseksi. Rakennelähtöisyys vaihtui arkikokemuskeskeisyydeksi.

autoilua kritisoivaa mentaliteettia ja liikenteen politisoitumista. Liikenteen ymmärtäminen yhteiskunnalliseksi oli laajalle kaupunkilaisten keskuuteen 1970-luvulla levinnyt käsitelmä.⁵⁹⁷ Se vaikutti yhdessä kaupunkilaisten arkikokemusten lisäksi Helsingin kaupunginvaltuuston enemmistöön, kun se päätti rajoittaa keskustan pysäköintiä.

1970-luvun autoilun kulttuurinen kritiikki on tulkittava osaksi kulutuksen ja kasvun kritiikkiä ja reaktioksi yhteiskunnan nopeaan modernisaatioon. Helsingin liikenne- ja pysäköintipolitiikan käänteen taustalla vaikutti siten laajalle helsinkiläisten keskuuteen levinnyt mentaliteetti, jossa henkilöautoilun kasvun katsottiin menneen jo liiallisuuksiin. Autoilun kasvun rajoittaminen pysäköintipaikkojen määrää rajoittamalla edusti vasemmistossa hyvää yhdyskuntapolitiikkaa.

⁵⁹⁷ Kaupungin ahdistava kiire ja ruuhkat näkyivät myös valtaviiran populaarikulttuurissa, kuten Arto Paasilinnan romaaniin perustuvassa Risto Jarvan Jäniksen vuodessa ja vaikkapa Dannyn Kuusamossa.

9. Kolmen sepän urbanismi

Kolmen sepän aukiota pidetään nykyään Helsingin ydinkeskustan keskeisimpänä paikana. Aukion nimi on perua 1930-luvulta, jolloin seppien patsas pystytettiin raitiovaunutoriksi kutsutulle paikalle⁵⁹⁸ kauppaneuvos Julius Tallbergin elämäntyön muistomerkiksi. Nykyisenkaltaiset liikennejärjestelyt tulivat aukiolla voimaan vasta vuonna 1980, kun aukio muutettiin puolittain kävelyalueeksi suurella yksimielisyydellä. Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventäminen Keskuskadusta itään osoittautui sen sijaan silloin hankalaksi.

Kävelykeskustan politisoituminen kärjistyi Helsingissä kesällä 1981, kun valtuusto epäsi oikeiston määrävähemmistöllä rahoituksen jo aloitetulta Aleksanterinkadun katu-työmaalta. Työt piti keskeyttää vuodeksi. Uudet katujärjestelyt valmistuivat vasta vuonna 1982. Poliittinen kiista liittyi sosiaalidemokraattien ja kokoomuksen valtakamppailuun. Se perustui liioiteltuihin tietoihin keskustan elinkeinoelämän kävelykeskustaan kohdistamasta vastustuksesta. 1960-luvun ehdotus kävely-Aleksista kuitenkin toteutui osittain, kun poliitikkojen muodostama komitea luopui vaatimasta ehdotonta autottomuutta.

Kolmen sepän ympäristöstä muodostui heti suosittu jalankulkualue ja pientapahtuma-paikka. Helsingissä ennakoitiin jo syksyllä 1981, että ydinkeskustassa toteutetut pienetkin katutilaa koskevat toimenpiteet muuttavat sekä omien asukkaiden että matkailijoiden suhtautumista kaupunkiin. Niinpä nykyinen rikas tapahtumakulttuuri alkoi muodostua Kolmen sepän aukiolla 1980-luvun vaihteessa. Ennen sitä Helsingin ytimessä ei ollut katusoittajia eikä katukahviloita.⁵⁹⁹

⁵⁹⁸ Kukkonen, Toiviainen, Westö (toim.) 2009, 78–79.

⁵⁹⁹ Mäenpää 2011, 17–18. Katusoittajia ja -laulaja oli ehkä vielä sotien jälkeen. Ainakin Kari Kuuvan tunnettu parodinen iskelmä Tango pelagonia 1960-luvulla muisti heidät vielä. Katusoitto ei ollut täysin kadonnut 1970-luvullakaan kantakaupungista. Kari Hakli 2008, 41. Haklin valokuvakirjassa on kuva viulistista Museokadun jalkakäytävällä vuodelta 1970.

9.1 Aukion muutos perustui kiinteistöjen investointeihin

Helsingin kaupunginhallitus valmisteli keväällä 1976 Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi,⁶⁰⁰ mutta juhannusvaltuuston äänestyspäätöksillä tekemät katu- ja pysäköintipolitiikan muutokset vähensivät kokoomuksen ja muun oikeiston intoa kävelykeskustaan. Siirtyminen rajoittavaan pysäköintipolitiikkaan ja Vapaudenkadun hylkääminen saivat kokoomuksen suhtautumaan penseästi autottomaan liikekintekeskustaan. Porvarien haluttomuuteen vaikutti Aleksanterinkadun suurimpien liikekiinteistönomistajien Stockmannin ja Tallbergin ja kiinteistöyhdistysten kävely-Aleksia vastustava kantta.⁶⁰¹ Kävelykeskustaa kannattanut ylipormestari Teuvo Aura koetti hillitä vasemmiston ja keskiryhmien vauhtia huomauttaen, että katupiirustuksiin oli tehty muistutuksia, ja niiden käsittely veisi neuvotteluineen kuukausia.⁶⁰² Enemmistö ry ja parikymmentä muuta kansalaisjärjestöä vaati kesällä töiden aloittamista budjetin sallimissa rajoissa välittömästi.⁶⁰³

Yllättäen myös yrittäjä Ilkka Arvolan ja uuden toiminnanjohtajan Reijo Routamon luotsaama kauppiasyhdistys Aleksanterinkatu ry:kin piti hyvänä, että kävelykatuhanke eteni, vaikka suunnitelmiin oli edelleen jäänyt kauppiaskunnan perinteiset tyytymättömyyden aiheet, huoltoliikenteen ja pysäköinnin järjestäminen.⁶⁰⁴ Kaupunginvaltuusto päätti Lauri Nordbergin esityksestä osoittaa varat Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiseen ja pysäköintipaikkojen poistamiseen. Valtuusto edellytti, että työt piti aloittaa syyskuussa 1976. Nordbergin mielestä kyse ei ollut enää pelkästään yhden katujakson kohtalosta, vaan ”koko kunnallisen demokratian seisomisesta tai kaatumisesta”. Hän viittasi siihen, että valtuusto oli osoittanut muutostöihin varat kaupungin vuoden 1976 budjetissa, mutta töiden aloitus tuntui taas vain siirtyvän.⁶⁰⁵

Sosiaalidemokraattien valtuustoryhmän puheenjohtaja Aarne Laurila kertoi Ilta-Sanomille ryhmänsä olevan kokonaisuudessaan muutoksen kannalla, koska kaupunkilaisten kokemukset vuoden 1970 kokeilusta olivat pääosin myönteiset. Kokoomuksen Kari Rah-

⁶⁰⁰ Uusi Suomi 23.3.1976 Uusia päätöksiä tarvitaan, H:gin Aleksin järjestelyyn 3 mmk, Demari 23.3.1976 Aleksin myllerrysten kautta kävelykaduksi, Helsingin Sanomat 24.3.1976 Helsinki vatvoo yhä kävely-Aleksia. Töiden suunniteltin alkavan elokuussa, ja khs hyväksyi maaliskuussa katupiirustukset. Koko urakka olisi ollut suunnitelman mukaan valmis vuoden 1977 loppuun mennessä. Investoinnin arvo olisi ollut noin 5,2 miljoonaa markkaa. Töiden aloituspäätös lykättiin toistaiseksi.

⁶⁰¹ Uusi Suomi 22.4.1976 Helsinki esitteli piirustuksia, Kaksi muistutusta Aleksin muutoksesta, Helsingin Sanomat 23.4.1976 Kiinteistöyhdistykset vastustavat kävely-Aleksia, Uusi Suomi 24.4.1976 Kävely-Aleksin vastatuulella, Helsingin Sanomat 29.4.1976 ”Aleksista Eplanadia parempi kävelykatu”. Otsikon sitaatti oli peräisin apulaiskaupunginjohtaja Pekka Alaselta. Hänen mukaansa Aleksin länsipäässä jalankulkijoiden määrä oli päivittäin noin 60 000, Pohjoisespan vilkkaimmillaan noin 24 000.

⁶⁰² Helsingin Sanomat 10.6.1976 Kävely-Aleksin toteuttaminen alkuun syksyllä.

⁶⁰³ Pääkaupunki 27.5.1976 Kävely-Aleksin taas valtuustoon.

⁶⁰⁴ Pääkaupunki 27.5.1976 Kävelykatu tekee tuloaan.

⁶⁰⁵ Ilta-Sanomien 10.6.1976 Jukka Tennilä, Rahat irtosivat kävely-Aleksille, Demari 11.6.1976 Kävely-Aleksin jarrutus loppui.

kamo puolestaan ilmoitti ryhmänsä vastustavan edelleen, koska pysäköinnin vähentäminen oli ”puhtaasti liikeyritysten vastainen hanke”. Skdl:n Anna-Liisa Hyvönen puolestaan piti kävely-Aleksia hyvänä alkuna autottomalle keskustalle, jonne saavuttaisiin lähinnä julkisilla kulkuneuvoilla.⁶⁰⁶ Syksyllä rakentamisen valmistelu pysähtyi kokoomuksen Terttu Ravealan hallintovalitukseen. Asia oli selvästi politisoitunut: valitus kohdistui kaupunginhallituksen suunnitelmiin, mutta osa hallituksesta yhtyi valitukseen, kun käsiteltiin vastinetta lääninoikeudelle, esimerkiksi tohtori Ilaskivi.⁶⁰⁷

Rahkamo kampanjoi kunnallisvaaleissa autoliikenteen puolesta ja perusteli tätä talouselämän edulla. Perusteluissa näkyi Aleksanterinkatu ry:n entisen toiminnanjohtajan Panu Toivosen jo lähes vuosikymmenen jatkunut propagandan levittäminen yritysten vastustavasta kannasta. Kuten olen jo aiemmin osoittanut, väite siitä, että Aleksanterinkadun yritykset olisivat periaatteessa vastustaneet liikenteen rauhoittamista ei pitänyt paikkansa, mutta myyti konservatiivisista kauppiaista kasvoi. Sen varassa argumentoitiin poliittisesti puolesta ja vastaan. Todellisuudessa yksittäisten kauppiaiden kantaa ei järjestelmällisesti tutkittu lainkaan vuoden 1970 kävelykatukokeilun jälkeen. Silloin valtaosa yrityksistä suhtautui kävelykatuun aluksi myönteisesti tai neutraalisti, mutta enemmistö kuitenkin pettyi kävelykadun kaupallisiin vaikutuksiin. Ainakin ennen yleiskaavan linjausta autottoman keskustan puolesta myös kauppiasyhdistys kannatti keväällä 1976 kävely-Aleksin toteuttamista. Totta toisaalta oli, että kadun suurimmat kiinteistönomistajat vastustivat vuonna liikenteen rauhoittamista, mutta sekin näkemys muuttui jonkin verran vuosikymmenen vaihteeseen mennessä.

Uudenmaan lääninoikeus ratkaisi Ravealan valituksen kaupungin kannalta nololla tavalla valittajan hyväksi. Kaupunki hävisi taas kävelykatujutun oikeudessa! Kuten taanoin Korkein hallinto-oikeus päätti kävelykatukokeilun osalta, lääninoikeus päätti nyt alkuvuodesta 1978, että kaupungin olisi tullut päättää myös Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämisestä raskaalla asemakaavanmuutosmenettelyllä. Vielä tuolloin se tarkoitti kaiken kunnallisen käsittelyn ja viranomaislausuntojen lisäksi kaavan hyväksyttämistä sisäasiainministeriössä ennen lainvoimaiseksi tuloa.

Oikean menettelyn ratkesi mitättömältä tuntuvaan yksityiskohtaan. Aleksanterinkadun viisimetrisiksi levennettävät jalkakäytävät osoitettiin suunnitelmassa vedettävän yli Kluuvikadun risteyksen. Siten Kluuvikatu ikään kuin katkesi Aleksanterinkadun kohdalla kahdeksi umpikujaksi. Pohjoisemmalle osuudelle olisi ajettu Hallituskadulta (nyk. Yliopistokatu) ja eteläisemmälle Pohjoiselta Esplanadikadulta. Katuyhteyden katkaisemisesta tuli oikeuden mielestä päättää asemakaavalla, vaikka autoliikennettä ei sinänsä olisi Kluuvi-

⁶⁰⁶ Ilta-Sanomat 9.6.1976 Kari Huoviala, Leo Riski ja Jukka Tennilä, Kuka päättää Aleksista?

⁶⁰⁷ Helsingin Sanomat 26.8.1976 Kävely-Aleksista jätetty valitus lääninoikeudelle, Me Naiset 36/2.9.1976 Kävelykatu meillä ja muualla. Terttu Raveala kertoi toimivansa ”tarkoituksellisen strategisesti” kadun säilyttämiseksi sellaisenaan, Helsingin Sanomat 10.5.1977 Helsinki hylkäsi Aleksin valitukset, Uusi Suomi 12.5.1977 Helsinki äänesti Aleksanterinkadun piirustuksista.

kadulla rajoitettu muutoin kuin Aleksanterinkadun risteuksen yli ajamisen osalta.⁶⁰⁸

Kaupunkisuunnitteluvirasto sai asemakaavaluonnoksen valtuuston käsittelyyn keväällä 1979. Esitys noudatti aiempia katupiirustuksia ja vuoden 1976 yleiskaavassa määriteltyjä periaatteita. Aleksanterinkadun jalkakäytävät levennettäisiin esityksen mukaan kadunmyötäisten pysäköintiruuutujen päälle ja pysäköinti kiellettäisiin. Samoin uusi kaava kielsi henkilöautolla ajamisen pidempään kuin yhden korttelivälin verran. Toisin sanoen Aleksanterinkatua pitkin sai ajaa Mannerheimintieltä Keskuskadulle (esimerkiksi Stockmannin pysäköintikellariin) ja Keskuskadulta sai kääntyä Aleksanterinkatua pitkin Mikonkadulle ja päinvastoin. Radikaalein muutos koski Kolmen sepän patsaan ympäristöä: kaava esitti, että patsaan ja Vanhan ylioppilastalon välinen ajorata poistettaisiin raitiotiekiskoineen kokonaan ja patsaan ympäristöstä muodostettaisiin nykyisenkaltainen jalankulkualue.

Kyse oli Kolmen sepän aukion palauttamisesta autoilun vallasta perinteiseksi yhteiseksi paikaksi, jollainen se oli ollut ennen liikenteen kasvua ja katutilan teknologisoitumista. Lautakunta korosti perusteluissaan Kolmen sepän patsaan ympäristöä keskustan vilkkaimpana kävelyalueena: muodostuva torimainen aukio palvelisi siten jalankulkijoiden jo olemassa olevaa todellista tilantarvetta. Ajorata Stockmannin tavaratalon ja Kolmen sepän patsaan välissä jätettiin kaavassa raitiovaunuliikenteen ja Stockmannin pysäköintilaitokseen johtavan henkilöautoliikenteen käyttöön. Henkilöautoliikenne kiellettiin Keskuskadun suunnasta Stockmannin editse Mannerheimintielle.⁶⁰⁹

Valituksen käsittelyyn ja uuden kaavan valmisteluun kulunut aika oli tehnyt sikäli tehtävänsä, että poliittinen päätöksenteko oli tällä kertaa yksimielisempää kuin aiemmin. Kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja arvioi valtuustossa, että asemakaavamenettely raskaudestaan huolimatta nopeutti käsittelyä: sehän ei vielä merkinnyt rakentamispäätöstä, vaan teki valtuutetuille mahdolliseksi osoittaa periaatteellisen myötämielisyyden kävelykatua kohtaan ilman sitoutumista rakentamisaikatauluun.⁶¹⁰ Koska ajoyhteys Stockmannin pysäköintilaitokseen turvattiin, yhtiö ei vastustelustaan huolimatta tehnyt muistutusta kaavaa vastaan. Myös Tallbergilta todettiin, että liikennejärjestelyt hankaloittivat sen kiinteistön saavutettavuutta, mutta pidätyttiin ilmaisemasta vastustusta.⁶¹¹ Niinpä muista valtuustoryhmistä esitettiin lopulta varsin vähän tu-

⁶⁰⁸ Helsingin Sanomat 21.11.1978 Oikeus hylkäsi Kävely-Aleksin piirustukset. ”Suunnitelman mukaan jalkakäytävä olisi jatkunut Aleksanterinkadulla Kluuvikadun yli. Näin autoliikenne Hallituskadulta Pohjoisesplanadille olisi estynyt. Tilanne olisi Uudenmaan lääninoikeuden mukaan voimassa olevan asemakaavan vastainen.”

⁶⁰⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat I 1979 Kvston päätökset 1–11, 432–436, kvsto 11.4.1979. 2. kaupunginosan (Kluuvin) katualueen asemakaavan muuttaminen. (Aleksanterinkatu välillä Mannerheimintie – Keskuskatu ja osa Keskuskadusta). HKA.

⁶¹⁰ Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 11.4.1979 § 208. HKA.

⁶¹¹ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat I 1979 Kvston päätökset 1–11, 43–436, kvsto 11.4.1979. 2. kaupunginosan (Kluuvin) katualueen asemakaavan muuttaminen. (Aleksanterinkatu välillä Mannerheimintie – Keskuskatu ja osa Keskuskadusta). HKA. HS 12.1.1979 Heikki Arola, Kävely-Aleksia ei ole haudattu, Toteutus venynee pitkälle ensi vuosikymmenelle.

kea perustuslaillisen kansanpuolueen valtuutettujen Georg C. Ennroothin ja Panu Toivosen vastaesitykselle ja toivomusponnelle. Valtuusto hyväksyi asemakaavanmuutoksen selkeällä enemmistöllä äänin 65 – 20. Kaupunginhallituksessa kokoomus oli kokonaisuudessaan kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen takana.⁶¹²

Kolmen sepän aukion ja Aleksanterinkadun asemakaavan käsittely osoitti vapaan autotumisoikeuden hegemonian. Laintulkinta lähti siitä, että ydinkeskustassakin autoilu tuli käytännössä asettaa etusijalle. Jalkakäytävien leventämistä tarkoittanut katujärjestely piti säätää asemakaavamenettelyllä, jotta autoliikenteen sujuvuus voitiin varmistaa riittävän hyvin. Lääninoikeus valvoi, että jalkakäytävien reunakiveyksen korkeuskaan ei haitannut kääntymistä poikkikadulle. Aiempi voimassa ollut asemakaava oli sitä vastoin yli sadan vuoden takaa. Katu oli aikoinaan kaavoitettu raitiovaunu- ja jalankulkuliikenteeseen, mutta toisen maailmansodan jälkeen se muodostui ilman valtuuston päätöksiä tai ilman julkisia kuulutuksia käytännössä tuhansien ajoneuvojen jokapäiväiseksi ajoväyläksi, kuten kaikki muutkin kaupungin kadut. Vain ajoneuvoliikenteen rajoittaminen edellytti raskasta kunnallista päätöksentekoa.

Uusi kävely-Aleksin suunnittelu salli myös henkilöautoliikenteen – vaikka rajoitti sitä. Asemakaava ei pyrkinyt autoliikenteen poistamiseen, vaan se tähtäsi jalankulkijoiden turvallisuuden ja viihtyvyyden lisäämiseen jo ennestään suosituilla jalankulkualueella. Periaate poikkesi Enemmistö ry:n liikennepoliittisesta ajattelusta, jossa ydinkeskustan autoilun rajoittamisen katsottiin palvelevan autoilun yleistä vähentämistä. Uusi katsantokanta loi pohjan riittävälle poliittiselle yksimielisyydelle. Kävelykatuaatteen lievennys näkyi kaavapäätöksen yhteydessä selkeän valtuustoenemmistön syntyminenä, ja tämä havaittiin myös lehdistössä.⁶¹³

Kaupunginvaltuusto varasi vuoden 1980 budjettiin määrärahan Kolmen sepän aukion rakentamiseen ja Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiseen yhden korttelin matkalla Keskuskadun risteykseen saakka. Työt alkoivat ilman viivytyksiä toukokuussa, ja ne saatettiin loppuun lokakuussa 1980. Kustannusten toteutunut loppusumma oli noin 2,4 miljoonaa markkaa. Raitiotiekiskot ja raitiovaunupysäkin rakennelmat poistettiin Vanhan edestä. Maa-ainesten vaihtamisen ja perustusten rakentamisen jälkeen aukio ja jalkakäytävät päällystettiin betonilaatoilla. Liikennejärjestelyt astuivat voimaan: Mannerheimintieltä pääsi etelästä tultaessa kääntymään oikealle Aleksanterinkatua pitkin Keskuskadulle ja Stockmannille. Pohjoisesta Mannerheimintietä ajettaessa piti Stockmannille ajavan kääntyä vasemmalle jo Kaivokadulle ja ajaa sitten sitä pitkin Keskuskadulle.⁶¹⁴

⁶¹² Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 11.4.1979 § 208. HKA.

⁶¹³ Esim. Helsingin Sanomat 21.7.1981 Asenteet kypsyvät kävelykatuideoille (pääkirjoitus).

⁶¹⁴ Uusi Suomi 6.5.1980 Aleksin muutostyöt alkoivat, Rakennuslehti 22.5.1980 Maamme vilkkain jalankulkuväylä muutetaan toriksi, Uusi Suomi 27.3.1982 Panu Toivonen POP kaupunginvaltuuston ja –hallituksen jäsen, Kysy Dahl alaiseltasi (mielipide).

Kolmen sepän aukioista tuli heti suosittu kaupunkitila. Siitä muodostui nopeasti Pasi Mäenpään kuvaama ja David Harveyn tarkoittama yhteinen paikka. Aukion vilinässä olivat nähtävissä yhteiskunnan sosiaaliset kerrostumat. Nopeasti kävi selväksi, että aukio ja levennetyt jalkakäytävät palvelivat myös kauppaa, kuten kävely-Aleksin kannattajat olivat esimerkiksi OECD:n tutkimuksiin vedoten esittäneet. Ainakin Tallbergin kokemukset joulukaupasta vuodelta 1980 olivat heti hyvin myönteiset. Aukion ja Aleksanterinkadun vilkas katuelämä toi lisää asiakkaita Suomalaiseen kirjakauppaan ja muihin talon liikkeisiin.⁶¹⁵ Heti ensimmäisestä kesästä 1981 alkaen aukiolla toimi myös 100-paikkainen ulkoilmakahvila.⁶¹⁶

Kävely-Aleksin ristiriitaiseen historiaan nähden päätös kadun uudesta asemakaavasta ja Kolmen sepän aukion rakentamisesta oli edennyt nopeasti. Helsingin kunnallispolitiikan seuraajat epäilivät jo kokoomuksen ja sosiaalidemokraattien perinteisen valta-akselin ulottumista vihdoin liikennekysymyksiin. Samoin epäiltiin poliittista kauppaa, jonka osana kadun kaava olisi ollut, sillä samoihin aikoihin oli päätettävänä kaupunginjohtajan ja kaupunkisuunnittelun apulaiskaupunginjohtajan viran täyttämisen.⁶¹⁷ Poliittiset kaavailut eivät kuitenkaan tahtoneet pitää Helsingissä tuolloin, mikä näkyi esimerkiksi vasemmiston irtautumisena sopimuksesta, kun Ilaskivi valittiin kaupunginjohtajaksi.⁶¹⁸

Todellinen syy päätöksenteon sujuvuuteen oli kokoomuksen periaatteellinen käänne kävelypainotteisen Aleksanterinkadun kannalle. Sen takana oli suunnitteluratkaisu, joka mahdollisti autoliikenteen kadunvarren kiinteistöihin. Kokoomuksen kantaan vaikutti erityisesti liikeydinkeskustan suurimpien elinkeinotoimijoiden mielipiteen muutos siinä, miten julkinen katu palveli parhaiten niiden mittavia uusia kiinteistökehitysprojekteja. Metrotöiden eteneminen synnytti jopa ennennäkemättömän kiinteistökilpailun liikeydinkeskustan kortteleissa 1970-luvun jälkipuolella. Kiinteistöjohtajat arvioivat, että asiakasliikenteen kasvattaminen oli mahdollista vain jalankulkuliikennettä suosimalla. Tämä on tärkeä havainto siksi, että Kolmen sepän aukioista muodostui ennakkotapaus Helsingin kävelykeskustan myöhempään toteuttamiseen.

Muutaman vuoden aikana 1980-luvun vaihteessa rakennettiin uusi Forumin kauppakeskus Mannerheimintielle, uudistettiin Uusi ylioppilastalo, Kaivotalo ja Kaivopiha, laajennettiin Aleksi 13 tavarataloksi ja peruskorjattiin Tallbergin talo kauppakeskukseksi. Kaikkein suurin ja monimutkaisin kiinteistöhanke sijaitsi juuri Kolmen sepän aukion kohdalla liikeydinkeskustan jalankulkuliikenteen solmukohdassa Soopeli-korttelissa. Uusi ylioppilastalo, Kaivopiha, Kaivotalo, Tallbergin talo ja City-Center yhdistettiin suurin piirtein yhtäaikaisissa kiinteistöuudistuksissa toisiinsa monilla käytävillä. Kaivopiha ja sen eteläpuolella ollut Perunatori olivat kaupunkiesteetikkojen näkökulmasta vajonneet autojen

⁶¹⁵ Hufvudstadsbladet 2.1.1981 Thure Malmberg, Beslutet om längre gågata: En del på tvären andra bara nöjda.

⁶¹⁶ Hufvudstadsbladet 30.6.1982 Toalett stoppar Alexen utekafé.

⁶¹⁷ Hufvudstadsbladet 12.1.1979 Erik Appel, Fyra timmar förspild möda.

⁶¹⁸ Kolbe 2002, 391–408.

pysäköintialueiksi ja epämääräisiksi parveilupaikoiksi. Paikasta oli tullut rauhattomuudessaan Uuden Suomen mukaan jo Asematunnelin veroinen.⁶¹⁹

Kaivotalon läpi Kaivokadulta Kaivopihaan kulkenut ahdas käytävä laajennettiin 15 metriä leveäksi. Samoin Kaivopihan ja Mannerheimintien yhteyttä parannettiin. Ylioppilaskunnan talousjohtaja Tapio Kiiskinen kertoi, että Kaivopihan kautta kulkevien ihmisten määrän arvioitiin kasvavan 20 000:sta 80 000:een, kun metro valmistuisi 1980-luvulla. Asiakasvirta kiinnosti esimerkiksi Elantoa, joka vuokrasi Kaivopihalle rakennettavasta viisikerroksisesta City-talosta kolme kerrosta uuden tavaratalonsa käyttöön.⁶²⁰ Samaa jalankulkijoiden muodostamaa asiakasvirtaa tavoittelivat Tallbergin talon myymälät, kuten Suomalainen kirjakauppa. Talon perinteinen City-käytävä tarjosi junan- ja metronkäyttäjille kävelyreitit City-Centeristä Aleksanterinkadulle Stockmannin eteen. City-käytävän toisen sisäpihan ylle asennettiin 1980-luvun vaihteessa liikeydinkeskustan ensimmäinen lasikate. Samanlainen tuli myös Alekski 13:n valopihalle.⁶²¹

Tallbergin talon alle valmistui pysäköintilaitos, johon ajoyhteys oli Keskuskadulta. Forum-yhteyteen rakennettiin alkuun noin 600-paikkainen pysäköintilaitos. Lisäksi liikeydinkeskustassa oli ennestään City-Centerin pysäköintikansi ja Stockmannin kellarilaitos. Nyt ennakoitiin, että niiden matkustajien määrä, jotka tulivat keskustan ytimeen lähinnä joukkoliikennevälineillä, nousisi lähes satakertaiseksi verrattuna autoileviin asiakkaisiin, joten keskeisimpiä liikekiinteistöjä oli perusteltua muuttaa muodostamaan houkuttelevia jalankulkureittejä.

Urbanistisina pidetyt ratkaisut herättivät kiinnostusta eri tavoin kuin pelkästään liikennepoliittisesti tai kulttuurisesti motivoitu autoilun rajoittaminen. Esimerkiksi Hufvudstadsbladetin päätoimittaja ja poliitikko Jan-Magnus Jansson arvioi kaupunkikulttuurin kannalta myönteiseksi, että korttelien katutasoon rakennettiin uusia puolijulkisia kävelyreittejä. Hän toivoi, että Aleksanterinkadulta Pohjois-Esplanadille läpi korttelin kulkeva Vanha pasaasi – joka oli silloin Säästöpankin johtajien työpaikkapysäköintialueena - muodostettaisiin myös kävelyreitiksi ja katettaisiin samanlaisella lasikatteella kuin City-käytävän ja Alekski 13:n valopiha oli katettu. Janssonin mielestä katetut tilat henkivät yhtä aikaa uutta ja vanhaa kaupunkikeskustan ideaa, kuten Milanon Galleria Emanuele Vittorio

⁶¹⁹ Uusi Suomi 25.11.1977 Kaivopihalle kahden elokuvateatterin lisäksi... Puita ja suihkukaivo autopaikkojen tilalle, Hufvudstadsbladet 14.6.1978 Forum-kvarterets inre blir öppet, luftigt och levande, Hufvudstadsbladet 17.2.1981 Brunnspassagen öppnas på nytt, Hufvudstadsbladet 8.3.1981 Thure Malmberg, Självkylande fasader djävur kontrast: Jättevind på Cityhuset blir squashhallar, bastu., Suomen sosialidemokraatti 9.4.1981 Uusi tavaratalo luottaa laajaan kenkäosastoonsa. Tekstissä mainittujen töiden lisäksi kaupunki ryhtyi kaupungintalon korttelin korjaustöihin: virastojen tilalle toivottiin kaupallista toimintaa, jotta korttelien tienoo elävöityisi. Ks. esim. Suomen sosialidemokraatti 25.2.1982.

⁶²⁰ Uusi Suomi 25.11.1977 Kaivopihalle kahden elokuvateatterin lisäksi... Puita ja suihkukaivo autopaikkojen tilalle

⁶²¹ Uusi Suomi 23.3.1979 Raimo Markkanen, Istutuksia, kahvila, myymälöitä, Alekski 13:n tavarataloon katettu piha, Hufvudstadsbladet 11.4.1980 Glastak över Citypassagen.

ja Lontoon Burlington Arcade.⁶²² Jalankulkijoille tarkoitettu Kolmen sepän aukio sovel-
tui kiinteistöyhtiöiden mielestä uuden Kaivopihan, Perunatorin (eli Ylioppilasaukion) ja
City-käytävän lähelle nyt paljon paremmin kuin vanha ajorata.

Ennakointi metron valmistumisesta sai Soopeli-korttelin kiinteistönomistajat ryhty-
mään kehitysprojekteihinsa 1980-luvun vaihteen molemmin puolin. Projektit perustui-
vat liikeydinkeskustan jalankulkuliikenteen kasvuennusteisiin. Kaupunkisuunnitteluvi-
raston yleiskaavatutkija Marjatta Rahikainen piti näille liikeydinkeskustan toteutetuille
projekteille tyypillisenä, että niissä keskityttiin kohentamaan vanhojen rakennusten käy-
tettävyyttä. Se nosti rakennusten vaihtoarvoa. Vielä 1960-luvulla rakennusten vaihto-
arvon parantaminen perustui käyttöarvojen hävittämiseen eli rakennusten purkamiseen.⁶²³
Kiinteistöprojektit saivat kauppakamarin kautta päätöksentekoon vaikuttaneet Tallbergin
ja Stockmannin muuttamaan kantansa suopeaksi Aleksanterinkadun läntisimmän kortte-
lijakson rakentamiselle jalankulkupainotteiseksi. Samalla väärä käsitys kauppiaiden pe-
riaatteellisesta kävelypainotteisuuden vastustuksesta hälväni hetkeksi pois julkisuudesta
ja poliittisesta retoriikasta. Suurten elinkeinotoimijoiden ajattelutavan muutos näkyi ko-
koomuksen liittymisenä kävely-Aleksin periaatteellisiin kannattajiin asemakaavan käsit-
telystä. Kun Kolmen sepän aukio oli saatu rakennettua, suunnitelman jatkototeutus osoit-
tautui sitten taas kuitenkin yllättävän hankalaksi.

9.2 Poliittinen kiista Aleksanterinkadun jalkakäytävistä

Poliittisten ryhmien kesken vallitsi erimielisyys siitä, kuinka kaupungin tulisi kadun omis-
tajana jatkaa Kolmen sepän aukion valmistumisen jälkeen Aleksanterinkadun uuden ase-
makaavan mahdollistamaa muutosta. Epäselvää oli, millä edellytyksin asemakaava joh-
taisi investointiin, joka muuttaisi katua jalankulkijaystävällisemmäksi ja poistaisi pysä-
köintiruudut ajoradan reunasta.

Kertomus poikkeuksellisesta kamppailusta on syytä esittää, koska se vahvistaa myö-
hempää argumentointiani Helsingin kävelykeskustan muodostumisen toimintamallista.

Sosiaalidemokraateille ja kansandemokraateille jalankulkuolojen parantaminen ja lii-
kenteen rauhoittaminen merkitsi asukasviihtyisyyden lisäämistä, ”ihmisystävällistä kau-
punkisuunnittelua”, kuten Antti Viinikka sanoi valtuustossa. Pysäköintilaitosten rakenta-
mista ei pidetty välttämättömänä edellytyksenä.⁶²⁴ Asemakaavanmukainen uusi katujär-
jestely merkitsi yksinkertaisesti 1960-luvun kävely-Aleksin suunnitelman toteuttamista.

⁶²² Hufvudstadsbladet 15.4.1980 Jan-Magnus Jansson, Täckta passager. Jansson mainitsee, että Vanha pasaa-
si oli aikoinaan katettuna.

⁶²³ Rahikainen 1986. Rahikaisen mukaan pääoman tuoton lisäämiseen tähänneet projektit verhoittiin 1980-lu-
vulla viihtyvyydspuheella. Siinä esitettiin erityisesti korttelien sisäiset jalankulkuyhteydet ihmisten palvelemise-
na. Vielä ennen sotia oli lisärakennusoikeutta perusteltu ”rehellisesti” pääoman tuotolla.

⁶²⁴ Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 11.4.1979 § 208. HKA.

Niinpä vasemmiston kannalta Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämisen suhteen ei ollut syytä viivytellä. Kokoomuksen näkökulmasta katutilan fyysinen ja toiminnallinen muutos oli kytkeytynyt kadun kiinteistönomistajien näkemyksiin ja autoliikenteen asettamiseen yhtiöiden toivomuksesta etusijalle. Kokoomusvaltuutettu Kari Rahkamo toivoi Kolmen sepän aukion valmistumisen jälkeen, että keskustan liikenteen sujumista tarkkailtaisiin ainakin vuosi ennen kuin jatkosta päätettäisiin.⁶²⁵ Kaupungin budjetissa ei erikseen varauduttu jatkamaan töitä vielä vuonna 1981. Nämä poliittiset näkemyserot kävivät ilmi, kun kaupunginhallitus käsitteli Aleksanterinkadun katusuunnitelmaa joulun alla 1980.⁶²⁶

Päinvastoin kuin Tallberg, Stockmann ei ollut järin vakuuttunut Kolmen sepän aukion myönteisestä vaikutuksesta vuoden 1980 joulumyyntiin. Perinteinen vasemmisto-oikeisto-jako näkyi, kun yleisten töiden lautakunta päätti tammikuussa 1981 alkaneen vuoden budjettivarojensa käytöstä: porvarillisten jäsenen äänin 5–4 lautakunta päätti suositella kaupunginhallitukselle, että Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiseen ja kadun viemäritöihin Keskuskadun risteyksestä itään ryhdyttäisiin kunnollisen suunnittelun ja budjettivalmistelun jälkeen vasta aikaisintaan seuraavana vuonna.⁶²⁷

Rakennustoimen sosiaalidemokraattinen apulaiskaupunginjohtaja Olavi Dahl vei lautakunnan näkemyksen mukaisen esityksen kaupunginhallitukseen. Hallituksessa päätösvaltaa käyttivät nyt kunnallislain vuoden 1977 uudistuksen jälkeen pelkästään kaupunginvaltuuston valitsemat luottamushenkilöt. Kaupunginjohtajilta oli riisuttu äänivalta, ja heistä oli tullut päätösesitysten tekijöitä. Tietysti uusi kaupunginjohtaja Ilaskivi ja uusi kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja olivat tästä huolimatta keskeisimmät mielipidevaikuttajat ja vallankäyttäjät Helsingissä, mutta kokouksissa päätösvalta kuului luottamushenkilöille. Kaupunginhallitus päätti maaliskuussa 1981 vasemmiston ja ruotsalaisten Per-Håkan Slotten äänin 8–7 vastoin Dahlin esitystä, että kävely-Aleksin aika oli koittanut. Työt käynnistettäisiin heti keväällä, vaikka budjetissa ei ollut siihen erikseen osoitettuna varoja.⁶²⁸

Budjettirahoituksen puuttuminen ei ollut ainoa pulma. Seitsemän Aleksanterinkadun kiinteistönomistajayhtiötä – mutta ei yksikään kadun kauppaliike Stockmannia lukuun ottamatta – teki muistutuksen suunnitelman liikennejärjestelyistä ja toivoi lykkäystä toimeenpanoon.⁶²⁹ Rakennusvirasto kuitenkin aloitti kaupunginhallituksen määräyksestä työt huhtikuussa sulkemalla jalkakäytävät Keskuskadusta alkaen kahden korttelin matkalta

⁶²⁵ Ilta-Sanomat 13.12.1980 Kävely-Aleksin vastatuulella.

⁶²⁶ Helsingin Sanomat 23.12.1980 Kaupunginhallituksen täpärä äänestys, Kansan Uutiset 23.12.1980 Kävely-Aleksin jatkuu.

⁶²⁷ Uusi Suomi 23.1.1981 Kävely-Aleksin jatkaminen lykkäytyy.

⁶²⁸ Ilta-Sanomat 23.3.1981 Aleksin jalkakäytävien leventäminen siirtyy, Helsingin Sanomat 31.3.1981 Aleksin jalkakäytävien leventäminen alkaa ensi kuussa, Kansan Uutiset 31.3.1981 Aleksin katutyöt jatkuvat.

⁶²⁹ Uusi Suomi 13.12.1980 Liikkeet toivovat lykkäystä, Kävely-Aleksin jatko närästää. Jutussa kerrottiin muistuttajien olleen Stockmann, KOP, SYP, HOP, SKOP, Suomi-Salama, Sampo ja Sigfrid Juselius Stiftelse. Silti otosikko antoi ymmärtää, että kadun liikkeitä olivat tyytymättömiä suunnitelmaan.

Kluuvikadun kulmaan saakka. Viemärit ja muut kunnallistekniset laitteet kaivettiin esiin asfaltin ja sorakerrosten alta.⁶³⁰ Työ piti rahoittaa kaupunginvaltuuston lisämäärärahalta. Valtuusto sai kaupunginhallituksen tätä tarkoittavan esityksen käsiteltäväkseen 10. kesäkuuta 1981.

Samassa valtuuston kokouksessa oli esillä Helsingin esikaupunkialueiden uusi yleiskaava, joka herätti runsaasti keskustelua.⁶³¹ Ilaskiven johtaman valmistelun tavoitteena oli varmistaa yleiskaavan avulla Helsingin asukasluvun kasvu, mutta ainakin osa sosiaalidemokraateista vastusti puisto- ja luontoalueiden suunnittelua yhdyskuntarakentamisen alueiksi. Laitakaupungin yleiskaava meni silti ennakkoidusti läpi.⁶³² Ennalta arvattu jakolinja piti myös, kun alettiin käsitellä määrärahan myöntämistä Aleksanterinkadun muutostöitä varten: vasemmiston, pienryhmien ja osan ruotsalaisista muodostama niukka enemmistö oli määrärahan kannalla, mutta kokoomus ja muu oikeisto vastusti sitä. Äänestystä edeltänyt keskustelu osoitti myös, kuinka kaupungintalon Valkoisen salin henki oli heikentynyt metron rakentamiseen kytkeytyneen poliittisen paranoian ja kaupunginjohtajien valintaan kytkeytyneiden pelien seurauksena.

Rötösherrajahtiin mukaan tempautunut Toivonen kertasi vaivaannuttavan pitkässä puheessaan liikeydinkeskustan kävelykatuidean syntyneen lähinnä Arvo Salon ja häneen liittyneiden kommunistivouhottajien vitsinä. Kadunvarren yrityksistä sitä ei Toivosen todistuksen mukaan kannattanut muut kuin vasemmalle päin kallellaan ollut osuusliike Elanto. Toivonen ja kristillisten Helimäki hyödynsivät myös usein edelleen käytettyä rinnastusta leimaamalla ydinkeskustan ostoskadun uudistamisen kerskarakentamiseksi. Katuun uppoavat rahat tuli pikemmin käyttää vanhusten ja sairaiden hoitoon. Ruotsalaisten Thomas Zilliacus vastusti määrärahaa, ei sanojensa mukaan niinkään kävelykadun takia, vaan siksi, että työt oli aloitettu ilman asianmukaista määrärahapäätöstä. Zilliacus kuitenkin mainitsi, että ei uskonut jalankulkijoiden olojen helpottuvan autoilun vaikeuttamisella eikä uskonut autoilun vähenemiseen, vaikka katuja suljettaisiin. Seitsemän suuren kiinteistönomistajan huomautuksiin ei keskustelussa viitattu.

Liikenteellisillä pohdinnoilla ei ollut enää merkitystä, vaan tärkeimmän vastustuspuheenvuoron piti kokoomuksen ryhmän puheenjohtaja, virastopäällikkö Heikki S. von Hertzen. Hän totesi suoraan, että määrärahaesitys tuli hylätä, koska ”niin kauan kun ei ole katsottu aiheelliseksi käydä jonkunnäköistä yleiskeskustelua, neuvottelua kävelykatujen laajuudesta ja kävelykatupoliitiikasta ylipäätänsä, vaan on todettu, että ne voidaan hoitaa ilman edustamaani ryhmää, ei näihin asioihin tule ehdottaa rahaa”.⁶³³ Kokoomuksen kannanmäärittely oli asian käsittelyn kannalta ratkaiseva. Oikeisto jäi äänestyksessä vähem-

⁶³⁰ Helsingin Sanomat 14.4.1981 Aleksille rajoituksia pääsiäisen jälkeen.

⁶³¹ Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 10.6.1981 § 377. Esiteltiin kysymys määrärahan osoittamisesta Aleksanterinkadun muutostöitä ja Torpparinmäen kunnallisteknisiä töitä varten.

⁶³² Kolbe 2002, 396.

⁶³³ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 10.6.1981 § 377. HKA.

mistöön 40 – 45, mutta voitti kuitenkin: koska kyseessä oli määrärahan myöntäminen budjetin ulkopuolelta, se edellytti hyväksytyksi tullakseen 2/3 määräenemmistön, mikä ehto ei nyt täyttynyt.⁶³⁴ Riittävän suuri vähemmistö kaatoi määrärahaesityksen. Määrävähemmistön suoja oli peräisin vuoden 1918 kunnallislainsäädännöstä, jolla oli lievennetty edellisyksynä säädetyt kunnallislain ylitiöpäisenä pidettyä yhden äänen enemmistöön nojaavaa demokratiaa, jonka pelättiin johtavan sosialismin kaupungeissa. Edellytys määräenemmistöstä tuotti intressien sovittelua kunnallishallintoon, mutta myös nyt nähdyn kaltaista politikointia. Määräenemmistövaatimukset poistuivat täysin vasta kunnallislain uudistuksessa vuonna 1991.

Koska valtuusto ei myöntänyt rahoitusta, jo aloitetut katutyöt piti keskeyttää! Yleisten töiden lautakunta suostui rahoittamaan budjettivaroistaan vain viemärien uusimisen ja avonaisten kaivausten peittämisen kulut 1,5 miljoonaa markkaa. Putket oli jo kaivettu esiin ja osin vaihdettu siinä vaiheessa, kun valtuusto epäsi rahoituksen. Niinpä kuopat luotiin syksyllä umpeen ja päällystettiin asfaltilla. Jalkakäytävät jäivät leventämättä. Valtuustossa ja lehdissä kokoomuksen syytettiin loukanneen demokratiaa arvovaltasyistä.⁶³⁵ von Hertzen ei peitellety ryhmänsä motiiveja liike-elämän tai pysäköintipaikkojen puolestamisella, vaan toisti Helsingin Sanomille: ”Kysymys on siitä, katsovatko vasemmistopuolueet, että kävelykatupolitiikkaa voidaan Helsingissä hoitaa ilman kokoomusta.”⁶³⁶

Asemakaavan valmistelun yhteydessä käyty keskustelu ei riittänyt. Lisäksi olisi tulut sopia puolueiden kesken toteuttamisen ajoituksesta. Arvovaltasyytkin kiistatta painoivat kokoomuksessa, vaikka ne tietysti kiistettiin julkisuudessa.⁶³⁷ Syksyn 1980 vaaleissa puolue oli saavuttanut lähinnä pienten porvariryhmien kustannuksella suuren vaalivoiton. Kun Ilaskivestä oli vuotta aiemmin tullut liberaalien Auran seuraaja, kokoomuksella oli nyt vaalien jälkeen historiallisesti hallussaan Helsingin merkittävimpien valta-asemien värisuora, kaupunginjohtajan, kaupunginvaltuuston puheenjohtajan (Harri Holkeri) ja kaupunginhallituksen puheenjohtajan paikka (Pentti Kivinen).

Kokoomuksessa katsottiin keväällä 1981, että puolue ei voinut tulla sivuutetuksi kävelykadunkaltaisessa poliittisesti latautuneessa asiassa. Toisaalta töiden keskeyttämisen aiheuttama vaiva rajoittui kaupungin talouden näkökulmasta sittenkin varsin vähäisek-

⁶³⁴ Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 10.6.1981 § 377. HKA.

⁶³⁵ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 10.6.1981 § 377. HKA. Esim. Skdl:n Kerttu Kaunikangas totesi valtuustopuheessaan: ”Kokoomuksen suorastaan nulikkamainen kiusanteko tässä asiassa, mikäli se onnistuu, varmasti rohkaisee sitä vastaisuudessaakin vastaavaan menettelyyn.” HS 11.6.1981 Kävely-Aleksille ei määrärahoja, IS 11.6.1981 Jukka Tennilä, Kävelykatu kuumensi mielet, Aleksin katutyöt vaille rahoitusta.

⁶³⁶ Helsingin Sanomat 16.6.1981 Kävely-Aleksin jatko jää lautakunnan harkintaan. ”Von Hertzenin mukaan kokoomus ei vastustanut määrärahojen myöntämistä arvovaltasyistä. Kysymys on siitä, katsovatko vasemmistopuolueet, että kävelykatupolitiikkaa voidaan Helsingissä hoitaa ilman kokoomusta.”

⁶³⁷ Ks. esim. Ilta-lehti 2.6.1981 Kävelykadun jatkoon rahoitus umpikujassa, Kävely-Aleksista poliittinen kiista. ”Perimmäisenä syynä umpisolmuun on pitkään jatkunut yhteistyön hankaloituminen kahden valtaryhmän eli kokoomuksen ja demarien kesken. --- von Hertzenin mukaan ”eräillä sosiaalidemokraateilla näyttää olevan käsitys, että kaupungin asioita voidaan ja on syytä ajaa ilman kokoomusta”.

si. Keskeyttäminen ja uudelleen aloittaminen myöhemmin merkitsi rakennusviraston laskelmien mukaan noin 230 000 markan ylimääräisiä kuluja.⁶³⁸ Myytti jatkuvasti työn alla olevista Helsingin kaduista sai tietysti lisää perusteluja, samoin kuin se, että Helsingissä ei osata keskittää kunnallisteknisiä töitä samalle työmaalle, vaan katu revitään auki aina uudelleen vain yhtä tarkoitusta varten. Työt Aleksanterinkadun jalkakäytävillä nimittäin käynnistyivät uudelleen seuraavana vuonna.

Kunnallispolitiikka näytti Aleksanterinkadulla naurettavalta. Helsingin Sanomien palkinnoitsija Pii pilkkasi kävelykatua: ”Eilenkin siellä käveli kaikkien rotkojen ja kaivinkoneiden välissä varmaan peräti parikymmentä ihmistä. Ja heistäkin ainakin pari oli jäädä äänettömästi kimppuun hyökkäävän raitiovaunun alle.”⁶³⁹ Ilta-Sanomien Antti Seppälä kuvasi, kuinka kunnalliselämä oli vääntynyt sijoiltaan ”Ilaskiven-Holkerin-Kivisen värisuoran ruvettua huseeraamaan johdossa”: ”Herja lentää lehtien palstoilla eikä homma tunnu olevan aikamiesten käsissä.”⁶⁴⁰ Apulaiskaupunginjohtaja Dahl arvosteli poikkeuksellisesti valtuustoa julkisuudessa ja piti lisärahoituksen kieltämistä kiusantekona. Sosiaalidemokraattien ryhmäpuheenjohtaja Martti Asunmaa piti ”hämähäyttävänä säännösten tulkintana sitä, ettei valtuusto voi yksinkertaisella enemmistöllä päättää omista käyttövaroistaan, tässä tapauksessa parista miljoonasta.”⁶⁴¹ Panu Toivonen vieritti juoksuhaudoiksi kutsumansa avoimet kaivannot vasemmiston syyksi, kuopan pohjalta paistoivat ”sosialismin mustat mujut”.⁶⁴²

Kaiken huipuksi, kun kaupunginhallitus käsitteli vuorostaan kesäkuun jälkipuolella Dahlin esitystä lisärahoituksen myöntämisestä hallituksen varamäärärahoista, yhden sosiaalidemokraatin poissaolo johti äänestystulokseen 7–7, ja puheenjohtaja Kivisen ääni ratkaisi sen, että rahaa ei myönnetty.⁶⁴³ Tästä populistiseksi kriitikoksi asemoitunut Ilkka Hakalehto sai syyn osoitella sormella kokoomuksen lisäksi myös sosiaalidemokraatteja.⁶⁴⁴

Poliittista kamppailua kaupunkitilasta käytiin nyt konkreettisesti Aleksanterinkadun jalkakäytävillä lapioiden ja kaivinkoneiden avulla. Helsingin Sanomien pääkirjoituksen mukaan ”kävelykatusuunnitelmissa on osittain syytä, osittain aiheettomasti nähty tiettyä poliittista lisäväriä”, joten ei ollut ”ihme, että keskustelu kävelykatujen tarpeellisuudesta on usein mennyt hakoteille ja muodostunut kunnallisissa ympyröissä puoluepoliittiseksi kiistakapulaksi. Helsingin Aleksanterinkatu tarjoaa malliesimerkin siitä, mihin tällai-

⁶³⁸ Uusi Suomi 23.3.1982 Kävely-Aleksin töiden keskeytys maksoi 230 000 mk.

⁶³⁹ Helsingin Sanomat 19.6.1981 Pii, Ihminen, älä palvele liikennettä.

⁶⁴⁰ Ilta-Sanomat 23.6.1981 Antti Seppälä, Purkutuulella.

⁶⁴¹ Helsingin Sanomat 16.6.1981 Kävely-Aleksin jatko jää lautakunnan harkintaan.

⁶⁴² Ilta-Sanomat 11.6.1981 Jukka Tennilä, Kävelykatu kuumensi mielet, Aleksin katutyöt vaille rahoitusta, Kansan Uutiset 11.6.1981 Oikeisto marssi Aleksia vastaan.

⁶⁴³ Helsingin Sanomat 23.6.1981 Kävely-Aleksi jäi rahatta.

⁶⁴⁴ Suomenmaa 17.7.1981 Ilkka Hakalehto, Hölmöilyä Aleksilla.

nen kärhämä käytännössä johtaa.”⁶⁴⁵ Vaihtoehtoisen Helsingin eli vihreiden Taina Bertell ehdotti kaupunkilaisten talkoita töiden loppuunsaattamiseksi. Sosiaalidemokraattien Viinikka pahoitteli, että kaupunki ei voinut käynnistää kansalaiskeräystä rahoituksen keräämiseksi asukkailta.⁶⁴⁶

Tuomioja tunnusti, että poliittisten puolueiden kesken ei ollut riittävää yhteisymmärrystä Aleksanterinkadun eikä muiden kävelyalueiden toteuttamiseksi. Niinpä kaupunginhallitus asetti syyskuussa 1981 komitean muodostamaan yhteistä näkemystä. Sen puheenjohtajaksi nimettiin sosiaalidemokraattien Arvo Salo ja jäseniksi kokoomuksen Timo Honkala, kansandemokraattien Pekka Saarnio, ruotsalaisten Per-Håkan Slotte ja perustuslaillisten Panu Toivonen. Lisäksi komiteaa avusti asiantuntijana kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehti Ilpo Forssén.⁶⁴⁷ Salo oli edelleen kiinnostunut kaupunkisuunnittelun kysymyksistä. Honkala oli työskennellyt Helsingin kauppakamarissa muun muassa citytoimikunnan sihteerinä ja ymmärsi kauppiaiden pysäköintipaikkahuolia. Saarnio oli aktiivinen rajoittavan pysäköintipolitiikan kannattaja. Per-Håkan Slotte edusti ruotsalaisen kansanpuolueen kävelykatu-urbanisteja. Toivonen puolestaan ilmoitti olevansa kävelykatujen ystävä, mutta oli ennen kaikkea profiloitunut kävelykatujen toteuttamisen kiihkeimmäksi vastustajaksi.

Kävelykatukomitea julkaisi mietintönsä joulukuussa 1981. Mietintö osoitti päättäjille reitin ratkaisuun. Sen pitkävaikutteisin arvo oli tavassa tarkastella ydinkeskustan kävelyolosuhteiden kehittämistä ei-liikenteellisestä näkökulmasta, ensisijaisesti kaupungilla kulkevien jalankulkijoiden viihtyisyyttä ja keskustan elinkeinojen etua ajaen, ei niinkään autoilun vähentämistä tavoitellen. Komitean mukaan kävelykaduissa ei ollut kyse vain taiteilijoiden luomista idylleistä katukahviloineen. Kävelykadut eivät myöskään tarkoittaneet ”sitä, että autot saisivat lopulliset lähtöpassit ydinkeskustasta”. Aleksanterinkadun lisäksi tuli leventää jalkakäytävät Eerikinkadulla ja Yrjönkadulla. Kluuvikadun molemmista korttelijaksoista voisi muodostaa kävelykadun. Iso Roobertinkadusta saataisiin kävelykatu, kun raitiovaanukiskot siirrettäisiin toisaalle. Samoin Vuorikatu tuli muuttaa kävelykaduksi, kun Kaisaniemeen aikanaan rakennettaisiin metroasema. Toivonen ei yhtynyt mietinnön johtopäätöksiin, vaan valitti jättämässään eriävässä mielipiteessä ja julkisuudessa, että komitea oli joutunut työskentelemään painostuksen alaisena.⁶⁴⁸

Komiteatyön tuottaman riittävän yhteisymmärryksen ansiosta Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventäminen voitiin aloittaa uudestaan huhtikuussa 1982. Budjettiin oli varattu investointia varten 4 miljoonaa markkaa. Ei edes Stockmannin ja Kansallis-Osake-Pankin katusuunnitelmasta tekemä uusi hallintovalitus nyt enää pysäyttänyt projektia. Uudenmaan lääninoikeus hylkäsi valituksen kevättalvella, koska suunnitelma noudatti täysin voimassa olevaa, vuonna 1979 hyväksyttyä asemakaavaa. Stockmannin toimitus-

⁶⁴⁵ Helsingin Sanomat 21.7.1981 Asenteet kypsyvät kävelykatuideoille. Ykköspääkirjoitus.

⁶⁴⁶ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 10.6.1981 § 377. HKA.

⁶⁴⁷ Helsingin Sanomat 1.9.1981 Helsingin jalankulkualueet komitean selvitettäväksi, Kävelykatukomitea 1981mietintö. HKsv.

⁶⁴⁸ Pääkaupunki 18.3.1982 Soila Saroniemi, Mietintö kävelykaduista. Kävelykatukomitea 1981 mietintö. HKsv.

johtaja Henrik Gestrin piti silti edelleen huolestuttavana, että iltaisin käytössä olleet pyssäköintiruudut hävisivät jalkakäytävien levennysten tieltä. Muita kriittisiä kommentteja ei elinkeinotoimijoilta kuulunut. Esimerkiksi Tallbergin toimitusjohtaja Peter Tallberg liputti hyvien kokemustensa takia nyt kävely-Aleksin puolesta.⁶⁴⁹ Samoin pienkauppiaita edustaneen Aleksanterinkatu ry:n toiminnanjohtaja Seppo Partanen sanoutui syksyllä 1981 Uudessa Suomessa irti edeltäjänsä Panu Toivosen vastustuksesta ja Stockmannin ja KOP:n valituksesta.⁶⁵⁰ Kauppiaiden kanta muuttui avoimen jalankulkijamyönteiseksi viimeistään Kaivopihan ja Kolmen sepän aukioista saatujen kokemusten perusteella.

Vuosiin ei julkisuudessa näkynyt pienyritysten kävely-Aleksia vastustaneita kantoja. Silti kävelykatuja vastustaneet poliitikot – muutkin kuin Toivonen - vetosivat omissa puheissaan anonyymeihin kauppiaisiin. Esimerkiksi kokoomuksen Rahkamo piti vielä vuonna 1982 kävelykatuja virheenä, joka koituisi liikeyritysten vahingoksi. Hänen mielestään metron valmistuminen lisäsi keskustan toimintojen volyymin ja kasvatti siten myös ajoneuvoliikenteen tilantarvetta kaduilla. Rahkamo kannatti edelleen Vapaudenkatua, Terrassitorin pysäköintilaitosta ja keskustan kehäväylää.⁶⁵¹ Toisaalta myös kävely-Aleksia kannattaneet sosiaalidemokraatit Salo ja Viinikka yleistivät moitteensa katutöiden jarruttamista kohtaan koskemaan koko ydinkeskustan liike-elämää.⁶⁵² Lehdet toistivat väärää yleistystä kävelykatuja periaatteessa vastustavista kauppiaista, jotka pelkäävät liikevaihtonsa pienenevän. Helsingin Sanomien laajassa artikkelissa asenne tiivistyi näin: ”Vaikka muualla maailmassa liikemiehet kävelykatujen varsilla kuinka ylistäisivät menestystään, suomalaiset jaksavat uskoa konkurssiin ja perikatoon, mikäli autoliikenne näyteikkunoitten takana loppusi.”⁶⁵³

Kauppiaiden yhdistys Aleksanterinkatu ry oli laitasemmissä leimautunut jopa ”yksityisautoilun syövä keskikaupunkilaiseksi etäispesäkkeeksi”.⁶⁵⁴ Varmasti Helsingin liikeydinkeskustassa oli useita kauppiaita, jotka suhtautuivat kielteisesti tai epäröiden ajoneuvoliikenteen rauhoittamiseen kaduilla, mutta yrittäjien enemmistön saati kaikkien yrittäjien kannaksi sitä ei voinut perustellusti väittää. Katutasossa toimineiden kauppojen, putiikkien, kahviloiden ja ravintoloiden näkemyksiä ei edelleenkään ollut kuultu järjestelmällisesti sitten vuoden 1970 kävelykatukokeilun. Ongelmana ei osattu pitää sitä, että yksittäiset pienet liikkeet eivät päässeet osallistumaan oman liiketoimintaympäristönsä

⁶⁴⁹ Ilta-Sanomat 5.4.1982 Aleksin katutyöt alkavat taas.

⁶⁵⁰ Uusi Suomi 3.11.1981 Raila Honkavaara-Galkin, Joulukatu – yrittäjäkatu. Partanen totesi: ”Meistä on tärkeintä, että ihmiset pääsevät liikkumaan Aleksilla esteettömästi autoin tai ilman ja että huoltoliikenne pelaa. Mitä se hoidetaan, on kaupungin asia.”

⁶⁵¹ Helsingin-lehti 11.2.1982 Kari Rahkamo, Keskustan liikenne on tärkeä asia. Rahkamon mukaan ”Aleksin muuttaminen kävelykaduksi” oli virhe, kuten myös Iso Roobertinkadun kävelykatu ja Bulevardin läpiajokielto.

⁶⁵² Helsingin Sanomat 15.3.1981 Arvo Salo ja Antti Viinikka, Kaksi tunnettua helsinkiläistä kunnallispoliitikkoa: Ydinkeskusta ja asuinalueet mietittävä uudelleen, Kaksi kansainvälistä suunnittelukilpailua tarpeen.

⁶⁵³ Helsingin Sanomat 20.7.1981 Kävelykatu juurtuu Suomeen vaivalloisesti, Suurin este kauppiaitten kielteinen asenne.

⁶⁵⁴ Kansan Uutiset 2.7.1981, Pertti Jokinen, Herra antoi, herra otti.

muutosten suunnitteluun. Kuitenkaan esimerkiksi Aleksanterinkatu ry ei jarrutellut vaan päinvastoin kiirehti kesällä 1982 Aleksanterinkadun jalkakäytävätöiden etenemistä, jota työn aiheuttamat haitat jäisivät mahdollisimman pieniksi kadun yritysten kannalta.⁶⁵⁵

Etupäässä poliitikot ja lehdistö tuottivat 1970-luvulla näkemyksen liikenteen rauhoittamista vastustavista kauppiaista, mikä huononsi elinkeinotoimijoiden mainetta. Poliitiikkaa harjoitettiin yrittäjien kustannuksella. Oikealta vedottiin perustelematta yritysten etuun, kun haluttiin vastustaa yksityisautoliikenteen rajoittamista. Vasemmalta tuomittiin kauppiaat ja liikemiehet yhtä väärin jalankulkijaystävällisen kaupungin vastustajiksi. Se osoitti liikennekysymyksiin sisältyneen poliittisen symboliikan käyttöarvoa. Kävely-Aleksin aktiivisiin vastustajiin kuuluivat kyllä omilla perusteluillaan Stockmann, 1970-luvun loppuun saakka Tallberg ja kadun pankit ja vakuutusyhtiöt. Sen sijaan Aleksanterinkatu ry esiintyi asiassa neutraalisti 1980-luvun vaihteessa – poliittisesti kunnianhimoisen Toivosen julkisuushakuisen toiminnanjohtajakauden jälkeen. Yhdistyksen maltillisuus ilmensi liikkeiden vaihtelevia, ei vain vastustavia näkemyksiä. Aleksanterinkadun liikkeet joutuivat kävelykatuvastaisen mainehaitan lisäksi kärsimään katutöiden aiheuttamista haitoista kahden kesän sijasta kolmena, koska poliittinen päätöksenteko epäonnistui ja tilakampailu siirtyi farssimaisesti kadulle.

Uusi kävely-Alexi valmistui vuoden 1982 marraskuussa, kun oli tullut aika syyttää kadun perinteiset jouluvalot. Viisimetrisiksi levennetyt betonikivin päällystetyt jalkakäytävät jatkuivat nyt Kolmen sepän aukiolta Fabianinkadulle saakka. Katua ei luonnehdittu varsinaiseksi kävelykaduksi, koska jalkakäytävien väliin jäi noin seitsemän metriä leveä ajorata, jolle sijoituivat autokaistat kumpaankin suuntaan ja raitiovaunukiskot.⁶⁵⁶ Autoilu oli sallittua, mutta läpiajoliikenteen kieltö vähensi kadulla kulkevien ajoneuvojen määrää. Niinpä kävelykatukomitea kutsui uudelleenjärjestettyä Aleksanterinkatua ”joukko-liikennekaduksi levennetyin jalkakäytävin”.⁶⁵⁷ Jalkakäytävien leventämisen seurauksena menetetyt pysäköintipaikat korvattiin Kluuvikadun umpikujien vinopysäköintipaikoilla.

Aleksanterinkatu ry:n hallituksen puheenjohtaja Heimo Kannus piti muutosta positii-visena ja uskoi jalankulkutilan lisäämisen vilkastuttavan elämää ja kaupankäyntiä. Kaupunkilaisten päähuomion vei syyskuussa avattu metro. Sen välitön liikenteellinen vaikutus oli noin 2400 päivittäisen linja-autovuoron poisjänti Kaisaniemenkadulta. Vastoin odotuksia se ei rauhoittanut kadun liikenneruuhkia, koska henkilöautoliikenne täytti vapautuneen kaistakapasiteetin.

Niinpä Kaisaniemenkadun muotikauppiaiden lähetystö vaati Pukevan Ralph Jaarin johdolla jo lokakuussa 1982 kaupunginjohtajalta toimenpiteitä Kaisaniemenkadun ajoneu-

⁶⁵⁵ Pääkaupunki 15.7.1982 Aleksin kauppiaat napisevat katutöistä.

⁶⁵⁶ Suomen Sosialidemokraatti 23.12.1980 Aleksille lisää jalankulkutilaa, Uusi Suomi 16.0.1982 Työt päättyvät marraskuussa – jatkosta ei tietoa, Kävely-Alexi vihdoin valmis. Apulaiskaturakennuspäällikkö Olavi Louko vahvisti kustannuksiksi yhteensä noin 8 miljoonaa markkaa.

⁶⁵⁷ Kävelykatukomitea 1981 Mietintö, 3. HKsv.

voliikenteen rauhoittamiseksi ja jalkakäytävien leventämiseksi, jotta myös heidän asiakkaansa voisivat kulkea kadulla rauhassa ja viihtyen.⁶⁵⁸ Se oli todiste siitä, että kauppiaiden keskuudessa ei tullut kyseeseen mikään ideologinen tai perikonservatiivinen näkemys autoliikenteen rauhoittamista vastaan, vaikka sillä tavoin automaattisesti oletettiin yli vuosikymmenen jatkuneen poliittisen kiistelyn takia. Kaupunkiliikenteen säätely oli ydinkeskustan elinkeinotoimijoille käytännön kysymys, jossa asiakkaiden pääsy palveluiden lähelle ja asiakkaiden viihtyminen kaupungilla olivat tärkeimmät päämäärät.

9.3 ”Kaupunki ei ole puu”

Syksyllä 1981 toiminut kävelykatukomitea halusi ”elvyttää kaupungistunutta kulttuuria luomalla Helsingille elävän keskustan, jossa asioivien olisi helppo liikkua jalan paikasta ja palvelupisteestä toiseen”.⁶⁵⁹

Tavoitteeksi tuli kävelykeskusta mutta ei enää autoton keskusta. Komitean raportin perusteluissa sivuutettiin kulkumuotojen tilakamppailu ja purettiin kävelykeskustan ja joukkoliikenteen yhteyttä. Myös henkilöautoilla keskustaan asioimaan tulevia pidettiin jalan-kulkualueiden käyttäjinä. Muutos Enemmistö ry:n liikennepoliittisesti perusteltuun esityslistaan oli olennainen. Asioivan yleisön lisäksi keskustan uudistamisen kohderyhmänä mainittiin keskustan palveluelinkeinot: ”Kävelvyöhykkeet oikein ratkaistuin keräävät asioivaa yleisöä ja vapaa-aikaa viettäviä ihmisiä, matkailijoita ja asukkaita, mikä on huomattava etu liike-elämälle.”⁶⁶⁰

Jo 1970-luvun alun suunnitelmia oli perusteltu liike-elämän hyödyillä, mutta nyt kymmenen vuotta myöhemmin suunnitelmien julkinen kommentointi oli maltillisempaa, koska liikennepoliittinen debatti ja vastakkainasettelu olivat jääneet menneisyyteen. Kävely-Aleksilla säilyi henkilöautoliikenne vastoin 1970-luvun vaihteen näkemyksiä, vaikka läpiajoliikenne Senaatintorilta Mannerheimintielle ja päinvastoin oli kielletty. Ajoyhteys Stockmannin pysäköintilaitokseen oli tärkeimpiä perusteluita kadun autoliikenteen sallimiselle.

Kun metroliikenne alkoi ja Forumin pysäköintilaitos valmistui, liikeydinkeskustan saatavuus parani ja vaikutusalue laajentui, vaikka Itäkeskukseen rakennettiin uusi komea kaupallinen kilpailija. Samalla massapysäköinti ja joukkoliikenne ulottuivat fyysisesti hie-man aiempaa lähemmäksi keskeisintä liikeydintä. Aiemmin bussit jättivät matkustajat Rautatientorille, nyt nämä jäivät metrojunan kyydistä liukuportaiden ääreen Kaivokadun alla. Ydinkeskusta tiivistyi entistä merkittävämmäksi liikennejärjestelmien leikkauskohdaksi, jossa autoilijat ja joukkoliikennevälineiden matkustajat vaihtoivat apostolinkyytiin.

⁶⁵⁸ Helsingin Sanomat 22.10.1982 Ostovoiman parempi kävellä Aleksilla kuin Kaisaniemenkadulla, Ennen kauppiat vastustivat, nyt jo vaativat: Leveät jalkakäytävät myös Kaisaniemenkadulle.

⁶⁵⁹ Pääkaupunki 18.3.1982 Soila Saroniemi, Mietintö kävelykaduista.

⁶⁶⁰ Kävelykatukomitea 1981 mietintö, 1. HKsv.

Metrolla kaupungille tulleet siirtyivät sisätiloista katutasolle Kaivokadulla, rautatieasemalla tai Asematunnelin eteläpäässä City-Centerin ja Kaivotalon uumenissa. Liikenteen keskittyminen tuotti Helsingin ytimeen uudenlaista urbanistista tilaa ja toimintaa. Kokeemus kaupungista muuttui Jan-Magnus Janssonin ylistämien uusvanhojen ja puolijulkisten katettujen korttelipihojen ansiosta. Liikkeiden, kahviloiden ja ravintoloiden kaupallinen menestys nojasi jalankulkijoiden viihtymiseen.

Kaupungin arkkitehtuuri tai värivalojen loiste eivät Gehlinkään mukaan ratkaisseet kaupungin elävyyttä, vaan olennaista oli, olivatko kadut käytettävissä jalankulkuun ja toisten ihmisten kohtaamiseen. Ulkoilmakahviloista suosituimpia olivat ne, jotka sijaitsivat vilkkaiden jalankulkureittien varrella: kahvilassa istuskelija voi katsella ohikulkevia muita ihmisiä. Mahdollisuus nähdä ja kohdata muita jalankulkijoita oli kävelykeskustojen suosion salaisuuteena. Jacobsilta oli peräisin ajatus siitä, että muiden ihmisten läsnäolo lisää turvallisuudentunnetta. Gehl luotti siihen, että rakennetun ympäristön laatu lisäsi ihmisten viihtymistä ulkona. Vertaillenään italialaisia kaupunkeja toisiinsa Gehl väitti, että niissä kaupungeissa, joissa oli kävelykatuja ja autottomia aukioita, kaupunkilaiset liikkuvat ulkona enemmän kuin sellaisissa kaupungeissa, joissa ei erityisesti jalankulkuun osoitettuja katuja ollut.⁶⁶¹

City-käytävästä, Kaivopihasta ja niiden väliin rakennetusta Kolmen sepän aukioista tuli niitä reunustavine kiinteistöineen Helsingin kävelykeskustan ydinaluetta vuonna 1980. Kolben sanoin ”kokonaisuuteen kuului nyt pienliikkeitä, jalankulkukäytäviä, kahvioita, elokuvateattereita, pihvi- ja pizzapaikka sekä Suomen ensimmäinen viiniravintola”.⁶⁶² Ilta-Sanomien toimittaja Matti Korjula vertaili vaikutelmiaan Aleksanterinkadusta ja korttelinsisäisistä kävely-yhteyksistä kesällä 1982: ”Kävin koekävelemässä uutta Aleksia, josta jalkakäytäviä leventämällä ja ajokieltoimerkeillä on tehty ns. kävelykatu. Hyvin meni, mutta kiitoratamainen väljyys oudoksutti. --- Oikea kävelykatu on mielestäni sellainen kaipa ja mutkikas liikekatu, jossa on luontevaa maleksia puolelta toiselle. Sellaisia on muutamia Keski- ja Etelä-Euroopassa. Suomessa ajatusta lähelle pääsee Kaivopiha.” Vaikka Aleksanterinkatu ei vastannut Korjulan mielikuvaa kävelykadusta, ajoneuvoliikenne ei silti tuntunut häntä häiritsevän, koska se oli hidasta.⁶⁶³

Funktionalistis-modernististen suunnitteluoppien mukaan liikennemuotojen erotteilu omaan tilaan oli tärkeää turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta. 1960-luvun luonnokset kävely-Aleksista ilmensivät tätä sikäli, että autoliikenne haluttiin kadulta pois jalankulkijoiden turvallisuuden ja raitiovaunuliikenteen sujuvuuden takia. Kun periaatteista ja katusuunnitelmista päätettiin 1970-luvun jälkipuolella, suunnittelun painotus oli muuttunut liikenteen rauhoittamisen ja toimintojen sekoittamisen suuntaan. Jälki moderni ajattelu korosti eri liikennejärjestelmien risteämistä ja yhtäaikaista läsnäoloa sa-

⁶⁶¹ Gehl 2011, 15–34.

⁶⁶² Kolbe 2002, 521.

⁶⁶³ Ilta-Sanomat 9.7.1982 Matti Korjula, otsikoimaton.

massa tilassa.⁶⁶⁴

Täysin autoista puhdistettu kävelykatu ei välttämättä olisi ollut kaupunkikeskustan elävyyden ja viihtyisyyden kannalta kaikkein optimaalisin ratkaisu myöskään Gehlin mielestä. Hän julkaisi pääteoksensa englanninkielisen laitoksen *Life between Buildings* juuri 1970-luvun puolimaissa. Sen keskeisin sisältö oli esitelty suunnittelijoiden suomalais-sakin ammattilehdissä jo aiemmin.⁶⁶⁵ Integroidut kaupunkitilat maksimoivat kohtaamiset. Näihin aikoihin myös Suomessa otettiin käyttöön myös uusi pihakatuja osoittava liikenne-merkki, jossa oli sama periaate asuntoalueelle sovellettuna.⁶⁶⁶ Hidas autoliikenne sai jäädä Aleksanterinkadulle. Kolmen sepän aukiolle tuli osoittaa erilaisia käyttötarkoituksia. Kaupunki salli aukiolle alusta alkaen kahvilan ja tilapäisiä myyntipaikkoja.

Gehl suhtautui kaupunkikeskustan elävyyden kannalta kriittisesti City-käytävän ja Kai-vopihan kaltaisiin puolijulkisiin tiloihin. Korttelien sisätilat houkuttelivat väkeä pois keskustan kaduilta, toreilta ja puistoista. Näistä uhkasi sen takia tulla vähemmän kansoitettuja, tylsempiä ja turvattomampia kuin ennen. Gehl piti katujen monipuolista käyttöä ja suurta kulkijamäärää kaikkein tärkeimpänä turvallisuuden takaajana ja rikosten ehkäisijä-

⁶⁶⁴ Näkemysten muuttumisesta ks. esim. Arkkitehti 1/73 Janusz Kazubinski ja Krzysztof Kuras, Espoon keskus ja Arkkitehti 7/77 Matti Vesikansa, Hyvä näyttely asumisesta ja ympäristöstä.

Lainaus Kazubinskilta ja Kuras'ilta: ”Eri toimintojen keskinäinen vuorovaikutus kaupunkirakenteen sisällä mahdollistaa näiden huipputuntien lomittamisen niin, ettei synny kuolleita jaksoja. Näiden vuorovaikutusten määrästä riippuu kaupunkitilan elävyyssaste. Sen takia esimerkiksi asumisen korkeanasteinen yhdentymisen sellaisten toimintojen kuin kaupan ja palvelusten, kulttuuri- ja jopa hallinnollisten toimintojen kanssa tekee nämä vuorovaikutukset kiinteämmiksi. Tämä on täysin vastakkainen nykyisin vielä suosituille ajatukselle jakaa ja erottaa eri toiminnot puhtaasti omiksi toimintakeskuksiksi, kuten ostos-, kulttuuri-, koulutus- tai urheilukeskuksiksi. Selvien yhteyksien puuttuminen tällaisten toimintojen väliltä, jotka vielä on usein sijoitettu sattumalta valituille tonteille, antaa rakenteelle ajoneuvokeskeisen luonteen ja tekee sen autioksi ja kuolleeksi enimmäksi osaksi päivää.” Vesikansa selosti Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston Tuula Flemingin ja Heikki Kaiteran kokoamaa 18.10.1977 avattua näyttelyä: ”Tässä seitsemän kankaan äänelliseen diasarjaa perustuvassa näyttelyssä keskitytään lähinnä arkkitehtuurin keinojen erittelyyn asuinympäristön parantamisessa, mutta arvostellaan myös kärkevästi kaupunkirakenteen kehitystä ohjannutta toimintojen eriyttämisperiaatetta. Vanhoissa kaupungeissa toiminnot olivat läheisessä vuorovaikutuksessa keskenään ja katutila muodosti merkittävän julkisen elämän alueen, jolla eri toiminnot sekoittuivat ja muodostivat vaihtelevan kokonaisuuden. Rakentamistapa oli pienimittakaavainen ja tiivis. Tuloksena oli inhimillinen, elävä, virikkeinen ympäristö. --- Teollistuminen ja kaupunkien nopea kasvu muuttivat tilanteen: kaupunkialue alkoi kasvaa ja toiminnot sen myötä alueellisesti eriytyä. ---- Vastapainoksi toimintojen eriyttämiselle ja liikenteen sujuvuutta edistävälle kaupunki- ja liikennesuunnittelulle näytteen tekijät esittävät eri kaupunkitoimintojen sekoittamista sekä uutta liikennesuunnitteluaajattelua, joka melko lailla poikkeaa nykyisin vallitsevasta: liikenteen sujuvoittamisen sijaan on ryhdyttävä erilaisin keinoin hidastamaan ja vähentämään liikennettä. ---- Kaavoitus ei saa olla pelkkää rakennusoikeuden jakamista eikä katuverkon suunnittelu pelkkää väylien linjausta. Jos kaupunki ei ole puu, ei se myöskään ole kone. Mikä se on?”

⁶⁶⁵ Arkkitehti 1 / 72 Marjatta Isaksson, Jalankulkija ja viihtyisä lähiympäristö (Jan Gehl: *Livet mellem husene*). Isaksson referoi esimerkiksi: ”Jan Gehl lähtee ihmisen fysiologisista ominaisuuksista, siitä kuinka pitkälle tämä näkee, kuulee ja haistaa ja miten havaitseminen vaikeutuu, kun liikkumisnopeus kasvaa. ”*Livet föregår til fods*” (vapaasti käännettynä: jalkaisin kuljettaessa elämä on rikkainta) on kirjan johtoajatuksia.”

⁶⁶⁶ Pihakatu määriteltiin ensimmäisen kerran tieliikennelaissa vuonna 1981, ks. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1981/19810267>. Pihakaduista yleensä ks. <https://fi.wikipedia.org/wiki/Pihakatu>. Ainakin Jyväskylän ydinkeskustassa Kauppakadun kävelykatua on nykyään jatkettu pihakadulla, jossa jalankulkija saa käyttää katutilaa vapaasti ja ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitus on 20 km/h. Ks. <http://www.ksml.fi/uutiset/kotimaa/tassa-kulkee-pihakatu-kohta-se-muuttuu-harmaasta-villin-varikkaaksi/2042026>.

nä. Eloisilla kaduilla vallitsi paras sosiaalinen kontrolli ja luonnollinen katuvartiointi. Yksityisten kiinteistöjen ja julkisyhteisön välillä vallitsi tässä Gehlin mielestä periaatteellinen ristiriita.⁶⁶⁷ Helsingin kaupunki kuitenkin pikemmin kannusti esimerkiksi Soopeli-korttelin kiinteistönomistajia toteuttamaan muutoksia, koska korttelinsisäiset jalankulkuyhteydet palvelivat kaupungin päämäärää lisätä jalankulkijoiden viihtyisyyttä keskustassa.⁶⁶⁸ Gehlin mainitsemaa ristiriitaa purettiin Helsingissä käytännöllisesti, kun kaupunki paransi rakensi puolijulkisen City-käytävän viereen täysin julkisen Kolmen sepän aukion.

Toisaalta myös suomalaiset tutkijat ja suunnittelijat arvioivat kriittisesti korttelien puolijulkisia tiloja. Esimerkiksi Marjatta Rahikainen tulkitsi Helsingin ydinkorttelien sisäosien jalankulkuyhteydet lähinnä korttelien taloudellisen kapasiteetin tehostamiseksi. Ytimen kiinteistösijoituksia Rahikainen piti oivaltavasti ilmauksena globaalin suurpääoman paluusta vanhoihin kaupunkikeskustoihin ja Suomen kiinnittymisestä lännen jälkiteolliseen ylellisyyskulutukseen.⁶⁶⁹ Suunnittelija Pentti Murole piti ”sisätalokävelykeskustojen” ongelmana sitä, että jalankulkijan oli vaikea orientoitua niiden sisällä ympäröivään kaupunkiin.⁶⁷⁰

Helsingissä tunnettiin Gehlin käsitykset hyvin: esimerkiksi kävelykatukomitea esitelti Kööpenhaminan Strögetin aluetta ensimmäisenä ulkomaisena mallikohteena loppuraportissaan.⁶⁷¹ Funktionalistista, toimintoja eri tiloihin erottelevaa keskustasuunnittelua kyseenalaisti jo 1960- ja 1970-luvulla myös amerikkalainen arkkitehtuurin professori Christopher Alexander. Hänenkin täytyi olla tuttu nimi Helsingin kävelykadun suunnittelukeskusteluun osallistuneille ammattilaisille, koska oli Arkkitehti-lehden siteeratuimpia asiantuntijoita. Leena Maunulan suomentamassa laajassa artikkelissa Kaupunki ei ole puu Alexander protestoi Le Corbusierin ja Louis Kahnin esittämää liikennemuotojen erottelua ja yhtyi Jane Jacobsin kritiikkiin toimintojen erottelun kaupunkia tuhoavasta vaikutuksesta.⁶⁷²

Kävelykatujen tuli risteytyä Alexanderin mielestä riittävän usein autoliikennekatujen kanssa. Alexander ilmaisi periaatteen siten, että jalankulun ja julkisen autoliikenteen jär-

⁶⁶⁷ Gehl 2011, 76–77, 125, 131, 134–137, 171. Gehl korostaa, että julkisten paikkojen laadun parantaminen houkuttelee lisää väkeä kaupungille, jos inhimilliset perustoiminnot, kuten käveleminen, seisoskelu, istuminen, näkeminen, kuuleminen ja puhuminen tehdään hyvällä suunnittelulla mahdolliseksi. Jalankulkijoiden olosuhteiden parantaminen Strögetillä lisäsi heti ensimmäisenä vuonna kadulla liikkuvien jalankulkijoiden määrää 35 prosenttia. Erityisesti toimenpiteet suosivat pyörätuolilla liikkuvia, ostoskärryjä työntäviä ja muuta pyöriä hyväksikäyttävää kävelyliikennettä. Lastenvaunujen määrä kasvoi Strögetillä vuodessa nelinkertaiseksi.

⁶⁶⁸ Kolbe 1996, 517.

⁶⁶⁹ Rahikainen 1986.

⁶⁷⁰ Murole 1986.

⁶⁷¹ Kävelykatukomitea 1981 mietintö. HKsv.

⁶⁷² Arkkitehti 7–8/1966 Christopher Alexander, Kaupunki ei ole puu. Ks. myös Loikkanen ja Susiluoto 2011, 44. Jacobsin vuonna 1969 esittelemiä urbanisaatioetuja on kutsuttu Jacobsin ulkoisvaikutuksiksi. Nimitys korostaa sitä, että Jacobsin mukaan kilpailu, vuorovaikutus ja tiedon leviäminen yli sektorirajojen edistää kaupungin yritysten tuottavuuskehitystä.

jestelmien tuli riittävässä määrin peittää toisensa, jotta yksittäisen kaupunkilaisen oli vai- vatonta vaihtaa kulkumuodosta toiseen: ”Kuvitelkaa astuvanne ulos liikkeestä New Yor- kin Fifth Avenuella: olette ollut ostoksilla koko iltapäivän, kätenne ovat täynnä paketteja, tarvitsette drinkin, vaimonne ontuu. Luojan kiitos, että on takeja! Taksiliikenne voi toi- mia kaupungeissa vain, milloin jalankulkua ja ajoneuvoja ei ole jyrkästi erotettu toisistaan. Kiertävä taksi tarvitsee sujuvaa liikenteen virtaa, jotta se voi kiertää kyllin laajan alueen löytääkseen varmasti asiakkaan. Jalankulkijan tulee kyetä tavoittamaan taksi mistä tahan- sa jalankulkijan alueelta ja päästä sillä minne tahansa jalankulkijan alueelle. Järjestelmän, johon taksit kuuluvat, tulee peittää osittain sekä nopean ajoneuvoliikenteen järjestelmä et- tä jalankululiikenteen järjestelmä. Manhattanilla tietyt kaupungin osat ovat sallittuja se- kä jalankulkijoille että ajoneuvoille ja toistensa osittain peittävien osien vaatimus on tur- vattu.”⁶⁷³ Kävelykatukomitean samaa tarkoittavan muotoilun mukaan tuli vain pyrkiä sii- hen, ”etteivät ajoneuvoliikenteen pääkadut lävistä kävelyaluetta”.⁶⁷⁴

Alexanderin tutkimusryhmän hämmäntävä, yli tuhatsivuinen A Pattern Language il- mestyi vuonna 1977. Se esitteli systemaattisiin havaintoihin ja mittauksiin perustuvia seikkaperäisiä kaupunkisuunnittelun ohjeita yhtä hyvin kaupungin maankäytön periaat- teisiin kuin pihojen, talojen, kahviloiden ja katujen suunnitteluun. Alexanderin ryhmä kä- sitteli liikepaikkoja osittain julkisina tiloina. Esimerkiksi olutravintolat, joissa ihmiset tut- tustuvat isoissa pöydissä toisiinsa (erotuksena amerikkalaisiin baareihin, joissa istutaan tiskillä rinnakkain ja yleensä yksinäisinä), katukahvilat, kulmakaupat ja paikallisten yk- sityisyrittäjien omistamat erikoisliikkeet elävöittivät kaupunkia siinä missä vilkkaat torit ja kadut. Amerikkalaisissa yhteyksissä puhutaankin edelleen yksityisten omistamista jul- kisista paikoista.⁶⁷⁵

Alexander uskoi katuihin. Kaupungin ytimeen tuli vain muodostaa riittävän mielen- kiintoisia ja viehättäviä kävelyalueita. Alexander piti myös tärkeänä, että kävelykatujen alue oli suppea, jotta se voi ajoittain täytyä jalankulkevasta väkijoukosta. Autoilun katu- verkoston ulottuminen kävely-ydinkeskustan sisään oli tärkeää sen vuoksi, että se mah- dollisti joustavan kyydistä jättämisen ja tavaroiden kuljettamisen.⁶⁷⁶

Kävelykatukomitea ymmärsi kadun, kuten Alexander ja Gehl, muunkin toiminnan kuin vain liikenteen tilaksi: ”Jalankulkualueet muodostavat paikan kaupunkilaisten vapaa-ajan- vietolle kahviloineen, ravintoloineen ja teattereineen. Myös kampanjat, paraatit ja muut yhteisön tilaisuudet sopivat jalankululle varatuille alueille.” Katu ei ollut vain rakennus- ten väliin jäävä tila, vaan se kytki julkiseen piiriinsä myös liikerakennusten ensimmäisen

⁶⁷³ Arkkitehti 7–8/1966 Christopher Alexander, Kaupunki ei ole puu. Ks. myös Arkkitehti 5/1971 Veikko Heino, Risto Kaakko ja Pentti Riihelä, Elinympäristöä ihmisille. Kirjoittajat siteeraavat Alexanderia.

⁶⁷⁴ Kävelykatukomitea 1981 mietintö, 3. HKsv.

⁶⁷⁵ www.pps.com Project for Public Spaces käyttää käsitettä POPS, privately owned public spaces.

⁶⁷⁶ Alexander – Ishikawa – Silverstein – Jacobson – Fiksdahl-King – Angel 1977, 489–491. Kävelyalueen sup- peuden lisäksi työryhmä ohjasi muun muassa, että kadulla katutilan leveys ei suunnitteluohjeen mukaan saanut ylittää kadun varrella olevien rakennusten korkeutta, jotta tunnelmasta tulee riittävän tiivis.

kerroksen: ”Kävelykatuun liittyy palvelujen monipuolisuus ja vilkkaus.” ”Liikkeiden ja palveluiden avautuminen kävelykadulle on tärkeä tekijä.”⁶⁷⁷ Samantapainen moninaisuuden arvon ymmärtäminen nousi esiin myös suunnittelijoiden opetuksessa 1970-luvulla. Liike-elämän tavoitteita ei ollut esimerkiksi yhdyskuntatekniikan professorin Jere Maulan mielestä onnistuttu koko modernin kaupunkisuunnittelun historian aikana ohjaamaan kovin hyvin etukäteen annetuilla määräyksillä. Sen sijaan tulikin Maulan mukaan sallia kaupunkitilan monipuolinen käyttö ja ymmärtää kaupunki Alexanderin tavoin julkisen ja yksityisen tilan järjestelmäksi ilman hierarkiaa. Virallinen normiohjaus, vaikka sen tarkoitukselliset olisivat olleet yhteiskuntapoliittisesti hyviä, ei voinut korvata hyvää suunnittelua.⁶⁷⁸

Arkkitehti Eric Adlercreutz tuntui suorastaan kuvailevan suunnitteilla ollutta Kolmen sepän aukiota vuonna 1979 esitellessään Alexanderin mallikieltä: ”Malli perustuu ensinnäkin siihen, että torilla pitää olla tarpeeksi suuri määrä ihmisiä, jotta se vaikuttaisi ’elävältä’. Toiseksi se lähtee siitä maksimietäisyydestä, jonka päästä ihminen pystyy tunnistamaan henkilön, so. 20–25 metristä. Sama maksimimitta pätee myös tavallisessa suullisessa kommunikaatiossa. Koska ihminen yleensä hakeutuu toritilan periferiaan, torin läpimitta ei saisi ylittää 20 metriä. Tällöin tori saa mittasuhteet, jotka luovat puoleksi tiedostamattoman yhteenkuuluvuuden tunteen, so. edellytykset kaupungin julkisen elämän toimivalle ’polttopisteelle’.” Adlercreutzin mukaan Christopher Alexanderin mallikieli ei antanut kovin paljon mitään uutta suunnittelijoille, mutta sillä oli hänen mielestään arvoa suunnittelijan, toimeksiantajan ja käyttäjän välisen kommunikaation välineenä.⁶⁷⁹

Niinpä Kolmen sepän aukion ja kävely-Aleksin aikaansaaminen edellyttikin enemmistöläisestä liikennepoliittisesta näkökulmasta poikennutta tavoitteiden yhteen sovittelua. Sovittelu ilmeni paitsi julkisen aukion rakentamisena yhtä aikaa yksityisten kiinteistökehitysprojektien kanssa myös kävelykatukomitean liike-elämää ymmärtävinä kantoina. Samoin professori Kaj Nyman vetosi Alexanderiin kyseenalaistaessaan normatiivisen kaupunkisuunnittelun käytännöt: ”Tulisiko lähtökohdaksi ottaa pikemmin ihmisten luovuuden salliminen kuin heidän rötöstensä ehkäiseminen ja kauneuteen ohjaileminen. Oliko puu-Pasila, silloin kun se aikoinaan syntyi ilman vähäisintäkään yhteiskunnallista kontrollia, totaalinen rikos samalla tavalla kuin 1970-luvun Suvela, joka viimeistä piirtoa myöten on käynyt läpi yhteiskunnan tarkastuksen? Pispala ei ainakaan ole voinut koskaan olla huono paikka elää.”

Poliitikkojen osallistuminen kävely-Aleksin suunnitteluun noudatti parlamentaarisen komiteatyöskentelyn mallia, mutta se oli samalla osoitus ei-ammattilaisten kyvystä esittää ratkaisuja pitkäaikaiseen ongelmaan. Nymanin näkökulmasta kaupungin elävyyden kannalta olikin olennaista, että kaikilla ihmisillä oli mahdollisuus omaksua suunnittelun ja rakentamisen kieli, kuten hän päätteli Alexanderin tarkoittaneen: ”Onko Alexander sit-

⁶⁷⁷ Kävelykatukomitea 1981 mietintö, 2, 4. HKsv.

⁶⁷⁸ Arkkitehti 3/1978 Jere Maula, Suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun 60 vuotta.

⁶⁷⁹ Arkkitehti 5–6/1979 Erik Adlercreutz, Alexanderin mallikieli.

tenkin oikeassa esittäessään arkkitehtuurin tehtäväksi rakentamisen kielen opettamisen kaikille ihmisille?”⁶⁸⁰

Liikennepoliittisen ehdottomuuden murtumista osoitti myös, että Enemmistö ry:n mienlensoituksissa aikoinaan kulkenut taidehistorioitsija Riitta Nikula epäili vuonna 1981 kävely-Aleksin elävöittävää vaikutusta ja peräänkuulutti hankin kaupunkitilan monipuolista käyttöä. Katutila piti ymmärtää reunustavien korttelien funktiona: ”Yksipuolisesti kaupankäyntiin keskittyvät korttelit ovat osan vuorokaudesta ruuhkaisia, lopun aikaa autioita ja pelottavia. Suunnitelmien perspektiivikuviin kuuluneita kaikenikäisten onnellisten laumojaa on vaikea komentaa paikalle. Historiallisten kaupunkien idealisoitua vilkasta katuelämää on mahdotonta loihkia pohjoisten vyöhykkeiden nuorten kaupunkien kauppa- ja toimistokortteleihin.”⁶⁸¹ Arkkitehti Kaarin Taipale viittasi nimeltä ”1960-luvun urbanistiin” Jane Jacobsiin vaatiessaan monipuolisuutta Helsingin liikekeskusta: ”Kaupunki ei ole pelkkä esteettinen taideteos. Elääkseen suurkaupunki tarvitsee eri-ikäisten rakennusten, erilaisten ihmisten ja 24-tuntisten toimintojen sekoitusta. --- Vilkasta jalankulkukeskustaa ei tehdä maan alle vaan päivänvaloon.”⁶⁸²

Vaikka esimerkiksi Helander ja Sundman käyttivät Jacobsin käsitteitä, kun he esittelivät enemmistöläisiä tavoitteita Kenen Helsinki -pamfletissaan,⁶⁸³ Enemmistö ry:n liikennepoliittinen ehdottomuus ei ollut järin hyvin perusteltavissa Jacobsin näkemyksillä. Tämä päinvastoin piti autoliikenteeltä täysin suljettuja kävelykatuja jopa kyseenalaisena ratkaisuna. Jacobsia häiritsi se, että kävelykatujen muodostaminen edellytti usein lähikatujen ajoratojen leventämistä ja uusien pysäköintilaitosten rakentamista. Kävelykatujen rakentaminen keskustaan ei siten yleensä lainkaan vähentänyt keskustan autoliikennettä. Lisäksi kävelykadut saattoivat hankaloittaa keskustan yritysten huoltoliikennettä, joka oli arvokasta, koska se merkitsi palveluiden ja työpaikkojen sijoittumista keskustaan.⁶⁸⁴

Jacobs arvioi sarkastisesti, että amerikkalaisten elämän tarkoituksiksi oli ehkä jo muo-

⁶⁸⁰ Arkkitehti 7/1980 Kaj Nyman, Rakentamisen ajaton tapa, Christopher Alexander, The Timeless Way of Building. New York 1979.

⁶⁸¹ Arkkitehti 4/81 Riitta Nikula, Kaupunkikuva ja rakentavan yhteisön arvot. Nikula ei suoraan maininnut Aleksanterinkatua, mutta osoite oli selvä: ”Keski-Euroopassa yleistyneet ja meilläkin vähitellen muotiin tulevat keskustojen elävöittämissuunnitelmat sisältävät paljon epäilyttäviä piirteitä. Puhtaasti taloudellisen hyödyn maksimointiin tähtäävät katetut sisätilat ja kukkaruukkujen reunustamat kävelykadun pätkät eivät pitkällä tähtäyksellä kaupunkia pelasta. Tarkan talouden vuoksi ne vielä toteutetaan usein sekä uutta rakennettaessa että vanhaa ehostettaessa halvoilla materiaaleilla. Yleisvaikutelma on nukkavieru.”

⁶⁸² Arkkitehti 8/89 Kaarin Taipale, Hyvinvointiyhteiskunnan kasvat.

⁶⁸³ Helander ja Sundman 1970, 18. ”60-luvun Helsingin liikennesuunnittelu on havainnollinen esimerkki ilmiöstä, jota Jane Jacobs nimittää kaupungin *erosioksi*. Tämän eroosion, kulutuksen merkit ovat tuttuja, sinänsä vaarattoman näköisiä. Aluksi liikenne vaatii omat pienet viipaleensa kerrallaan: pari puuta kaadetaan, kadunkulmaa pyöristetään, varataan lisäkaista. Autot etsivät uutta paikoitustilaa viereisestä puistokaistasta, aluksi laittomasti, yksi auto kerrallaan, vähitellen puistokaistasta tulee virallisestikin paikoituskaista, kunnes siitä tehdään ajokaista jne.”

⁶⁸⁴ Jacobs 1993, 447, 469, 479.

dostunut autojen tuottaminen ja kuluttaminen. Hän ei pitänyt tärkeänä ja järkevänä vastustaa autoilua poliittisesti, koska ainakaan Yhdysvalloissa ihmiset eivät hyväksyneet, että heidän valinnanvapauttaan heikennettiin.⁶⁸⁵ Täysin autoilulta kiellettyjen kävelykatujen sijasta tuli Jacobsin mielestä pikemmin rauhoittaa liikennettä laajemmalla keskusta-alueella. Käytännössä tämä tarkoitti yksinkertaisesti nopeusrajoituksia ja jalkakäytävien leven-tämistä ajoradoille, kuten Helsingin Aleksanterinkadulla tehtiin vuonna 1982. Jalankul-kijoiden tila kasvoi. Ajoneuvojen nopeus aleni. Autoliikenteen väyläkapasiteetti väheni, kun pysäköintipaikkoja poistettiin.⁶⁸⁶

Jacobsin mielestä kaupungin kadut olivat paikka, jossa yhdellä silmäyksellä mitat-tiin kaupungin elävyyys. Jos pääkatu näytti tylsältä, koko kaupunki näytti tylsältä.⁶⁸⁷ Pai-kan päällä omin silmin tehdyt havainnot olivat Jacobsin ensisijainen tutkimusmetodi, jon-ka myös Jan Gehl ja Christopher Alexander omaksuivat: suunnittelun tuli nojata havait-tuun todellisuuteen, ei teoreettisiin kehitelmiin tai opittuihin ideaaleihin.⁶⁸⁸ Autiot kadut merkitsivät kaupungin kuolemaa, sitä että kyseessä ei ollut enää sosiaalisessa ja kulttuu-risessa mielessä kaupunki lainkaan. Vielä 1950-luvun Amerikassa pienkauppiaat ja asi-akkaat kohtasivat jalkakäytävien tuotekärryjen äärellä. Katutilan ja liiketilan raja oli pehmeä. Ikääntyneet kaupunkilaiset kuluttivat aikaansa yhdessä kadun aurinkoisella puolella. Lapset leikkivät kadulla, jossa heitä tarvittaessa ojensivat paikalla olleet aikuiset. Nuori-so vetelehti, kävi silmäpelejä, riiteli ja sosiaalistui elämää sykkivien korttelien keskellä. Jacobs huomautti jopa, että pelätty jengiväkivalta kukoisti iltaisin ja öisin todellisuudes-sa kaupungin leikkikentillä ja puistoissa eikä kaduilla.⁶⁸⁹

Katu tuli Jacobsin käsittämällä tavalla muita julkisia paikkoja lähemmäksi David Har-veyin – ei vain julkisen, vaan myös – yhteisen paikan ideaa. Jacobsin käsitteitä käyttänyt Kaarin Taipale tiivistä, että ”kadullakulkijat --- tekevät kaupungin”.⁶⁹⁰ Kolmen sepän au-kion, Soopeli-korttelin ja Aleksanterinkadun uudistaminen yhtä aikaa nojasi nimenomaan sosiaalisesti konstruoituun uuteen urbanismiin eikä niinkään teknisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin.⁶⁹¹ Liikennepoliittisten päämäärien sijasta Salon komitea perusteli kävelyka-tuja sillä, että ne elvyttivät kaupunkia kulttuurisesti.⁶⁹² Arkkitehti Juhani Jauhiaisen arvi-

⁶⁸⁵ Jacobs 1993, 482–484.

⁶⁸⁶ Jacobs 1993, 452–453.

⁶⁸⁷ Jacobs 1993, 37.

⁶⁸⁸ Goldsmith and Lynne 2010, Introduction. Jacobsin vaikutuksesta Gehliin ks. Gehl 2010, 234–241.

⁶⁸⁹ Jacobs 1993, 98–99. ”‘Street gangs’ do their ‘street fighting’ predominately in parks and playgrounds.”

⁶⁹⁰ Arkkitehti 3/89 Kaarin Taipale, Urbaani ulkotila.

⁶⁹¹ Jacobs 1993, 440. Jacobsin mukaan autoista tuli urbanistien silmissä häiriötekijä Yhdysvalloissa jo 1950-lu-vulla, mutta autoja syytettiin hänestä liikaa.

⁶⁹² Kävelykatukomitea 1981 mietintö, 2. HKsv. ”Huomion keskittyminen keskustojen saneeraamiseen ja niiden toiminnallisiin, sosiaalisiin, rakennustaiteellisiin ja inhimillisiin arvoihin yhteisön keskuksena johtaa urbaanin kulttuurin elpymiseen.”

on mukaan City-käytävä oli ”huolimatta yksityisistä omistussuhteista muuttunut todelliseksi jokamiehen alueeksi, jonka päivittäisten käyttäjien määrän arvioidaan olevan n. 80 000.”⁶⁹³ Jauhiaisen lausuma osoitti, että myös suomalaisessa suunnittelukeskustelussa yksityiset tilat saattoi tulkita julkisiksi, jos niitä käytettiin julkisen tilan tavoin. Lisäksi Jauhiainen esitti yhden suuren luokan arvion ydinkeskustan päivittäisestä jalankulkijamäärästä.

9.4 Moderni ihmisyy, urbaani Helsinki

Merkitsi kulttuurista käännettä, kun Kolmen sepän aukio rakennettiin jalankulkijoiden ja oleskelun alueeksi ja Aleksanterinkadun jalkakäytävät levennettiin. Suuren kaupungin tunnusmerkistöön kuuluva jalankulkeva väkijoukko tuli nyt aiempaa kirjaimellisemmin osaksi Helsingin katukuvaa.

Flaneeraus eli kuljeskelu kaupungilla tulkittiin 1900-luvulla modernin suurkaupunkilaisidentiteetin narratiiviseen rakenteen osaksi. Walter Benjamin viittasi Charles Baudelairen 1860-luvun teksteihin.⁶⁹⁴ Taina Rajannin sanoin ”modernin elämänmuodon figuuri on huora, tavaramuodon saanut aistimellinen; tämän elämän esineellisen välittymisen massamittaistumisen toinen nimi on (suurkaupungin) anonyymi väkijoukko, joka esiintyy vain kadulla, kuten Baudelairen huorat”.⁶⁹⁵

Kolmen sepän aukioista tuli Adlercreutzin kuvauksen mukainen kaupungin polttopiste, kauttakulkutori, jossa etäisyydet olivat riittävän lyhyitä, jotta ihmiset saattoivat nähdä ja kuulla toisensa.⁶⁹⁶ Vuoden 1980 muutostyöt vahvistivat aukion jo ennestään tunnustetun aseman ainakin Pääkaupunki-lehden mukaan.⁶⁹⁷ Kolmen sepän aukion keskeinen asema osoittautui sosiokulttuurisesti kestäväksi, vaikka keskustaan rakennettiin myöhemmin Kampin keskus ja Töölönlahden kulttuurialueet: Helsingin Sanomien uutisoimassa kaupunkilaiskyselyssä syksyllä 2014 useimmat vastaajat nimesivät Kolmen sepän aukion edelleen pääkaupungin keskipisteeksi.⁶⁹⁸

Aukion käsittäminen keskeiseksi perustui havaintoon siitä, kuinka ihmiset käyttäytyivät. Kolmen sepän aukion maine alleviivaa kaupunkitilan luonnetta sosiaalisena konstruktio-

⁶⁹³ Arkkitehti 6–7/85 Juhani Jauhiainen, City-korttelin rakennusten ja jalankulkumiljöön saneeraus ja täydentävä suunnittelu, Helsinki.

⁶⁹⁴ <https://en.wikipedia.org/wiki/flaneur>. “It was Walter Benjamin, drawing on the poetry of Charles Baudelaire, who made this figure the object of scholarly interest in the 20th century, as an emblematic archetype of urban, modern experience.”

⁶⁹⁵ Rajanti 1999, 175.

⁶⁹⁶ Arkkitehti 5–6/79, Erik Adlercreutz, Alexanderin mallikieli.

⁶⁹⁷ Pääkaupunki 20.11.1980 Kolmen sepän kulmilla. ”Jos kadunmieheltä kysyt, mikä on Helsingin ehdoton keskipiste, hän melko varmasti vastaa: Kolmen sepän aukio. Olkoonkin sitten, että etäisyyksiä mitataan Rautatientorilta, Salomoninkadun suuresta puusta tai vaikkapa Töölön tai Hämeen tullista. Kyllä Kolmen sepän aukio laadukkaasti keskipisteen asemansa täyttääkin äskettäin valmistuneen kasvojenpuhdistuksensa jälkeen.”

⁶⁹⁸ HS 19.10.2014.

na. Katuaukion muodostama fyysinen ympäristö houkuttelee ja ohjaa ihmisiä. Toisaalta ihmisten tapa käyttäytyä tuottaa tilaa. Sosiaalinen on tilallista ja tilallinen sosiaalista, kuten Antti Wallin referoi saksalaisen Georg Simmelin käsitystä artikkelissaan.⁶⁹⁹ Arto Noron mukaan Simmelin sosiologiassa on olennaista, että yhteiskunnallisen tapahtumisen prosessit ja ilmenemismuodot ovat yhteiskunta: yhteiskuntaa ei ole olemassa ilman fyysisistä yhteiskunnallista tapahtumista.⁷⁰⁰

1900-luvun vaihteen molemmin puolin vaikuttanutta Simmeliä pidetään yhtenä nykyisen kaupunkisosiologian edelläkävijöistä vaikkakin pienempänä nimenä kuin Weberiä tai Durkheimia. Hänen esiin nostamansa teemat tulivat ajankohtaiseksi Helsingissä 1980-luvulla. Simmelin mukaan kaupunkilainen nautti sata vuotta sitten maalaista suuremmasta yksilönvapaudesta mutta kärsi toisaalta väljähtyneen yhteisön takia yksinäisyydestä. Suhtautumista toisiin ihmisiin määrittelivät täsmällisyys, kylläntyminen, välinpitämättömyys ja varautuneisuus. Kaupungilla yksin ja samalla toisten seurassa kulkeva henkilö oli modernin yksilön tyypillisimpiä metaforia.⁷⁰¹ Simmel tuskin vaikutti suoraan Helsingin ydinkeskustan uusien kävelyalueiden suunnittelijoihin, mutta postmoderniin murrokseen havahtuneessa suunnitteludiskurssissa oli noihin aikoihin kysyntää simmeliläiselle pohdinnalle. Noron mukaan Simmelin esseetuotanto koki (jälleen yhden) renessanssin juuri 1980-luvulla.⁷⁰² Niinpä tutkijat havaitsivat nopeasti, että juuri ydinkeskustan uusista paikoista muodostui tärkein Helsinkiä kaupunkilaiseen mentaliteettiin ja simmeliläiseen moderniin ihmisyyteen johdattelevista paikoista.

Pasi Mäenpää puhui katuseurallisuudesta, kun kirjasi havaintojaan Kolmen sepän aukiolla reilu kymmenen vuotta aukion valmistumisen jälkeen. Mäenpää löysi paikasta simmeliläisen ”alueen, jolla yhteiskunta tapahtuu”. Tutkija näki, että Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien jalankulkijavirta sekoittui aukiolla City-käytävästä ja Stockmannilta kadulle tulevaan virtaan. Tämäntapainen ympäristö motivoi ihmiset lähtemään kaupungille muiden ihmisten joukkoon katsomaan, näyttäytymään, ajattelemaan, tuntemaan ja kommunikoidaan. Jalkakäytävillä vilisevässä väkijoukossa vallitsivat kulkemista, erotautumista, katsomista ja katsottavana olemista säätelevät ehdot. Mäenpää lainasi Don DeLilloa metaforan kadulla kulkemisesta tanssina, jossa koskettamattomuudesta ja katsekontaktin välttämisestä oli tehty sanaton sopimus.

Kolmen sepän aukiolla kulkivat nuoret, vanhat, rikkaat, köyhät, miehet, naiset, turistit, tavalliset ohikulkijat, oleskelijat ja tapaamista odottelevat, punkkarit, keikarit, ihastuttavan kauniit ja tyylikkää, pulsarit, hullut ja humalaiset, varta vasten esiintymään tulleet polttariporukat, tempausten tekijät, performanssiryhmät ja ammattimaiset katusoittajat ja katumaalarit. Mäenpään havaintojen mukaan myös kerjäläiset, vetelehtijät ja muu

⁶⁹⁹ Yhdyskuntasuunnittelu 1/2014 Antti Wallin, Pilke silmäkulmassa – eläkeläismiesten porukointi kaupunki-
aukiolla.

⁷⁰⁰ Noro 2007, 37.

⁷⁰¹ Simmel 2005, 27–46.

⁷⁰² Noro 2007, 38–41.

yhteiskunnan joutoväki ilmestyi sinne, missä liikuttiin eniten jalkaisin, koska juuri virtaavan väkijoukon keskelle syntyi oleskelemisen mahdollistavia suvantoja ja ansaintamahdollisuuksia rahanpyytäjille.⁷⁰³

Kaarin Taipale piti 1980-luvulla keskustan julkista tilaa mahdollisuutena sekä ihmisten välisen yhteyden että yksityisen kokemuksen syntyamiseen: ”Mitä tiukempi työn rytmi, mitä yksinäisempi vanhuus ja nuoruus, mitä yksilöistyneempi elämäntapa, sitä enemmän merkitsee julkinen ulkotila, kansalaisten yhteinen olohuone. Kaupunkia voidaan kyllä yrittää analysoida kerrosaloina ja liikennevirtoina, mutta kaupunki on myös tuntemattoman katse ihmisvilinässä ja puiston hiekka askelten alla.”⁷⁰⁴ Tällä tavoin Kolmen sepän aukkiosta ja Aleksanterinkadusta tuli 1980-luvun alussa kaupunkilaisten kokemaa ja elämää tilaa. Lisäksi paikka inspiroi humanistis-yhteiskunnallisesti suuntautuneita tutkijoita esittämään ajatuksiaan tilasta ja kaupungista. Niinpä liikekeskustan ytimen urbanistinen, jalankulkua suosiva muutos tuotti sosiaalisia käyttäytymismalleja, joiden analysointi synnytti kysyntää uusille kaupunkisosiologian käsitteille. Kirsti Hämäläisen mukaan 1980-luvulla nousi suomalaisissa suunnittelija- ja tutkijapiireissä esiin pohdinta käyttäytymisen ja tilan suhteesta. Jos 1970-luvulla oli suuntauksena ajatella, että kaupunki vieraannutti ihmiset, 1980-luvun tutkijat tarkastelivat urbaanin ihmisen sosiaalisuuden rakentumista kaupungilla.⁷⁰⁵

Filosofi-insinööriksi ruvennut Pentti Murole muistutti 1970-luvun alun jalankulkututkimuksesta, kun hän arvioi Helsingin liikeydinkeskustan muutoksia 1980-luvun puolimaisa. Murole piti tutkimuksen tuloksia edelleen ajankohtaisena sikäli, että merkittävin myönteinen kokemus kaupungilla liikkumisesta muodostui tutkimuksen mukaan sosiaalisesti - toisista ihmisistä. Murolen mukaan kaupunkisuunnittelun tuli luoda tilojen lisäksi ”mahdollisuus, tarve, impulssi ihmiselle, ihmisen ajatuksille”.⁷⁰⁶ Samanlainen käytännöllinen filosofia oli yleistä 1980-luvun kaupunkitutkimuksessa kaikkialla. Esimerkiksi Simmelistä inspiroitunut amerikkalainen Richard Sennett ja brittiläinen Anthony Giddens esittivät suurkaupungin väkijoukossa kävelyn yhdeksi modernin ihmisyyden peruskokemukseksi.

Baudelairelaiseen sivistykseen kuului ottaa vastaan myös epämiellyttäviä kokemuksia, kuten aggressiivisen tuntuisten kerjäläisten lähestymisiä kadulla. Kaupungissa eläminen tarkoitti Sennettin mukaan pohjimmiltaan erilaisuuden sietämistä ja välinpitämättömyyden kokemista – usein konkreettisesti kadulla. Suurkaupunki ruokki tällaista kokemista runsaammin kuin pikkukaupunki. Simmeliin viitaten Sennett totesi, että *väki* *joukko* oli yksilön vapaudentunteen ja henkisen kasvun kannalta tärkeämpi käsitteellinen viiteryhmä kuin *yhteisö*. Urbanistiset sosiologit sanoivat, että yksilö muuttui yhteisössä ulkokohtaisesti määritellyksi roolikseen. Väkijoukossa kadunkulkija sen sijaan kohtasi erilaisia ja vieraita toisia ihmisiä ja joutui käsittelemään välinpitämättömyyden aiheutta-

⁷⁰³ Mäenpää 2005 84–112.

⁷⁰⁴ Arkkitehti 3/1989, Urbaani ulkotila.

⁷⁰⁵ Hämäläinen 1992, 107.

⁷⁰⁶ Yhteiskuntasuunnittelu 3/1986, Pentti Murole, Suunnittelu, kaupunki ja me.

maa uhkaa ja pelkoa. Se ilmensi sosiaalista kontrollia: jos jokin häiritsi tai kosketti, ahdistuksesta pääsi eroon yksinkertaisesti jatkamalla vain eteenpäin uuteen positioon. Katukäytös muodosti metaforan selviytymiselle modernin elämän kriiseistä. Kaupunki käänsi ihmisen suuntautumaan ulospäin pois itsestään asettaen hänet kosketukseen kulttuurien ja elämäntapojen moninaisuuden kanssa. Moderni ihmisenä kehittyminen rakentui aina vain monimutkaisemmista kokemuksista. Kaupunkiympäristön arvo syntyi siitä, että se tarjosi mahdollisuuden kokea elämän monimutkaisuutta, suunnitelmallisuutta ja samanaikaista sattumanvaraisuutta.⁷⁰⁷

1980-luvun vaihteessa Helsingin nuorisokulttuuri aktivoitui tilojen ja paikkojen sosiaalisen tuottamisen kysymyksissä. Siitä kasvoi muutamassa vuodessa ilmiö, josta jo aikalaiset käyttivät citykulttuurin-käsitettä. Vuonna 1978 perustettu Elävän musiikin yhdistys kampanjoi katusoiton vapauttamisen puolesta Esplanadin puistossa ja Kolmen sepän aukiolla. Poliitiikkaan tuli uusia suoria toimintamuotoja. Esimerkiksi Elävän musiikin yhdistyksen, Lepakkoluolan ja Radio Cityn taustalla 1980-luvun mittaan työskennellyt Teemu Lehto järjesteli vuonna 1979 Kojjärvellä luonnonsuojelijoille betonimyllyjä ja muita tarvikkeita, joita tarvittiin lintujärven pelastamiseksi.⁷⁰⁸ Tähän uuden polven helsinkiläiseen mentaliteettiin sisältyi luontevasti myös Bertellin kesällä 1981 valtuustossa tekemä ehdotus rakentaa kävely-Aleksi valmiiksi talkoilla.

Näiden piirien nuoret aikuiset yhteiskunnallistuivat 1980-luvun alussa epäpoliittisesti tulkitun yksilönvapauden ja ei-puoluepoliittisen yhdessä tekemisen merkeissä. Kyse oli väljästi ymmärrettyä ympäristötietoista ajattelusta ja samanaikaisesti kaupunkilaisesta ilmiöstä. Miska Rantanen ajoittaa noihin vuosiin sen, kuinka marginaaliryhmien virtauksista muotoutui citykulttuuria nimenomaan Helsingin liikeydinkeskustan uusissa paikoissa: ”Ajattelutavan murros oli syvälinen ja kosketti niin yleistä elämäntapaa kuin katuvaava. Suvaitsevaisuus ja monikulttuurisuus nostettiin ihanteiksi. Kauppakeskuksista, kävelykaduista, kirpputoreista ja yökahviloista tuli suosittuja kohtauspaiikkoja.”⁷⁰⁹ Myös seksuaalivähemmistöjen oikeudet kytkeytyivät uuteen katutilaan ja urbaaniin kuljeskeleluun: homoravintola Gay Gambriini aloitti Iso Roobertinkadulla, josta tuli kävelykatu huomattavasti Aleksanterinkatua vähäisemmin poliittisin otteluin vuonna 1985.

Valokuvaaja Stefan Bremer tarkkaili ja kuvasi Helsingin rock-keikkoja ja muita uuden kaupunkilaisuuden ilmenemismuotoja 1980-luvun alussa. Helsinki by night -näyttelynsä avajaisissa kesällä 1983 Bremer kiitteli Kolmen sepän ympärille muodostunutta uutta urbanistista ympäristöä, toimintaa ja kokemusta: ”Hän odottaakin tältä vuosikymmeneltä jotain sellaista, mikä saa ihmiset elämään ympäristöönsä uudella tavalla. Hyvänä esimerkkinä hän pitää Helsingin keskustaa, johon näinä vuosina on erilaisten järjestelyjen tuloksena tullut jotain aivan uutta ja välillä jo kadonnutta urbaania sykkettä tilataidekokeiluineen,

⁷⁰⁷ Sennet 1990, 124–132. Ks. myös Giddens 2009, 228–230.

⁷⁰⁸ Rantanen 2000, 103–106.

⁷⁰⁹ Rantanen 2000, 135.

toreineen ja iltamusiikkeineen. Sellaisena kaupunki toimii päivällä ja illalla.”⁷¹⁰ Silti esimerkiksi talousmaantieteilijä Jan-Åke Törnroos piti vuonna 1986 suomalaista kaupunkikeskustaa sosiaalisesti kylmänä varsinkin iltaisin. Syiksi hän arvioi kaupunkikulttuurin puutetta ja urbaanin identiteetin vähäisyyttä. Urbaania elämäntapaa ainakin julkisuudessa harjoittanut ”uusi keskiluokka” oli kuitenkin Törnroosin arvion mukaan yksi mahdollinen osoitus kulttuurinmuutoksesta kohti aiempaa sosiaalisempaa kaupunkia.

Jotta Kolmen sepän tienoo muodostuisi monimuotoiseksi jalankulkualueeksi, edellytettiin jalankulkukaupungista kiinnostuneilta suunnittelijoilta, elinkeinonharjoittajilta ja kiinteistökehittäjiltä riittävää yksituumaisuutta. Jotta Helsingin ytimestä tuli lisäksi Henri Lefebvren ja David Harveyn tarkoittamassa mielessä urbaani, tuli uuden kaupunkilaissukupolven toimijoiden osallistua Törnroosin mukaan ytimen käyttämiseen ja kehittämiseen.⁷¹¹ Juuri kaupunkilaisten toiminta nosti Kolmen sepän aukion urbaania sykkettä. Paikkaa kehittivät jalankulkevien kadunmiesten ja -naisten lisäksi liiketilojen vuokralaiset, kauppiat, kahvilanomistajat ja ravintoloitsijat, katuaukiota hyödyntäneet tapahtumanjärjestäjät, katusoittajat ja sesonkimyyjät. Pienten toimien vaikutus oli käänteentekevä. Helsingin ytimen katuelämä alkoi muuttua vuonna 1980 värikkäämmäksi. Perunatori ympäristöineen oli yksi 1980-luvun alun helsinkiläisen nuorisokulttuurin ydinpaikoista siinä missä Lepakko ja lukuisat klubit.⁷¹² Kaupunki alkoi vuokrata jalkakäytäviä ja aukioita aiempaa enemmän ravintoloiden anniskelualueiksi. Vuonna 1983 Helsingissä oli noin 30 jalkakäytävällä tai puistossa sijainnutta ravintolanterassia. Määrä yli kaksinkertaistui vuoteen 1985 mennessä ja yli kymmenkertaistui kesään 1990 mennessä.⁷¹³

Katusoittajista ja -kahviloista alkanut Kolmen sepän tapahtumallisuus huipentui vuonna 1987 pidettyyn keskustan ensimmäiseen urbaaniksi kutsuttuun rockfestivaaliin. Kaivopihalla, Kolmella sepällä, Vanhalla, Tavastialla ja muissa ravintoloissa pidetyn Urbaanifestivaalin pääjärjestäjänä toimi Elmun primus motor Lehto.⁷¹⁴ Kahtena vuotena järjestetty Urbaanifestivaali loi tilauksen myöhemmille ja muistetummille keskustatapahtumille, vuonna 1989 aloittaneelle Taiteiden yölle ja vuoden 1993 Total Balalaika Show’lle.⁷¹⁵ Ne muuttivat pysyvästi helsinkiläisten tavan ymmärtää kaupunkitilan mahdollisuudet. Richard Floridan mukaan suurten kaupunkien kehitys moniarvoiseksi ja houkutteleviksi asuinpaikoiksi ja sijoituskohteiksi ratkeakin pikemmin juuri julkisten paikkojen jous-

⁷¹⁰ Arkkitehti 7/1983 Näyttelyt, Miten vaalea yö onkaan...

⁷¹¹ Yhdyskuntasuunnittelu 3/1986 Jan-Åke Törnroos, Kaupungin keskusta – sosiaalinen, spatiaalinen ja taloudellinen polttopiste? Törnroos tähdensi artikkelissaan, kuinka ”sekä Lefebvren että Harveyn tulkinnat tukevat käsitystä siitä että kaupunki on sosiaalinen tuote”.

⁷¹² Liksom 2000, 99–100.

⁷¹³ Isokangas – Karvala – von Reiche 2000, 106.

⁷¹⁴ Isokangas – Karvala – von Reiche 2000, 2–3, 126.

⁷¹⁵ Kervanto-Nevanlinna 2012, 301–303. Kervanto-Nevanlinna mainitsee näiden lisäksi vuosien 2001 ja 2002 lumilautatapahtuman ja vuoden 2007 Euroviisujen oheistapahtumat esimerkkeinä ydinkeskustassa järjestetyistä tapahtumista, joiden tavoitteena oli viestiä uudenlaista avointa ja elävää kaupunkia.

tavien ja osallistavien käyttömahdollisuuksien mukaan kuin esimerkiksi megaluokan teemapuistoilla.⁷¹⁶

Omatoimisuus, paikallisuus ja kulutussuuntautunut oleilu kaupungilla muodostivat citykulttuuriksi kutsutun ilmiön Helsingissä 1980-luvulla. Vuosikymmenen alun vaihtoehtoiset ja marginaaliset ilmiöt sekoittuivat pitkän nousukauden nostattaman uuden keski-
luokan muotitietoisien juppimeiningin kanssa.⁷¹⁷ Uusi sekoittunut mentaliteetti alkoi muodostua Kolmen sepän tienoilla vuosikymmenen alussa. Siellä jo hiipumaan päin ollut kävelykatuliike ja elmulainen katusoittoliberalismi kohtasivat ylioppilaskunnan ja Tallbergin kiinteistöjohtajuuden, Soopeli-korttelin yrittäjyyden ja Aleksanterinkadun kaupallisuuden.

Osia sitoi toisiinsa kaupunkisuunnittelun postmodernisti määritellyt pyrkimykset. Uuden suunnitteluparadigman mukaan tavoitteena oli erottelun sijasta toimintojen sekoittuminen. Kuten kävelykatukomitean loppuraportissa ennakoitiin vuosikymmenen alussa, Helsinki alkoi muuttua varsin pienten toimenpiteiden ansiosta, koska kaupunkilaisten kokemus keskustasta muuttui: ”Vieraiden ja asukkaiden mielissä kaupunkikeskustan toimintatapa ja fyysinen ratkaisu luonnehtii koko kaupunkia. Tämän asian merkitys ei ole vähäinen.”⁷¹⁸

Kaupunkitilaa jalankulkijoiden käyttöön palauttaneet Kolmen sepän aukio, Kaivopiha, City-käytävä ja Aleksanterinkatu muodostivat ensimmäisen julkisen tilallisen vastineen käyttäytymiskulttuurille, jota Helsingissä alettiin 1980-luvulla yleisesti kutsua urbaaniksi.

⁷¹⁶ Florida 2005, 347–348.

⁷¹⁷ Isokangas – Karvala – von Reiche 2000, 5. Kirjoittajat liittävät citykulttuuriin yhtä lailla Lepakon valtaamisen, City-lehden, Radio Cityn, Cafe Metropolin kuin jupit, sinkut ja foodiet. Citykulttuurin läpimurto julkisuuteen tapahtui kirjoittajien mukaan vuonna 1985.

⁷¹⁸ Kävelykatukomitea 1981 mietintö, 4. HKsv.

10. Autoilun salliva kävelykeskusta

Aleksanterinkadun katutilakamppailu ei suinkaan päättynyt siihen, että jalkakäytävät levennettiin. Muutos päinvastoin vahvisti kulkumuotoon perustuvia ristiriitaisia rooleja. Autoilijat eivät luovuttaneet suosiolla, vaan jalankulkijat saivat nyt väistellä luvattomasti pysäköityjä autoja myös jalkakäytävillä.

Vaikka rajoittavaa pysäköintipolitiikkaa ei virallisesti kumottu, kaupunginvaltuusto käytännössä suostui 1980-luvun jälkipuolelta alkaen siihen, että pysäköintikapasiteettia lisättiin liikeydinkeskustassa. Jo maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltoyhteyksien suunnittelu mahdollisti sen, että ydinkeskustan kadut alettiin arkipäivän kunnallispolitiikassakin ymmärtää ensisijaisesti jalankulkijoiden alueeksi.

Mikonkadun muuttaminen kävelykaduksi vuonna 1993 muodostui yhdeksi käännekohtaksi. Kävelykatujen suosio oli kasvanut vihreiden poliittisen nousun ansiosta. Vihreät myös käytti ydinkeskustan koettua jälkijättöisyyttä hyväkseen vaalikampanjoissa.

Samaan aikaan Aleksanterinkadun alueen kiinteistönomistajat ryhtyivät ensimmäisen kerran organisoituun yhteistyöhön keskenään. Elinkeinoelämän suuret pelurit jakoivat yllättäen kansalaisyhteiskunnan liikenteelliset tavoitteet. Liike-elämän kannalta kävelypainotteinen ydinkeskusta oli tavoiteltava päämäärä sen kaupallisuuden, ei yhteismaaluonteen takia.

10.1 Keskiluokka protestoi sissipysäköinnillä

Aleksanterinkadun alueen luvaton pysäköinti yleistyi 1980-luvulla. Pysäköinninvalvonnan mukaan siitä tuli jatkuva riesa ja yleinen käyttäytymismalli. On perusteltua puhua sissipysäköinnistä konservatiivisena kansalaistottelemattomuutena. Osa liikkeenharjoittajista ja oikeistolaisista poliitikoista selvästi protestoi omalla välinpitämättömällä käyttäytymisellään pysäköinnin rajoittamista vastaan. Sissipysäköinnissä realisoitui paitsi ydinkeskustaa koskenut jokapäiväinen puhe pysäköintipaikkojen vähäisyydestä myös autoilun koko 1980-luvun jatkunut kasvu.

Helsingin ydinkeskusta säilyi pääkaupunkiseudun työmatka- ja asiointiliikenteen tärkeimpänä kohteena, vaikka seudun asutuksen painopiste oli 1960-luvulta lähtien siirtynyt lähiöihin ja vaikka Pasila ja muut keskukset olivat kehittyneet palvelujen ja työpaikkojen keskittyminä.⁷¹⁹ Perinteiseen keskustaan suuntautunut asiointi- ja työmatkaliikenne kasvoi 1970-luvun vaihteesta 1980-luvun puoliväliin saakka lähinnä henkilöautoliikenteen kasvun takia: vuonna 1970 Helsingin niemen rajan ylitti syyskuisena arkipäivänä 143 000 henkilöautoa, vuoteen 1986 mennessä luku kasvoi lähes 50 prosenttia 203 000 henkilöautoon.⁷²⁰ Sen jälkeen keskustaan suuntautuva henkilöautoliikenne on säilynyt samalla tasolla. 1980-luvun puolimaissa päättyi myös keskustaan suuntautuva henkilöliikenteen kokonaiskasvu. Kuten henkilöautojen, myös niemen rajan päivittäin ylittävien henkilöiden määrä on pysynyt siitä lähtien suurin piirtein samana.

1980-luvun alkupuolella pääkaupunkiseudun päivittäisessä liikenteessä alkoi kyllä siirtymä kumipyöriltä kiskoliikenteeseen, mutta ei pois henkilöautojen kyydistä vaan linja-autoista. Kun metro aloitti vuonna 1982, linja-autovuoroja vähennettiin ja linja-autojen matkustajamäärät vähenivät.⁷²¹ Henkilöautoliikenne kasvoi vielä metroliikenteen alettua, koska linja-autoliikenteen väheneminen vapautti kaistakapasiteettia autoille.⁷²² Henkilöauto oli edelleen 2000-luvun alkuvuosina (ja on yhä 2010-luvulla) suosituin kulkuväline Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla.⁷²³

⁷¹⁹ Ks. esim. Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2005, 27. HKA. Helsingin väkiluvun kasvu pysähtyi 1960-luvulla ja aleni 1970-luvulla noin 520 000:sta noin 480 000:een. 1980-luvulla väkiluku kääntyi jälleen kasvuun. Helsingin väkiluvun kasvu on sen jälkeen jatkunut lyhyiden suhdannevaihteluiden aiheuttamien notkahdusten jälkeen edelleen. 1990-luvun puolimaissa Helsingin väkiluku saavutti vuoden 1970 tason ja oli vuonna 2005 noin 560 000 asukasta eli noin kahdeksan prosenttia yli vuoden 1970 tason. Helsingin rajojen sisällä asutuksen painopiste siirtyi 1960-luvun jälkeen pois kantakaupungin eteläosista. Eteläisessä suurpiirissä asui vuonna 1970 noin 130 000 asukasta ja vuonna 1995 noin 94 000 asukasta. Samanaikaisesti pääkaupunkiseudun asutus kasvoi yhteensä yli kaksinkertaiseksi lähes miljoonaan asukkaaseen vuonna 2000. Kasvu painottui Espooseen ja Vantaalle.

⁷²⁰ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1970 ja 1990. HKA.

⁷²¹ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1986, 11. HKT.

⁷²² Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1988, s. 31. HKT. Kaupungin ulkorajalla liikenne kasvoi 62 % vuodesta 1982 vuoteen 1988, kantakaupungin rajalla 27 % ja Helsingin niemen rajan ylittävä liikennekin 18 %.

⁷²³ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2003, 105 ja 2009, 105. HKA. Keskustaan päivittäin saapuvien määrän kehitys näyttää olleen tutkimusajankohtanani kiinni nimenomaan henkilöautoliikenteen kehityksestä. Keskustaan saapui väkeä kasvavista lähiöistä töihin ja asioille 1960-luvun lopulta lähtien päivittäin enemmän niin kauan kuin henkilöautoliikenne kasvoi. 1980-luvun puolivälin jälkeen keskustaan päivittäin tulevien henkilöautojen ja niiden kyydissä olevien henkilöiden määrä ei ole kasvanut. Henkilöautolla niemen rajan ylittäneiden määrä oli vuonna 1986 noin 282 000 henkilöä ja vuonna 2001 täsmälleen saman verran. Myös liikenteen kokonaismatkustajamäärä kasvoi niemen rajalla 1980-luvun puoliväliin saakka mutta ei juuri enää sen jälkeen. Syksyllä 1986 niemen rajan ylitti eri liikennevälineillä arkipäivisin noin 754 000 henkilöä ja vuonna 2001 noin 765 000 henkilöä. Henkilöautolla kulki siis molempina tarkasteluvuosina vajaa 40 prosenttia matkustajista. Noin 60 prosenttia matkoista tehtiin joukkoliikennevälineillä. Raitiovaunumatkustajien määrä pysyi niemen rajalla suurin piirtein samana noin 80 000–90 000 matkustajassa vuodesta 1986 vuoteen 2001. Linja-autolla kulkevien määrä alentui vuoden 1986 noin 240 000 matkustajasta vuoden 2001 noin 196 000 matkustajaan. Metron ja junan matkustajamäärä puolestaan kasvoi niemen rajalla vuoden 1986 noin 153 000 matkustajasta vuoden 2001 noin 199 000 matkustajaan.

Autoilijat ovat 1960-luvulta lähtien joutuneet sietämään kulkutapavalintansa seurauksena liikennerruuhkia ja pysäköintipaikkojen puutetta. Noin kilometrin säteellä Kolmen seppän patsaasta oli 1980-luvun alussa yhteensä reilut 7000 pysäköintipaikkaa työmatkalaisien ja keskustaan asioimaan tulleiden käytössä. Kaupungin tutkimusten mukaan työmatkapysäköintipaikkojen kysyntä oli 5000 paikkaa, mutta koko päivän käytettävissä olevien paikkojen tarjonta oli vain 4400 paikkaa. Sen lisäksi oli noin 2800 aikarajoitettua, pysäköintimittarilla varustettua paikkaa kaduilla, aukioilla ja toreilla. Esimerkiksi Senaatintorilla oli noin 100 mittaripaikkaa. Alueen kaikki mittaripaikat olivat käytännössä päivällä koko ajan käytössä: kun edellinen auto lähti, seuraava tuli heti tilalle. Kaupungin laskelmien mukaan alueella oli vuorokaudessa noin 19 500 asiointi- ja ostospysäköintitapahtumaa vuorokaudessa.⁷²⁴ Kun lisäksi lasketaan mukaan työmatkalaiset, tuli päivittäin liikekeskustan ja Kampin alueella pysäköityjen henkilöautojen määräksi vuonna 1981 lähes 25 000 autoa.

Edellä kuvattua suppeammassa liikeydinkeskustassa Aleksanterinkadun länsijakson molemmin puolin oli yhteensä 1855 pysäköintipaikkaa vuonna 1981. Suurin osa noin 1650 paikasta, jotka sijaitsivat tonteilla ja pysäköintilaitoksissa, täyttyi heti aamulla töihin tulevien autoista. Liikeydinkeskustan kaduilla oli lisäksi sata puolen tunnin ja toiset sata tunnin pysäköinnin sallintaa mittaripaikkaa. Tuohon aikaan mittarit sijaitsivat jalkakäytävällä yksittäisten pysäköintiruutujen vieressä. Kuten aiemmin kerroin, alueen paikat mahdollistivat aikarajoitusten ja käyttötutkimusten perusteella laskettuna noin 4000 lyhytaikaista pysäköintitapahtumaa päivässä. Kaupungin asiantuntijat arvioivat tarvetta kuitenkin olleen noin 6000 pysäköinnille. Aleksanterinkadun alueelta puuttui siten vuoden 1981 liikennemäärään suhteutettuna noin 200 työmatkapysäköintipaikkaa ja 250 lyhytaikaista asiointipysäköintipaikkaa. Toisin sanoen alueella olisi pitänyt olla 1855 paikan sijasta noin 2300 paikkaa, jotta pysäköinnin kysyntään olisi voitu vastata. Vaje oli kaupungin laskelmien mukaan Aleksanterinkadun alueella määrällisesti ja suhteellisesti suurempi kuin millään muulla keskustan osa-alueella.⁷²⁵

Kapasiteetin vähäisyys verrattuna kysyntään merkitsi sitä, että alueen liikenne ruuhkautui, koska kaduilla ajoi päivittäisten huipputuntien aikana yhtä aikaa kymmeniä henkilöautoja etsimässä pysäköintipaikkaa. Ne autoilijat, jotka olivat jo saapuneet ydinkeskustaan, eivät yleensä olleet valmiita hakemaan pysäköintipaikkaa kauempaa: 1960-luvulla tehdyn kyselytutkimuksen mukaan puolet autoilijoista oli valmiit kävelemään pysäköintipaikalta varsinaiseen päämääräänsä korkeintaan 200 metriä. Vain joka viidennen mielestä kävelymatka sai ylittää 400 metriä. Niinpä tilanne johti luvattomaan pysäköintiin pääasiassa jalkakäytävillä. Aleksanterinkadun alueella oli jo 1960-luvun lopulla tehtyjen laskentojen mukaan arkipäivisin ruokatunnilla yhtä aikaa peräti noin 150 luvattomasti pysäköityä autoa.⁷²⁶

⁷²⁴ Keskustan pysäköintijärjestelmäselvitys 1981, 1–2. HKsv.

⁷²⁵ Keskustan pysäköintijärjestelmäselvitys 1981, liite 1, 2 ja 4. HKsv.

⁷²⁶ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 79–96.

Keskustaan tultiin henkilöautolla 1980-luvun puolivälissä lähes puolta useammin kuin 1960-luvun lopulla. Niinpä paine luvattomaan pysäköintiin kasvoi myös, sillä pysäköinti-paikkoja ei osoitettu lisää vuoden 1976 yleiskaavan jälkeen. Kolmen sepän aukion rakentaminen ja Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventäminen päinvastoin vähensivät pysäköintipaikkoja jonkin verran. Se pahensi tilannetta yksittäisen henkilöautoilijan kannalta, koska kilpailu vapaista paikoista kiristyi. Kaupunkilaisten keskuuteen vakiintui pitkäksi ajaksi käsitys pysäköinnin vaikeudesta, vaikka ytimeen rakennettiin aikanaan useita uusia pysäköintilaitoksia. Esimerkiksi kun vuonna 1996 kaupunkilaisilta kysyttiin kaupunkisuunnitteluun liittyviä tyytymättömyyden aiheita, eniten merkintöjä sai keskustan pysäköintimahdollisuuksien vähäisyys. Sama tulos toistui tutkimuksessa myös vuonna 2004.⁷²⁷

Autoilijoiden jatkuva luvaton kadunvaltaus oli pysäköinninvalvonnan mieliharmina erityisesti Aleksanterinkadun jalkakäytävillä jokaisena arkipäivänä ja lauantaina 1980-luvulla. Sieltä pysäköintipaikkoja oli vähennetty, mutta juuri sinne matkat edelleen suuntautuivat. Helsingin kaupungin pysäköinninvalvonnan esimiehenä työskennelleen Yrjö Härmän mukaan ”Aleksanterinkatu oli oma lukunsa ja todellinen murheenkryyni”. Pareittain työskennelleet valvonta-apulaiset piti pahimpina aikoina osoittaa kadulle koko päiväksi. Härmän mukaan Aleksanterinkadulla tavattiin usein vihaisia kuljettajia. He olivat nimenomaan henkilöautoilla jalkakäytävälle pysäköineitä.

Sakoilla ei ollut vaikutusta käyttäytymiseen, koska maksu oli varsin vähäinen, eikä kaupunki voinut nostaa sitä yli asetuksella säädetyn katon. Valvontaan kohdistuva palautte meni usein myös julkisuuteen, kun virhemaksuja saaneet autoilijat valittivat kohteluun yleisönosastoilla. Kadunvarren liikkeiden tavarantoimituksia varten oli rajattu korttelikohtaisia pysäköintiruutuja, mutta jakeluautot pysähtyivät muuallekin jalkakäytävälle. Koska pysähdysajat olivat hyvin lyhyitä, jakeluautoille ei tullut kovin usein virhemaksuja. Jos sakko tuli, yritys maksoi sen, ei kuljettaja.⁷²⁸

Aleksanterinkadun ja muiden liikenteeltä rauhoitettujen paikkojen luvattomasta pysäköinnistä muodostui 1980-luvulla ilmiö Helsingin keskustassa. Se oli individualistista kansalaistottelemattomuutta ja urheilua pysäköinninvalvojien kanssa.⁷²⁹ Kaupunginvaltuustossa tehtiin vuosittain aloitteita pysäköinninvalvonnan tehostamiseksi – kävelykaduilla!⁷³⁰ Poliittista symboliikkaa sisältäneen katutilakamppailun näkökulmasta arvioituna luvaton sissipysäköinti merkitsi eliitin ja keskiluokan protestia vasemmiston ja vihreiden kävelykeskustapolitiikkaa kohtaan. Protestissa kaikuivat muistot valtuustoväännöistä, joilla rajoittava pysäköintipolitiikka oli omaksuttu vuonna 1976 ja Aleksanterinkadun jalkakäytävät oli levennetty vuonna 1982.

⁷²⁷ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1996, 44. HKT. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnittelulautakunta ja -virasto. Toimintakertomus 2004, 30. HKT.

⁷²⁸ Yrjö Härmän haastattelu 6.9.2011. Pysäköinnin tuotto kaupungille oli noin 80 mmk vuonna 2001, siitä 35 mmk oli virhemaksuja.

⁷²⁹ Helsingin Sanomat 5.12.1989 Jorma Erkkilä, Pysäköinti jalkakäytävälle ei ole koskaan luvallista, Jalkakäytävät, bussipysäkit ja pyörätiet täytyvät autoista, Helsingin pysäköintikuri höltynyt.

⁷³⁰ Helsingin kaupungin päätöshakemistot, Keskushallintoelinten päätökset 1986:1, 5. HKT.

Vaikka Aleksanterinkadulla sallittiin rajoitettu autoilu, jalkakäytävälle pysäköinti oli esimerkiksi Autokoululiiton toiminnanjohtajan Urpo Vihervaaran mielestä anteeksiantamatonta piittaamattomuutta. Kokoomuksen edustajana kaupunginhallituksessa istuneen Vihervaaran havaintojen mukaan juuri ”yhteiskunnan yläluokkaan” kuuluneet pysäköivät jalkakäytävälle selvästi muita useammin.⁷³¹ Protesti henkilöityi julkisuudessa eräisiin liikemiehiin ja poliitikkoihin, jotka vastustivat saamiaan pysäköintisakkoja.⁷³² Myös ylipormestari Ilaskivi ajautui ristiriitaan Aleksanterinkadun pysäköinninvalvonnan kanssa keväällä 1989. Valvonta-apulaiset menivät lyhyeen lakkoonkin ylipormestarin takia, ja juttu tuli julkiseksi.⁷³³ Sissipysäköintiin liittyi myös samanlaista karnevalisointia kuin Enemistö ry:n 1970-luvun vaihteen mielenosoituksiin: Stockmann perusti luvattoman väliaikaisen autokaupan Pohjois-Esplanadin jalkakäytävälle eräänä huhtikuuisena aamuna vuonna 1991.⁷³⁴

Vaikka luvaton pysäköinti tuomittiin yksittäistapauksissa, esimerkiksi Kauppakamari ilmoitti sen johtuvan ydinkeskustan kehittymättömistä pysäköintioloista.⁷³⁵ Kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 1989 kokoomusta edustanut kaupunginvaltuutettu Harry Bogomoloff ymmärsi autoilijoita ja piti yksilönvapauden kannalta vääränä juuri liian

⁷³¹ Tekniikan Maailla 14/1990 Urpo Vihervaara, Upi, Parkkisakot urakkapalkalle. ”Mutta täydellistä piittaamattomuutta osoittaa ja anteeksiantamatonta on pysäköiminen kävelykadulle, ostoskadun jalkakäytävälle, ruuhkadun aikarajalla varustetulle pysähtymiskieltoalueelle, bussipysäkille, tiukasti suojatien eteen tai liikuntaesteiselle varattuun P-ruutuun. Asiaa pahentaa se, että pahimmin parkkeeratut autot kuuluvat selvästi ns. yhteiskunnan yläluokkaan tai ainakin siltä näyttävälle ihmisille. Taikka ammattiautoilijoille.”

⁷³² Ilta-Sanomien 16.1.1990 Parkkisakkopinnari kaupaa omaisuuttaan Floridassa 4,9 miljoonalla. Timo E. Helinille oli kertynyt 1980-luvun alkupuolella 10 000 markan pysäköintivirhemaksut. Hän jätti ne maksamatta ja pakeni niitä ja muita vaikeuksiaan 80-luvun jälkipuolella Floridaan. Hän lähetti sieltä viranomaisille ”härnäviä kirjeitä”. Iltalehti 6.5.1992 Jarmo Luuppala, Kokoomuslainen kunnallispoliitikko muistuttaa asemastaan Helsingissä: Pysäköintisakko annettava anteeksi. Kaupunginvaltuuston ja -hallituksen jäsenen Antti Kotirannan yhtiön Hammaskeskuksen autolähetä oli pysäköinyt auton viideksi minuutiksi taksiasemalle ja saanut pysäköintisakon. Kotiranta vaati pysäköinninvalvontaa poistamaan virhemaksun aiheuttamana. Iltalehti 14.9.1992 ”Valtuuston puheenjohtaja Heikkonen uhkailut ja harhauttanut”, Kunnallispumpulalla ja lappuliisilla sotatila Helsingissä. KTV:n yhdistyksen kiinteistölautakunnalle lähettämän kirjeen mukaan Erkki Heikkonen (kok.) oli valvonta-apulaisia uhkailemalla ja luottamushenkilöasemaansa vedoten onnistunut estämään muutamien keran pysäköintirikemaksun kirjoittamisen. Heikkonen arveli että hänet yritetään saada huonoon valoon lähestyvien kunnallisvaalien takia.

⁷³³ Helsingin Sanomat 14.4.1989 Helsingin lappuliisat lakossa Ilaskiven perheautojen takia.

⁷³⁴ Helsingin Sanomat 11.4.1991 Esko Pasanen, Stockmann myy henkilöautoja jalkakäytävällä. Stockmann oli paikoittanut autonkuljetusrekan jalkakäytävälle ja myi siitä henkilöautoja ilman lupaa, kuten tavaratalon markkinointipäällikkö Heli Aaltonen kertoi. Autot myytiin nopeasti. Puolilta päivin rekan tuulilasinyyhkimien alle tuli 200 markan sakkolappu.

⁷³⁵ Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 29.1.1992 § 42. Liite 7. Helsingin kauppakamari. Kirjelmä 16.5.1989 Helsingin kaupunginhallitukselle. HKA. Kaupan toimintaedellytysten parantaminen liikennejärjestelyiden avulla: ”Keskustan kaupan ongelmana on erikoisliikkeiden asiakkaiden väheneminen, joksi Esplanadin liikkeissä tehdyn haastattelututkimuksen perusteella on arvioitu yli 20 % vuodessa. --- Helsingin niemen monipuolista ja korkeatasoista kaupaa uhkaa sammuminen, jos asiointia yksityisautoilla keskustassa ei helpoteta. --- Asiakkaiden keskustan liikkeitä kohtaan tuntemaan kiinnostuksen esteenä on kaupan käsityksen mukaan useimmiten ydinkeskustan pysäköintipaikkojen puute. --- Asiakaspaikoitus liikkeiden eteen tulisi sallia muuttamalla pysäköintirajoituksia joustavammiksi ja pidentämällä pysäköintiaikoja tietyillä alueilla.”

voimakkaita pysäköintikieltoja.⁷³⁶ Käytännön päätöksenteossa sissipysäköinti-ilmio oli merkittävin yksittäinen perustelu uudelle ajattelutavalle, joka merkitsi asteittaista luopumista rajoittavasta pysäköintipolitiikasta.

Autoilun kasvun ja luvattoman pysäköinnin yleistymisen takia kaupunkisuunnitteluvirasto pyrki jo 1980-luvun alkupuolella löytämään keinot liikeydinkeskustan pysäköintipaikkojen lisäämiseen. Rajoittavan pysäköintipolitiikan aiheuttaman ristiriidan ratkaisuna oli pysäköinnin keskittäminen maanlaisiin laitoksiin aivan ytimeen: jos kokonaiskapasiteettia ei voinut lisätä, sitä piti kohdistaa sinne, missä kysyntä oli suurinta. Lautakunta vahvisti vielä vuonna 1985 rajoittavan pysäköintipolitiikan periaatteet.⁷³⁷ Samana vuonna lautakunta kuitenkin hyväksyi linjauksen, jonka mukaan olemassa olevien Erottajan ja Eerikinkadun (eli Forumin) julkisten pysäköintilaitosten lisäksi tulevaisuudessa tultaisiin rakentamaan pysäköintilaitos ainakin Vuorikadun, Keskuskadun ja Kasarmitorin alle.

Kluuvin huoltotunnelin ja sen jälkeen rakennettavan Vuorikadun pysäköintilaitoksen lautakuntakäsittelyssä kävi ilmi, että pysäköintilaitoksen rakentaminen merkitsi useimpien mielestä asteittaista luopumista rajoittavasta pysäköintipolitiikasta. Poikkeaminen yleiskaavaan vuonna 1976 kirjatusta periaatteesta kuitenkin hyväksyttiin yleisesti. Tiedossa oli kiistatta, että Helsingin keskustan autoilu oli metroliiikenteen alkamisesta huolimatta vain jatkanut kasvuaan. Myös autoilun aiheuttamat haitat olivat lisääntyneet. Kaupunginvaltuusto antoi Kluuvin huoltotunnelin ensimmäisen vaiheen rakentamiselle toteuttamisluvan ilman asemakaavaa jo joulukuussa 1985. Työt käynnistyivät heti vuonna 1986.

Vuorikadun eli myöhempi Kluuvin pysäköintilaitos rakennettiin vasta 1990-luvun jälkipuolella, kun Kaisaniemen metroasema oli ensin saatu valmiiksi ja otettu käyttöön. Lautakunnassa projektia arvioitiin pysäköintipolitiikan näkökulmasta keväällä 1987. Muiden mukana puheenjohtaja Runko yhtyi puoluetoverinsa Lauri Nordbergin toteamukseen, että pysäköintilaitos vaikutti ylimitoitetulta ja merkitsi varsin huomattavaa pysäköintipaikkojen lisäystä Helsingin niemellä. Kuolleeksi kirjaimiksi jäänyt kritiikki merkittiin lauta-

⁷³⁶ Aleksanterinkatu ry Lehtileikkeet 1989. HKA. Kallio ja ympäristö –lehden päiväamätön leike vuodelta 1989 Harry Bogomoloff: Oikeisto haluaisi pysäköintisuunnitelmat uuteen käsittelyyn.”Toisaalta me koemme, että jos keskustasta tehdään suljettu näiden jatkuvien kieltojen ja rajoitusten avulla, niin se ei voi olla oikein. Kaupungin keskusta kuuluu meidän mielestämme jokaiselle kaupunkilaiselle. Tästä näkökulmasta lähtien me olisimme halunneet valmistuttaa uudelleen pysäköintiä koskevat esitykset ja myöskin rajoittaa sitä siten, että pysäköintikieltovyöhyke jäisi pienemmäksi, mitä kaupunkisuunnittelulautakunta esitti. Tässäkin yksilön ja vapauden korostaminen on ollut meille hyvin tärkeällä sijalla omia kantojamme määriteltäessä, sanoo kaupunginvaltuutettu, johtaja Harry Bogomoloff.”

⁷³⁷ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunta esityslistat 23.5.1985 § 548 Ehdotus pysäköintinormien tarkistamisesta. HKA. Liitteenä julkaisu Pysäköintinormit s. 11 ”Asuntoalueilla pysäköintinormi määritetään todellisen tarpeen mukaan vapaan autonomistuksen perusteella. Asuntoalueilla on täten normi, jolla määrätään autopaikkojen toteuttamisvelvollisuus. Työpaikka-alueilla pysäköintinormi toimii keskustassa liikennettä rajoittavana enimmäisnormina, kantakaupungin pohjoisosissa sekä autopaikkojen enimmäis- että vähimmäismäärän ilmaisevana ja muualla autopaikkojen toteuttamisvelvollisuuden ilmaisevana suunnitteluohjeena, jonka ilmoittama autopaikkamäärä voidaan poikkeustapauksissa erillisen selvityksen perusteella ylittää.”

kunnan päätöksen yhteyteen, vaikka oikeisto vastusti sitä Bogomoloffin johdolla.⁷³⁸

Kluuvin huoltotunnelin ja Vuorikadun pysäköintilaitoksen suunnittelu tekeutui 1970-luvulla louhittuun tulevan metroaseman luolaan. Vuorikadun kallioon oli jo sotien aikaan jyrstetty väestönsuoja, jota oli laajennettu 1960-luvulla reilun sadan auton pysäköintilaitokseksi. Vuonna 1988 hyväksytty maanalainen asemakaava tarkoitti pysäköintilaitoksen laajentamista noin nelinkertaiseksi 450 autopaikan laitokseksi, joka koostui kahdesta 120 metriä pitkstä hallista. Kolmannen luolan kaupunki otti omaan hallintaansa vuokratakseen sen yliopistolle kirjavarastoksi. Kapasiteetin lisäys oli huomattava: Vuorikadun laitoksesta tuli suunnitelman mukaan yli kolme kertaa suurempi kuin vanhasta Erottajan pysäköintilaitoksesta.

Kaupunkisuunnitteluraston valmistelijoiden mukaan pysäköintikapasiteetin kasvattaminen oli rajoittavan politiikankin oloissa perusteltua, koska lähitonteilla sijaitsevia pysäköintipaikkoja voitaisiin tulevaisuuden rakentamishankkeiden yhteydessä vähentää ja korvata Vuorikadun luoliin sijoitetuilla paikoilla. Tosiasiassa oli nähtävissä, että kapasiteetin lisäys jäisi käytännössä hyvin pysyväksi, koska hankkeita, jotka poistaisivat pysäköintiä tonteilta, ei ollut näköpiirissä, kuten lautakunta totesi Nordbergin ehdottamassa lausumassa.⁷³⁹

Pysäköintikapasiteetin lisäyksen ohella tunnelikaavassa oli olennaista se, että se vahvisti maanalaisen huoltoliikennetunnelin statuksen liikeydinkeskustan tulevana kehittämismahdollisuutena. Kuten keskustapuolueen Juha Pentikäinen totesi valtuustossa, Kluuvin tunnelista sai alkunsa ”huomattava maanalainen kaupunki” ilman perinteistä monen tason kaavasunnittelua.⁷⁴⁰ Vaikka pysäköintilaitoksia ja kävelytunneleita oli rakennettu keskustaankin aiemmin, Pentikäisen huomautus oli paikallaan: Kluuvin tunneliin sisältyi suunnitteluvaiheesta lähtien kasvupotentiaalia. Huoltotunneli laajenikin jo 2000-luvulla Aleksanterinkadun alle ja sai uuden maanalaisen ajoyhteyden Ruoholahteen. Nykyään siihen on yhdistetty myös Forumin pysäköintilaitos ja Mannerheimintien alle rakennettu uusi Stockmannin laitos. Liikekeskustan alueelle rakennettuun uuteen kerrosalaan verrattuna maanalaisten pysäköintilaitosten aiheuttama autopaikkojen lisäys on vähäistä.⁷⁴¹

Tällä tavoin keski-ikäisten miesten erityisesti Aleksanterinkadulla harjoittama vapaustaistelu pysäköinnin ja muiden perusoikeuksien puolesta vauhditti maanalaisen huoltotunnelin ja pysäköintilaitoksen suunnittelua 1980-luvulla. Sissipysäköinti motivoi maanalaista rakentamista nimenomaan poliittisesti: ”Pysäköintilaitos keventää tarvetta kadunvarsipysäköintiin, mikä parantaa jalankulkuympäristöä ja liikenneympäristöä”, kaupunkisuunnitteluvirasto totesi päätösesityksen perusteluissa lautakunnalle, hallitukselle ja valtuustolle

⁷³⁸ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 27.1.1988 § 7, liite 1. HKA. Kaavan mahdollistamat tilat olivat: Kluuvin huoltotunneli, Vuorikadun väestönsuoja ja pysäköintilaitos, Kaisaniemen metroasema ja HY:n kirjavarasto. Kaavoitettu alue sijoittui katutasan ja metrotunnelin väliin.

⁷³⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 27.1.1988 § 7, liite 1. HKA.

⁷⁴⁰ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 27.1.1988 § 7. HKA.

⁷⁴¹ Ilpo Forssénin, Anne Karppisen ja Pekka Nikulaisen haastattelu 3.5.2016.

pysäköintikamppailun kuumimpina aikoina vuonna 1988. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kluuvin maanalaisen asemakaavan yksimielisesti.⁷⁴² Samalla tuli hyväksytyksi kauppakamarin jo pari vuosikymmentä aiemmin esittämä vaatimus keskustan kehittämiseksi pysäköintilaitoksia rakentamalla. Huoltotunnelin osalta työt oli jo aloitettu. Ajatuksena oli, että alueen yksityiset kiinteistöyhtiöt ottaisivat jatkossa vastuun pysäköintilaitoksen toteuttamisesta ja rahoittamisesta. Tällä tavoin sittemmin myös tapahtui.

Kaupunginvaltuusto katsoi läpi sormien sitä, että rajoittavasta pysäköintipolitiikasta poikettiin. Jatkuvasti kasvaneen autoilun oloissa ja taloudellisen noususuhdanteen huipulla henkilöautoilu oli selvästi menettänyt merkitystään valtapuolueita jakavana poliittisena symbolijärjestelmänä. Toisaalta Aleksanterinkadulla räikeimmin ilmennyt sissipysäköinti motivoi uutta opiskelijapolvea autoilukriittiseen kansalaisaktivismiin. Samana vuonna 1988 aloitti toimintansa Jalkaliitto, joka toteutti muutaman toimintavuotensa aikana näyttäviä tempauksia. Vuonna 1990 ryhmän katupartiot liimailivat tarroja väärin pysäköityjen autojen tuulilaseihin ja antoivat autoille monoa median seuratessa vieressä. Jalkaliiton piiristä esitettiin myös neuvoa-antavan kunnallisen kansanäänestyksen järjestämistä Helsingin kävelykeskustasta 1990-luvun alussa. Valtuusto hylkäsi aloitteen, mutta yhtyi näkemykseen kävelykeskustan toteuttamisesta aikanaan. Jalkaliitto toimi uusien alakulttuurien piirissä ja käytti yhtenä tukikohtanaan Lepakkoa. Poliittisesti ryhmä identifioitui pikemmin vihreisiin kuin sosiaalidemokraatteihin, päinvastoin kuin edeltäjänsä Enemistö ry oli tehnyt.⁷⁴³

Eivät vain helsinkiläiset opiskelijat, vaan valtaosa suomalaisista oli huolissaan ympäristön pilaantumisesta 1980-luvulla. Liikenteen haittoja koettiin vuosikymmenen lopulla torjuttavan esimerkiksi Brundtlandin komission julkistaman kestävä kehityksen opein, ennen muuta uusien teknologisten menetelmin, lyijyttömällä bensiinillä, katalyysaattorimootoreilla ja niin edelleen. Kluuvin huoltotunnelin rakentamisessa ja rajoittavan pysäköintipolitiikan murtumisessa näkyi, että pitkään vallinnut liikennepoliittinen oppi, joka painotti kuljetusten ja ajoneuvoliikenteen sujuvuutta, ei ympäristötietoisuuden noususta huolimatta horjunut.⁷⁴⁴ Kun autoilun kasvu vain jatkui, Helsingissä asetettiin tavoitteeksi joukko liikenteen osuuden pitäminen korkealla suhteessa kaikkiin henkilömatkoihin, ei kasvattaminen, eikä edes pitäminen välttämättä tarkasti ennallaan.⁷⁴⁵

Kaupunginvaltuuston vasemmiston ja vihreiden halukkuutta myöntyä ydinkeskustan autoilun edistämiseen lisäsi maanalaisen pysäköintilaitos- ja tunnelikaavan kytkentä kävelykeskustan kehittämiseen. Liikennepoliittisen vasemmiston suurinta puoluetta Sdp:tä

⁷⁴² Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 27.1.1988 § 7, liite 1. HKA.

⁷⁴³ Korhonen 2002, 105–111.

⁷⁴⁴ Ks. esim. Virrankoski 2001, 239–241.

⁷⁴⁵ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat, Kvston päätökset nro 12–1988, 1154–1173, Nro 45. Vt Hautalan ym. kysymys ilman saasteiden haittavaikutuksista ja toimenpiteistä niiden vähentämiseksi. HKA. Ks. Liikennelaitoksen lausunto.

motivoi Arja Alhon mukaan katuliikenteen rauhoittamistavoite.⁷⁴⁶ Kaupunkisuunnitteluvirasto vetosi Vuorikadun luolan kaavapäätöksen perusteluissa juuri kävelykatujen muodostamiseen ja muuhun jalankulkuympäristön kehittämiseen, jos pysäköintiä voitaisiin tulevaisuudessa keskittää maanalaisiin laitoksiin.⁷⁴⁷

10.2 Vihreät palautti kävelykeskustan päätöksentekoon

Vihreiden Heidi Hautala esitti kunnallisvaalivuonna 1988 valtuustossa kaupunginhallitukselle kysymyksen siitä, millaisiin toimenpiteisiin hallitus aikoi ryhtyä, jotta ilmaa saastuttava ajoneuvoliikenne vähenisi keskustassa.

Kun kaupunginhallitus käsitteli vastausta pari kuukautta ennen vaaleja, mielipiteet hajaantuivat perinteiseen tapaan: sosiaalidemokraattien, kansandemokraattien, vihreiden ja yksittäisten porvariain muodostama enemmistö päätti kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa ”mahdollisimman pian selvittämään eri vaihtoehtoja ydinkeskustan autoliikenteen radikaaliseksi vähentämiseksi”. Kävelykeskustaa kannattaneet ryhmät lunastivat tällä tavoin Kluuvin tunnelin asemakaavan hyväksymiseen sisältyneen mahdollisuuden kävelyolosuhteiden kehittämiseen. Kaupunginvaltuusto yhtyi hallituksen enemmistön näkemykseen yksimielisesti.⁷⁴⁸ Tästä viikon kuluttua kaupunginhallitus tilasi selvityksen kaupunkisuunnittelulautakunnalta.

Selvitystilaus merkitsi sitä, että kävelykeskustan suunnittelu nousi kaupunkisuunnitteluviraston projektisuunnittelusta pysyvästi Helsingin kunnallispolitiikan esityslistalle. Se johti muutamassa vuodessa Kluuvikadun ja Mikonkadun kävelykadun muodostamiseen. Kansalaisaktivistien Jalkaliitto syntyi samaan aikaan kyseenalaistamaan kalliiden autotunnelien rakentamista kävelykeskustan edellytyksenä. Raimo Laakian organisoima vapaa-muotoinen toimintaryhmä onnistui vaikuttamaan liikennepoliittisessa julkisuudessa muutamana vuoden ajan jälkikäteen arvioituna merkittäväällä tavalla.

Vuoden 1988 päätöksiä edelsi kaksi valtuustokautta jatkunut ydinkeskustan kehittämisen periaatteiden käsittely kaupungin eri elimissä. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi jo Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiskesänä 1982 liikekeskusta-alueen suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet. Siihen sisältyi ajatus liikeydinkeskustan muodostamisesta kävelykeskustaksi, kuten kävelykatukomitea oli ehdottanut joulun alla 1981. Kävely-ydinkeskusta oli ollut kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijoiden näkemyksenä jo 1960-luvulta lähtien. Periaate sisältyi myös 1970-luvun yleiskaavoihin. Virastossa laadittiin esitys kaavarungoksi. Lautakunta hyväksyi sen alustavasti kesällä 1983. Kaavarunko tarkoitti periaatteiden esittämistä siten, että niistä pystyttiin käymään neuvottelut kiinteistönomistajien kanssa. Tällä tavoin kävely-ydinkeskustan idea siirtyi

⁷⁴⁶ Arja Alhon haastatattelu 13.10.2011.

⁷⁴⁷ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 27.1.1988 § 7, liite 1. HKA.

⁷⁴⁸ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat, Kvston päätökset nro 12–1988, 1154–1173, Nro 45. HKA.

kauemmas liikennepoliittisesta diskurssista ja lähemmäs ydinkeskustan kiinteistöjen kehittämistä.

Kaksi vuotta kestänyt neuvottelu- ja tarkistusvaihe päättyi kesällä 1985. Kaavarunkoaineisto asetettiin julkisesti arvioitavaksi eli nähtäville, kuten rakennuslaki edellytti. Kaupunkisuunnittelulautakunta ja kaupunginhallitus hyväksyivät kaavarungon lopullisesti keväällä 1986. Projektipäällikkö Mariikka Rimaajan ja arkkitehtien Ilpo Forssénin ja Erja Väyrysen työryhmä laati kaavarungosta Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet –nimisen raportin syksyllä 1986. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi sen tammiukuussa 1987 jatkosuunnittelun ohjeeksi.⁷⁴⁹

Virastolla oli pitkän suunnittelun ansiosta hyvät liikeydinkeskustaa koskevat tiedot vastata kaupunginvaltuuston tilaukseen autoilun vähentämisen keinoista vuonna 1988. Niinpä liikennesuunnittelu- ja asemakaavaosaston yhteinen työryhmä, jonka muodostivat diplomi-insinöörit Veli Rauhala ja Leena Silfverberg ja arkkitehdit Leena Tuokko, Ilpo Forssén ja Anne Karppinen, laati innoittuneesti kolmessa viikossa kävelykeskustan periaatesuunnitelman vastauksena Hautalalle. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi sen lokakuussa 1989. Suunnittelijat lähtivät kaunistelematta siitä, että Helsingin liikeydinkeskustassa ei ollut vielä yhtään varsinaista kävelykatua. Iso Roobertinkadun ja Olavinkadun katsottiin sijaitsevan liikeytimen ulkopuolella.⁷⁵⁰ Aleksanterinkadun muutos ei ollut Kolmen sepän aukion rakentamista lukuun ottamatta merkinnyt liikenteen rauhoittamisen näkökulmasta kovin suurta muutosta – ainakaan myönteiseen suuntaan, koska luvaton pysäköinti rehotti.⁷⁵¹ Samoin Aikatalon ja Ateneumin välinen, 1980-luvulla kunnostettu kävelykatu Ateneuminkuja oli aina ollut Jänis-korttelinsisäinen reitti eikä ajoneuvoliikenteeltä jälkikäteen suljettu katuverkon osa.

Kiinteistömarkkinoiden tilanne muodosti kuitenkin suunnittelulle nyt uuden motivoivan perustan: ”Useiden Helsingin keskustan kortteleiden saneerausta suunnitellaan parhaillaan. Jos niiden liikenne suunnitellaan nykyiseen katuverkkoon, on katujen rauhoittaminen myöhemmin entistä vaikeampaa.” Kävelykeskustan periaatesuunnitelma päättyi esittämään, että liikeydinkeskustan kadut rauhoitettaisiin vaiheittain ajoneuvoliikenteeltä raitiovaunuja lukuun ottamatta ja ytimen alla sijaitsevaan kallioon louhittaisiin tunneliverkosto pysäköintiä ja huoltoliikennettä varten. Kluuvin huoltotunneli (mutta ei pysäköintilaitos) oli tässä vaiheessa jo käytössä, mutta kovin moni kiinteistö ei ollut vielä liittynyt siihen. Kävely-ydintä koskevana perusideana oli edelleen Aleksanterinkadun

⁷⁴⁹ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 22.1.1987 § 56 Ehdotus liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteiksi.HKA.

⁷⁵⁰ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 5.10.1989 § 755 Ehdotus kävelykeskustan periaatesuunnitelmaksi ja Oy Stockmann Ab:n ym. asiaa koskevat kirjeet. HKA. ”Helsingin ydinkeskustassa ei ole vielä yhtään varsinaista kävelykatua. Miellyttäviä korttelin sisäisiä yhteyksiä on, Aleksin jalkakäytävät on levennetty ja Kolmen sepän aukio rakennettu. Kluuvikadun kävelykatu ja Erottajan seutu ovat rakenteilla.”

⁷⁵¹ Arkkitehti 5–6/1989 Paavo Perkkiö, Helsingin keskustan kehittäminen. Perkkiö piti poleemisesti Aleksanterinkadun tilannetta liikenteen rauhoittamisen näkökulmasta jopa heikompana kuin ennen 1980-luvun vaihteen muutoksia nimenomaan luvattoman ajamisen ja pysäköinnin takia.

länsijakson muodostaminen raitiovaunu- ja kävelykaduksi. Kolmesta poikittaisesta kaupakadusta Keskuskadusta, Mikonkadusta ja Kluuvikadusta tulisi myös kävelykatu. Uutta oli nyt näkemys Kaivokadusta joukkoliikennekatuna, jos autoliikenne todella saataisiin tunneliin. Samoin yliopiston pitkään toivoma muutos Hallituskadun (nykyisen Yliopistonkadun) ja Vuorikadun kävelykadusta sisältyi nyt kävelykeskustan periaatteisiin.⁷⁵² Virasto laati niistä keväällä 1990 Keskustan liikennesuunnitelma 2010 –nimisen raportin.⁷⁵³

Tunneleita Helsingin ydinkeskustaan oli rakennettu ja suunniteltu jo 1960-luvulla lähinnä jalankulkijoiden reiteiksi, mutta nyt 1980-luvun jälkipuolen noususuhdanteessa pitkät ja syväälle louhittavat autoliikennetunnelit alkoivat vaikuttaa taloudellisesti toteuttamiskelpoisilta. Tunnelikadut mahdollistaisivat Kaivokadun ottamisen mukaan kävelykeskustasuunnitteluun. Kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö Lars Hedman esitteli jo Taidehallin liikennekeskustelussa syksyllä 1988 alustavaa suunnitelmaa keskustatunnelista, joka muodostaisi autoliikenneyhteyden Kampista Kaisaniemeen. Sen ansiosta Kaivokatu ja Kaisaniemenkatu voitaisiin rauhoittaa joukkoliikenne- ja kävelykaduiksi Aleksanterinkadun tapaan.

Tunnelit herättivät vastustusta muissakin kuin autoliikenneinvestointeja vastustaneissa aktivisteissa. Esimerkiksi Murole kritisoi erillistä maanalaista järjestelmää: ”Kaupunkilainen on kaupunkilainen myös ollessaan maan alla – metrossa, alittamassa liikenneväylää, ostoksilla, omassa autossaan.” Murole kritisoi suunnittelu-uskoa. Hän huomautti, että Bolognassa päätettiin ensin muodostaa autoton keskusta, ja sen jälkeen liikennesuunnittelijat vain asettivat tarvittavat liikennemerkit: autoliikenne sopeutui tilanteeseen. Arkkitehti Risto Iivonen kritisoi 1980-luvun mannereurooppalaista jalankulkukeskustan standardia, joka edellytti tunneleita, pysäköintilaitoksia ja muita suuria autoliikennejärjestelyitä: ”Jalkakäytävät on poistettu ja korvattu talosta taloon ulottuvalla yhtenäisellä laatoituksella. Katutila on täytetty istutuskaukaloilla, puilla ja viireillä. Kaksi kertaa päivässä jalankulkija joutuu puikkelehtimaan huoltoautojen seassa. Alueen koko on esimerkiksi 25 – 100 ha, ja sitä ympäröi n. 200 m syvä, iltaisin kuollut vyöhyke.”

Iivonen piti Iso Roobertinkatua osoituksena samojen suunnitteluihanteiden epäonnistumisesta omaksumisesta myös Suomessa. Sen sijaan hän suositteli Helsinkiin omintakeisempaa ja maltillisempaa ratkaisua. Iivosen mukaan esimerkiksi Wienissä oli liikennettä rauhoitettu kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähentämällä. Varsinaiseksi kävelykaduksi oli muokattu vain yksi pääostoskaduista ja muutama sen poikkikatu. Kadut olivat normaaleja jalkakäytävineen ja ajoratoineen ”mutta käytännössä autottomia, koska liikenne on lähes yksinomaan huoltoajoa”.⁷⁵⁴

Asemakaavapäällikkö Paavo Perkkiö – josta tuli parin vuoden kuluttua Hedmanin seuraaja virastopäällikkönä – kannatti virastonsa suunnittelua mutta empi silti julkisesti, kos-

⁷⁵² Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 5.10.1989 § 755 Ehdotus kävelykeskustan periaatesuunnitelmaksi ja Oy Stockmann Ab:n ym. asiaa koskevat kirjeet. HKA.

⁷⁵³ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 14.6.1990. HKA.

⁷⁵⁴ Arkkitehti 7–8/1988 Risto Iivonen, ”Jalankulkijaystävällisemmän näköinen ratkaisu”.

ka ”maanalaiseen rakentamiseen sisältyy arvaamattomia riskejä, jotka on kartoitettava ennen kuin päätöksiä voidaan tehdä”. Perkkiö korosti, että juuri Aleksanterinkadun alueen jalankulkukeskustan laadun parantaminen oli johdattanut ajatukseen laajentaa Kluuvin tunneli koko keskustaa ”kiertäväksi ja palvelevaksi” maanalaiseksi ajoneuvoliikenteen verkostoksi. Tunnelikadut kytkeytyisivät rakennusten alla huolto- ja pysäköintitiloihin. Näistä olisi porras- ja hissiyhteydet rakennuksiin. Muutama vuosi aiemmin käyttöön otettu Eerikinkadun 600 autopaikan pysäköintilaitos liittyi juuri tällä tavoin Forumiin. Tunneli siirtäisi ydinkeskustan autoliikenteen pois kaduilta. ”Unelma Helsingin autottomasta keskustasta näyttää mahdolliselta”, Perkkiö vakuutti. Ydinkeskustan kiinteistönomistajat olivat hänen mukaansa valmiit käymään neuvotteluja osallistumisestaan rahoitukseen, koska ne hyötyisivät uudesta logistisesta yhteydestä ja liikekeskustan toiminnan paranemisesta.⁷⁵⁵

Elannon Aleksanterinkadun-tavaratalon muuttaminen Kluuvin kauppakeskukseksi 1980-luvun lopulla teki ajankohtaiseksi arvioida Kluuvikadun julkisen tilan luonnetta. Kiinteistön muutoksen toteutti omistajaksi vuonna 1985 tullut Kansallis-Osake-Pankki. Samalla tavoin oli Kolmen sepän aukion rakentaminen tullut ajankohtaiseksi Tallbergin ja HYY:n kiinteistökehityshankkeiden aikana vuosikymmenen vaihteessa. Nyt kaupunki rakensi kesän 1989 aikana Kluuvikadun pohjoisen jakson Aleksanterinkadun ja Hallituskadun välissä kävelykaduksi. Kadun ajoneuvoliikennemäärät olivat käyneet hyvin vähäisiksi, joten muutos ei herättänyt merkittäviä kiistoja. Kävelykeskusta tuntui toteutuvan vaiheittain.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavana kesänä hyväksymässä keskustan liikenesuunnitelmassa kävely-ydinkeskusta liitettiin laajempaan yhteyteen. Aleksanterinkadun alueen ratkaisujen lisäksi rakennettaisiin keskustan kehätunneli. Sinne siirtyisi valtaosa keskustan läpiajoliikenteestä.⁷⁵⁶ Keskustan maanalaisen kehäkadun kiistäneen Jalkaliiton vanavedessä nousi muitakin nuorten aktiivien ryhmiä vaatimaan tunnelien sijasta nopeasti tilaa ydinkeskustan jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille. Aktivistiryhmät maksoivat 1980-luvun sissipysäköinnin potut pottuina keväällä ja kesällä 1990. Nuoret paikoittivat polkupyöriä Mikonkadun, Keskuskadun, Mannerheimintien ja Hallituskadun pysäköintiruutuihin. Pyöräilyaktivistien tavoitteena oli saada kadunvarsien pysäköintipaikkojen tilalle pyöräilykaista.⁷⁵⁷

Aktivismi politisoitui 1990-luvun vaihteessa uudella tavoin. Vihreiden Soininvaaran esityksestä uudet toimintaryhmät yhdistivät eduskuntavaalitalvena 1991 voimansa ehdotukseen neuvoa-antavaa kansanäänestystä autottomasta ydinkeskustasta.

⁷⁵⁵ Arkkitehti 5–6/1989 Paavo Perkkiö, Helsingin keskustan kehittäminen.

⁷⁵⁶ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 5.10.1989 § 755. HKA. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 14.6.1990. HKA.

⁷⁵⁷ Korhonen 2002, 107-109. Jalkaliiton katupartiot liimailivat tarroja pyöräteille pysäköityjen autojen tuulilaseihin. Polkupyöräryhmä ruuhkautti Mannerheimintien liikenteen ajelemalla pari tuntia autoliikenteen seassa osoittaakseen, että kadulle tarvittiin pyöräilykaista. Pinna Palaa –niminen ryhmä, Jalkaliitto ja HYY:n ympäristöjaosto pysäköivät parkkipaikoille vaatien pysäköintikaistojen muuttamista pyöräteiksi.

Vihreiden pyrkimyksenä oli, että uuden kuntalain mahdollistama kansanäänestys järjestettäisiin valtakunnassa ensimmäisenä Helsingissä ja nimenomaan nousussa olevan puolueen kannalta tärkeästä kysymyksestä. Niinpä aloitteen edellyttämällä nimienkeruulla mobilisoitiin samalla yliopistonuorisoa kannattajiksi eduskuntavaaleihin. Luettelot sijoitettiin Porthanian aulaan. Nimienkeruu loppui vaaleja edeltäneellä viikolla. Kumpikin kampanja menestyi hyvin. Vihreät kasvatti äänimääräänsä, voitti Helsingissä kolmannen paikan ja nousi RKP:n ohi kaupungin kolmanneksi suurimmaksi eduskuntapuolueeksi. Kansanäänestystä vaatineeseen kuntalaisaloitteeseen kertyi yli 17 000 nimeä, joista helsinkiläisiä oli yli 13 000.⁷⁵⁸

Koska aloitteeseen yhtyi lain edellyttämä määrä äänivaltaisia kaupunkilaisia, kaupunginhallituksen piti käsitellä asia ja tuoda kysymys kansanäänestyksen järjestämisestä valtuuston päätettäväksi. Kansanäänestysaloitteessa kävelykeskustaksi määriteltiin Aleksanterinkadun alue ilman Kaivokatua, koska siten katsottiin välttävän keskustatunnelilta. Sitä vastoin viraston näkemyksessä Kaivokatu olisi muutettu joukkoliikennekaduksi: siten se yhdistäisi Aleksanterinkadun alueen Rautatieaseman ympäristöön ja aikanaan myös Töölönlahdelle.⁷⁵⁹

Laman ja kasvaneen autoilukritiikin vaikutus näkyi siinä, että kaupunkisuunnittelulautakunta yhtyi maltillisempaan kantaan ja päätti luopua ydinkeskustan maanalaisen katuverkoston suunnittelusta vuonna 1992.⁷⁶⁰ Kokoomus ja sosiaalidemokraatit toisaalta torjuivat kaupunginvaltuustossa neuvoo-antavan kansanäänestyksen tammikuussa samana vuonna. Asiasta käytiin odotetusti värikästä keskustelua ja siitä äänestettiin. Erityisesti Hakalehto, Hautala ja Soininvaara vaativat kansanäänestystä. Sosiaalidemokraattien Kai Kalima sanoi, että neuvoo-antavaa äänestystä ei kannata järjestää, koska neuvoo ei tarvita: ”Me tiedämme, mitä me haluamme. Me haluamme samankaltaisen kävelykeskustan

⁷⁵⁸ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1992 I Kvston päätökset 1–9, 175–183, Nro 21, Aloite neuvoo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA. Vihreiden vaalikannatuksesta ks. https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsingin_Vihreät. Vihreiden kannatuksen nousu 1990-luvun vaihteessa realisoitui vielä eduskuntavaaleja enemmän vuoden 1992 kunnallisvaaleissa, kun puolue enemmän kuin kaksinkertaisti äänimääränsä ja valtuutettujensa lukumäärän (seitsemästä viiteentoista). Puolueen ääniosuus on sen jälkeen ollut kaikissa Helsingin kunnallisvaaleissa 17–23 prosenttia. Korhonen 2002, 109. Liikenneaktivistien tavoitteena oli, että ensimmäinen uuden lain mahdollistamista kansanäänestystyistä järjestettäisiin nimenomaan Helsingin autottomasta keskustasta.

⁷⁵⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1992 I, Kvston päätökset 1–9, 175–183, Nro 21, Aloite neuvoo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA. Markku Marjamäki ym. esittivät 18.4.1991 jätetyssä kirjeessä kansanäänestystä kysymyksestä ”Tulisiko moottoriajoneuvoliikennettä välittömästi rajoittaa Helsingin keskustassa siten, että Mannerheimintien, Kaivokadun, Kaisaniemenkadun, Unioninkadun ja Pohjoisesplanadin rajoittamalla alueella, näitä katuja lukuun ottamatta, sallitaan vain joukkoliikenne, huoltoliikenne ja tonteille ajo?” Arkkitehti 7–8/88 Risto Iivonen, ”Jalan-kulkijaystäväällisemmän näköinen ratkaisu”.

⁷⁶⁰ Helsingin kaupunginhallituksen esityslistat 13.4.1992 § 661. HKA. Listalla on kertomus kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksenteosta. Lautakunta äänesti asiakokonaisuutta käsitellessään kuudesti. Yksi äänestystyistä koski maanalaisia tunneleita. Lautakunta päätti luopua niistä. Virasto esitti lautakunnalle ohjelmaa, jonka mukaan Keskuskadun alle olisi rakennettu tunnelikatu jo vuonna 1994 ja 1995.

kuin tuossa esityksessä on ja luultavasti tulemme saamaan, mutta Hakalehdon linja toisi myös lisäksi viiden miljoonan markan ylimääräiset kustannukset ja tässä taloudellisessa tilanteessa meistä se on vastuutonta.”

Kokoomuksen Waldemar Bühler irtisanoutui kävelykeskustasta. Harry Bogomoloff-kaan ei saanut ainakaan vasemmistoliiton Jorma Hentilää vakuuttumaan kokoomuksen kävelymyönteisyydestä, vaikka sanoikin, että puolueen piirissä ei suhtauduta ”jotenkin absoluuttisen negatiivisesti kävelykatuihin”. Bogomoloff vertasi autottomaksi rauhoitettavaa Helsingin ydintä Tiranan keskusta ja vaati maanalaisten pysäköintiluolien rakentamista ennen kävelykatuja. Ponsiäänestyksissä kokoomuslaiset pääosin vastustivat kävelykatujen nopeaa toteuttamista.⁷⁶¹

10.3 Mikonkadusta ”ensimmäinen oikea kävelykatu”

Uusi kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen, joka kamppaili vuonna 1992 kaupungin uuden yleiskaavan suunnasta, vei eteenpäin kävelykeskustan nopean vaiheittaisen toteutuksen mallia. Pääosin sosiaalidemokraattien, vasemmistoliiton ja vihreiden muodostama enemmistö yhtyi sosiaalidemokraattien Kari Piimiehen ja vihreiden Kalle Könkkölän tätä tarkoittaviin ponsiesityksiin.⁷⁶²

Linjaus johti Mikonkadun laittamiseen kävelykaduksi. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden kärsivällisyys sai palkinnon. Kuten Kolmen sepän aukiolla 1980-luvun vaihteessa ja Kluuvikadun eteläjaksoilla vuonna 1989, myös Mikonkadulla kävelykadun ajoitus kytkeytyi kadun kiinteistöjen suurimittaiseen saneeraukseen.

Niinpä kaupunkisuunnittelulautakunta esitti ja kaupunginhallitus hyväksyi äänestyksen jälkeen huhtikuussa 1992, että jo tulevana kesänä kokeiltaisiin Aleksanterinkadun ajoneuvoliikenteen rajoittamista.⁷⁶³ Kadullahan edelleen sallittiin ajoneuvoliikenne, vaikka jalkakäytävät oli levennetty pysäköintipaikkojen tilalle vuonna 1982. Kaupunginhallitus päätti lisäksi, että Mikonkatu rakennettaisiin valtuuston hyväksymien ponsien ja liikennesuunnitelman mukaisesti kävelykaduksi vuoden kuluttua kesällä 1993.⁷⁶⁴ Mikonkadulla oli tuolloin jo tekeillä kolme suurta kiinteistön peruskorjausta, joiden suunnittelussa oli ennakoit-

⁷⁶¹ Helsingin kaupunginvaltuusto keskustelupöytäkirja 29.1.1992 §42 Aloite neuvo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA.

⁷⁶² Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1992 I Kvston päätökset 1 – 9, 175 – 183, Nro 21, Aloite neuvo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA.

⁷⁶³ Helsingin kaupunginhallituksen ptk 13.4.1992 § 661. HKA. Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys kävelykeskustan vaiheittaisesta toteuttamisesta (Aleksanterinkatu, Mikonkatu ja Keskuskatu) oli jäänyt pöydälle kaupunginhallituksessa kahdesti 30.3. ja 6.4.1992. Ratkaiseva äänesty päättyi 9 – 5. Liikenteen rajoittamista Aleksanterinkadulla kannattivat Sdp:n Vehviläinen, joka toimi pj:na, Lindeman Skdl, Grönholm rkp, Kalima Sdp, Karppinen kok, Meinander rkp, Palomäki Sdp, Piimies Sdp ja Soininvaara vihr, ja sitä vastaan äänestivät Bühler, Kotiranta ja Rihtniemi kok, Kouri sit. kok. ja Pentikäinen kesk.

⁷⁶⁴ Helsingin kaupunginhallituksen esityslisät 13.4.1992 § 661. HKA.

tu katumuutokset ja liikenteen rauhoittaminen. Renlundin talon, Alekski 13:n ja Strinbergin talon huoneistoja ja tiloja sovitettiin jo hyödyntämään jalankulkuliikenteen kasvua.⁷⁶⁵

Mikonkatua koskeva päätöksenteko jakoi poliitikot. Konservatiivinen vähemmistö sijoittui lähinnä kokoomukseen. Vasemmiston Sdp ja Skdl kannattivat muutosta yksimielisesti, samoin vihreät, joka oli ottanut aloitteen autoilukritiikissä ja kävelykeskustan edistämisessä. Lukuisista äänestyksistä huolimatta poliittinen katutilakamppailu ei kärjistynyt samalla tavoin kuin kymmenkunta vuotta aiemmin Aleksanterinkadun kohdalla. Yhtenä syynä oli se, että alueen kiinteistönomistajien vastustava kanta oli lieventynyt. Aleksanterinkadun suurimmat kiinteistönomistajat sopeutuivat Mikonkadun muutokseen ja ehdottivat itsekin jo Aleksanterinkadun kehittämistä aikanaan nimenomaan kävelykaduksi.⁷⁶⁶

Mikonkadun kävelykatu Hallituskadun ja Pohjoisesplanadin välisellä jaksolla valmistui syksyllä 1993. Katusuunnitelman laati arkkitehti Jouni Kaipia. Helsingin Sanomien Pasi Tuohimaa piti toteutusta onnistuneena, ”kaupungin ensimmäisenä oikeana kävelykatuna”. Sillä viitattiin kadun sijaintiin ytimessä. Kadun leveyden suhde sen varrella olevien talojen korkeuteen oli sopusoinnussa. Mikonkadulla oli erilaisia palveluyrityksiä, joten kadun vetovoimaisuuteen uskottiin. Hyvän kävelykadun potentiaali näkyi jo ennen muutoksia suurempana jalankulkuliikenteen määränä kuin Kluuvikadulla tai Iso Roobertinkadulla.⁷⁶⁷ Mikonkadun moottoriliikennettä oli osittain rajoitettu jo vuonna 1992, jolloin kadulta oli osoitettu polkupyöräkaista. Sitä on pidetty tärkeänä yhteytenä Kaisaniemen kevyen liikenteen väyliltä Kaartinkaupunkiin. Ella Korhonen jopa totesi vuonna 2002, että polkupyöräily kaksinkertaistui kantakaupungin alueella vuosina 1988 – 1995 pitkälti Mikonkadun muutoksen ansiosta.⁷⁶⁸

Vuonna 1993 autoliikenne kiellettiin kokonaan kahden korttelin matkalta. Kadun kaupaliikkeet eivät vastustaneet muutosta, koska kaupunki osoitti asiakashaastatteluin, että vain 10 prosenttia Mikonkadun liikkeiden asiakkaista tuli keskustaan omalla autollaan.⁷⁶⁹ Kaupunkisuunnitteluviraston mukaan Mikonkadulla oli ennen muutosta arkisin silti keskimäärin 5600 moottoriajoneuvon liikennemäärä. Kävelykaduksi muutetulla osuudella määrän arvioitiin vähenevän noin 800 autoon vuorokaudessa: jäljelle jäi lähinnä liikkeiden huoltoajoa ja kadunvarren tonteille ajoa.⁷⁷⁰ Mikonkadun muotoilu toteutettiin tavalla, jota Iivonen moitti eurostandardiksi: jalkakäytävien ja ajoradan välinen korkeusero poistettiin.⁷⁷¹

⁷⁶⁵ Lindblom 1995, 3.

⁷⁶⁶ Alekski 2002 – Aleksanterinkatua ympäröivien kortteleiden kehittämisuunnitelma. ELKA.

⁷⁶⁷ Helsingin Sanomat 10.8.1993 Pasi Tuohimaa, Mikonkadun promenadista keskustan helmi, Moni odottaa innolla Helsingin ensimmäisen ”oikean” kävelykadun valmistumista.

⁷⁶⁸ Korhonen 2002, 111.

⁷⁶⁹ Lindblom 1995, 9.

⁷⁷⁰ Helsingin kaupunginhallituksen esityslistat 13.4.1992 § 661. HKA. Korpisen esitys kaupunginhallitukselle noudatti lautakunnan päätöstä.

⁷⁷¹ Arkkitehti 7–8/1988 Risto Iivonen, ”Jalankulkijaystävällisemmän näköinen ratkaisu”.

Maria Lindblom arvioi kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta parin vuoden kulluttua, että Mikonkadusta tuli tunnelmaltaan ”mannermainen” ja yleisesti kiiteltu. Jalankulkijoiden määrä pysyi kävelykadun pohjoisella jaksolla Hallituskadun ja Aleksanterinkadun välissä samana kuin ennen muutosta. Eteläisellä jaksolla Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välissä jalankulkijoiden määrä kasvoi kaupungin hieman epätarkkojen arvioiden mukaan arkisin 50 prosenttia 16 000:sta 24 000:een. Kadulta poistunut autoliikenne hävisi muualle ydinkeskustan katuverkkoon, eikä pelättyä liikennekaaosta syntynyt, vaikka korvaavaa kapasiteettia ei järjestetty.⁷⁷²

Helsingin Sanomien Laura Pekosen arvio oli samoihin aikoihin selvästi Lindblomia kriittisempi. Pekosen näkemyksessä toistui jo vuoden 1970 kävelykatukokeilun aikana esiin noussut kansallisen nolouden tunne ”eurooppalaisten” esikuvien rinnalla. Marraskuisena iltana Mikonkatu vaikutti autiolta ja kylmältä. Raffaellon sisäpihan rahantuoksu ja kesäinen siideri-ilottelu oli vaihtunut kadun pussikaljapoikiin: ”Mikonkatu ei juuri nyt muistuta sitä mannermaista kävelykatua, jonka varrella boutique toivovat sijaitsevansa ja jota tuoreessa tutkimuksessa kutsutaan ”eurooppalaistyyppisten asiakkaiden eurooppalaiseksi alueeksi”.”⁷⁷³

Mikonkatu oli päivisin elävä kauppakatu. Kadulla oli jo ennestään useita pieniä erikoistavarakaupan liikkeitä, vaate- ja kenkäkauppoja, korukauppoja, kultasepäniilijkeitä ja kahviloita.⁷⁷⁴ Heikkilä, Santasalo ja Silfverberg pitävät tällaista palvelutarjontaa tyypillisinä pohjoismaisten kaupunkien kävelykaduille.⁷⁷⁵ Mikonkadulle myös hakeutui nimenomaan kävelykadusta kiinnostuneita uusia liikkeitä. Kun kaupunki selvitti kyselyllä yritysten kokemuksia vuoden kuluttua kävelykadun valmistumisesta, liikkeiden yleisarviot olivat hyvin myönteisiä. Kadun elämän katsottiin yleisesti vilkastuneen ja myös liikkeiden asiakasmäärä oli kehittynyt myönteisesti. Jos jalankulkua pidetään liikenteenä, Mikonkadun liikenne kasvoi autoilun rajoittamisen ansiosta. Tilankäyttö tehostui, koska autoilulle varatut ajoradat ovat suurimman osan ajasta tyhjänä. Kadun maineen katsottiin parantuneen. Esimerkiksi naisten vaateliikkeiden asiakkaat arvioivat kävelykatua myönteisesti.

Myös arviot muutoksen vaikutuksesta myyntiin olivat pääosin myönteisiä. Puolet Mikonkadun liikkeistä arvioi kävelykaduksi muuttamisen kasvattaneen niiden liikevaihtoa. Toinen puoli sanoi, että muutoksella ei ollut vaikutusta. Kaikkein eniten kävelykadusta hyötyivät taloudellisesti Mikonkadun kahvilat ja ravintolat.⁷⁷⁶

Kävelykatumuutoksesta ja myynninkehityksestä tehtävien johtopäätösten suhteen kannattaa olla varovainen. Mikonkadun liikkeiden myönteiset arviot eivät kelpaa perusteluksi sille, että lähes minkä tahansa ydinkeskustan ostoskadun muuttaminen kävelykaduk-

⁷⁷² Lindblom 1995, 5.

⁷⁷³ Helsingin Sanomat 7.11.1995, Laura Pekonen, Arktisen kävelykadun kaksoiselämä, Mikonkatu viettää eurooppalaista kesää ja suomalaista talvea.

⁷⁷⁴ Lindblom 1995, 5.

⁷⁷⁵ Heikkilä – Santasalo – Silfverberg 1994.

⁷⁷⁶ Lindblom 1995, 5, 8–12.

si kasvattaisi automaattisesti kaikkien kadunvarren liikkeiden liikevaihtoa.⁷⁷⁷ Suunnittelijat ovat olleet taipuvaisia esittämään tämänsuuntaisia näkemyksiä. Kivijalkakauppiaat kokevat sen ymmärrettävästi epäasialliseksi opettamiseksi. Lisäksi tiedetään, että kävelykatu ei yksin riitä pitämään keskiuurenkaan kaupungin keskustaa elinvoimaisena kaupan sijaintipaikkana, jos sen edellytyksiä heikennetään sallimalla suuret kauppakeskukset taajaman ulkopuolelle.

Lindblomin mukaan kaupunkilaiset oppivat nopeasti pitämään Mikonkatua kävelykatuna: ”Se on käynyt helposti, koska kadun sijainti ja kauppojen valikoima vastaavat sitä, millaisiksi kävelykadut muuallakin Euroopassa ovat muodostuneet. Kadulla on erikoisliikkeitä, ravintoloita ja kahviloita, sen mittakaava on sopiva. Siellä on valoa ja miellyttävä ilmapiiri. Katu on hyvin kaupunkimainen, urbaanin ihmisen kohtauspaikka.” Hän havaitsi, että kahviloiden ja ravintoloiden kesäterassien lisäksi katutilaan ilmestyi vähittäiskauppojen ulkomyynti- ja markkinointipöytiä. Mikonkadusta tulikin kadunvarren liiketoimintaa aktivoiva julkinen kaupunkitila.⁷⁷⁸

Kaupallisuudestaan huolimatta Mikonkadusta ei muodostunut eksklusiivista tilaa. Joidenkin suurkaupunkien ytimessä oli yksityisesti vartioituja shoppailualueita, joissa käytännössä suvaittiin vain ostokykiseksi tunnistettavia kulkijoita. Rahattomilta näyttävät hätisteltiin kauemmas. Professori David Harvey varoitteli tällaisesta kehityksestä syyskuussa 1993 puhuessaan Helsingissä kaupunkisuunnittelijoiden konferenssissa.⁷⁷⁹ Syksyllä 1981 työskennellyt kävelykatukomitea oli sekin jo päätynyt kävelykatujen kaupallisen kehittämisen kannalle, puheenjohtajansa Salo peräti 1960-luvulla. Tietty kaupallisuus tuki liikeytimen kävelykadun sosiaalista ja kulttuurista merkitystä. Näkemys sisältyy nykyään suunnitteluohjeisiin. Esimerkiksi Panu Söderström pitää Gehliin ja Jacobsiin vedoten liiketilojen avautumista kadulle tärkeänä myös jalankulkijoiden viihtymisen ja turvallisuudentunteen kannalta, koska kaupallinen toimeliaisuus lisää toisten ihmisten läsnäoloa ja

⁷⁷⁷ Rantala, Luukkonen, Karhula, Vaismaa, Mäntynen ja Metsäpuro 2014, 112, 135, 140. Kävelyolosuhteiden parantamiseen myönteisesti suhtautuvat tutkijat korostavat, että liikenneolojen muutosten kansainväliset vaikutusarviot yritysten menestykseen ovat usein myönteisiä, mutta niihin pitää suhtautua kriittisesti ja suunta-antavasti. Jos kävelykatumuutos kasvattaa katuosuuden jalankulkijamäärää, myönteiset vaikutukset ovat todennäköisiä, koska mahdollisten asiakkaiden määrä yrityksen lähiympäristössä kasvaa. Toisaalta kävelykatu ei ole tutkijoiden mukaan optimaalinen sijaintipaikka kaikille vähittäiskaupan tai kuluttajapalveluiden toimialoille. He korostavat, että kävelykulttuuri ei synny ajoneuvoliikenne katkaisemalla. Sen sijaan kävelyolosuhteiden parantamista tulisi toteuttaa kysyntäperusteisesti siellä missä jalankulkua on paljon jo ennestään.

⁷⁷⁸ Lindblom 1995, 10, 13.

⁷⁷⁹ Helsingin Sanomat 29.9.1993 Riitta Astikainen, ”Urbaani kylä” ei miellytä brittiprofessoria, ”Ei pieniä onneloita kaupunkien sisälle, vaan erilaisten yhteisöjen törmäyksiä”. Harveyn kritiikki kohdistui monissa Keski- ja Etelä-Euroopan maissa yleistyneisiin eliitin asuinalueisiin, joissa yksityiset turvallisuusyritykset vartioivat muurein ja portein suljettujen asuinkorttelien välissä olevia katuja. Harvey varoitti myös tekemästä kaupunkikeskus- toista senkaltaisia eliittikuluttajien onneloita.

sosiaalista kontrollia.⁷⁸⁰

Lindblom kuvasi Mikonkadun kahviloiden ja ravintoloiden terasseja suureksi menestykseksi myös kaupunkielämän kannalta: ”Vilkas seuraelämä toi alueelle paljon kulkijoita ja erilaisia katutapahtumia ja esityksiä.”⁷⁸¹ Arkkitehti-lehden päätoimittaja Kaarin Taipale arvosti kadulla kulkijoita – ”*les flaneurs*, ne, jotka tekevät kaupungin” – mutta ei ollut aivan yhtä innoissaan kävelykaduista: ”Päättävän vuosikymmenen (1980-luvun JV) tyypillisimpiä urbaaneja ulkotiloja ovat olleet jalankulkukadut, joita autot jatkuvasti terrorisoivat, ihmistunnelit, joita ”elävöitetään” myymälöillä, ja monumentaaliaukiot, joita käytetään bussien lepopaikkoina.”⁷⁸² Maria Lindblomin seurantaraporttissakin kiinnitettiin huomiota luvattomaan pysäköintiin Mikonkadulla. Myös kadunvarren yritykset valittivat siitä. Niinpä liikkeiden huolto kadulta koetettiin rajoittaa aamutunteihin ennen kello 11:tä.⁷⁸³

Mikonkadun muuttamista kävelykaduksi on sanottu Helsingin kävelykeskustapolitiikan vedenjakajaksi. Lindblomin mukaan ”kaikki olivat ihastuneita” Mikonkadun kävelykadun ripeään toteutukseen ja lopputulokseen.⁷⁸⁴ Kaupungin liikennesuunnittelun päälliköksi nousseen Olli-Pekka Poutasen mielestä Mikonkadun muutos ”pehmitti tietä eteenpäin”.⁷⁸⁵ Samoin Soininvaara on korostanut Mikonkadun esimerkkivaikutusta: ”Muutosten vastustajat vakuuttivat etukäteen, että seurauksena tulee olemaan liikenteellinen katastrofi. Liikenne tulee puuroutumaan lähikaduilla. Sanottiin, että Mikonkatu joudutaan muuttamaan takaisin liikennekaduksi.”⁷⁸⁶ Kun näin ei käynytäkään, oli jatkossa helpompi suunnitella lisää ydinkeskustan katujen autoliikenteen rajoituksia.

Helsingin vihreiden poliittinen nousu jatkui eduskuntavaalien jälkeen kuntavaalivuonna 1992. Puolue yli kaksinkertaisti valtuutettujensa määrän ja nousi kolmanneksi suurimmaksi ryhmäksi.⁷⁸⁷ Autoliikenteen rajoittaminen oli yksi vihreiden keskeisiä teemoja. Vihreiden menestys osittain perustui liikennekysymyksiin ja toisaalta vahvasti ratkaisevasti ilmapiirin muutosta ja suunnitelmien hyväksyttävyyttä. Myös sosiaalidemokraateissa ja

⁷⁸⁰ Söderström 2012, 52. Söderström määrittelee kaupunkikeskustan laatukriteerejä ja yhdistää yhteiskuntatutkimuksen tuloksia käytännön suunnitteluohjeisiin. Jalankulkureittien laatutekijöinä Söderström pitää pohjakerrosten aktiivisuutta, asumista ja sosiaalista valvontaa, rakennuskannan iän vaihtelua, visuaalista monimuotoisuutta ja kaupunkikulttuuria, toiminnallisia solmukohtia ja kohtaamispaikkoja, tilan mitoitusta ja korttelien pituutta, jalankulun asemaa katutilassa (suhteessa eri liikennemuotojen käytössä olevaan tilaan), jalankulkualueiden fyysistä laatua ja varustelua, viherympäristöä ja hulevesien hallintaa, esteettömyyttä ja pyöräilyn järjestelyjä.

⁷⁸¹ Lindblom 1995, 10.

⁷⁸² Arkkitehti 3/1989 Kaarin Taipale, Urbaani ulkotila.

⁷⁸³ Lindblom 1995, 13.

⁷⁸⁴ Lindblom 1995, 2.

⁷⁸⁵ Olli-Pekka Poutasen haastattelu 5.10.2011.

⁷⁸⁶ Osmo Soininvaaran haastattelu 3.10.2011.

⁷⁸⁷ https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsingin_kaupunginvaltuusto. Kokoomus ja Sdp saivat 21, vihreät 15, rkp 8 ja vasemmistoliitto 7 valtuutettua.

vasemmistoliitossa oli vanhastaan korkea kävelykeskustan kannatus. Kaupunkisuunnittelulautakunnassa istunut Lauri Nordberg korostaa vihreitä lähellä olleen kansalaisaktiivismin merkitystä. Hänen mukaansa erityisesti Jalkaliitto ”vaikutti ratkaisevasti mm. Helsingin Mikonkadun muuttamiseen kävelykaduksi”.⁷⁸⁸

Todellisuudessa myös kiinteistöyhtiöiden uusi asennoituminen keskustan liikenteeseen ratkaisi, kuten osoitan jäljempänä. Autoliikenteen rauhoittaminen motivoi myös opiskelijoita ylioppilaskuntaan muodostetussa kaupunkiryhmässä. Se toimi autottoman keskustakampuksen puolesta 1990-luvulla.⁷⁸⁹ Samoin symbolisia kadunvaltauksia harjoittaneet Critical Mass ja Street Party -liikkeet osoittivat Helsingissä vuosikymmenen lopulla mieltä autoilua vastaan.⁷⁹⁰ Ainakaan Jalkaliiton merkitystä ei pidä vähätellä. Mikonkadun muuttamista kävelykaduksi oli suunniteltu jo hyvän aikaa, mutta muutoksen toteuttaminen ajankohtaistui vihreiden poliittisen nousun ansiosta 1990-luvun ensi vuosina. Ajoituksen ratkaisi kuitenkin käytännössä kolme suurehkoa kiinteistöprojektia Mikonkadun varrella.

Mikonkadun (ja Kluuvikadun) muodostaminen kävelykaduiksi osoitti kaupungin pitkän linjan pyrkimystä vähentää autoilun kasvun aiheuttamia haittoja ydinkeskustassa. Taavoitteena ei kuitenkaan ollut autoton keskusta, sillä samanaikaisesti käytännössä hyväksyttiin ytimen pysäköintikapasiteetin kasvu. Pikemmin kuin autottomasta keskustasta olisi syytä puhua autoilun sallivasta kävelykeskustasta.

Autoilua ei voinut kovin jyrkästi rajoittaa ydinkeskustassa aiheuttamatta ei-toivottuja ulkoisvaikutuksia, koska palveluliikkeiden ja kauppojen saavutettavuus olisi kärsinyt. Elinkeinotoimijat toistivat tätä Murolen jo kuusikymmenluvun puolimaissa esittämää näkemystä edelleen 1990-luvulla.⁷⁹¹ Henkilöautoilun suosio kulkumuotona oli kasvanut Helsingissä metrosta ja bussikaistoista huolimatta. Liikenne lisääntyi eniten kaupungin rajalla, mutta uusi pysäköintikapasiteetti esimerkiksi Forumin kauppakeskuksessa houkutteli henkilöautoilijoita myös ydinkeskustaan enemmän kuin aikaisemmin 1980-luvulla.⁷⁹² Kansantalouden noususuhdanne ruokki autoistumista, ja autoistuminen vauhditti kansantalouden kasvua. Suomen autoistuminen näkyi myös Helsingissä.⁷⁹³

Autoilun sallivan kävelykeskustan suunnittelua edusti lisäksi Helsingin keskustan pysäköintikapasiteetin käytön tehostaminen. Kaupunkisuunnitteluvirasto neuvotteli vuodes-

⁷⁸⁸ Nordberg 2002, 89–92. Nordberg vaihtoi 1990-luvun alussa puoluetta Sdp:stä vihreisiin. Hänen mukaansa Mikonkadun muuttaminen kävelykaduksi oli osa poliittista kompromissia, johon kuului vastapainona kunnallisesta kansanäänestysvaatimuksesta luopuminen.

⁷⁸⁹ Parkatti 2002, 113–117.

⁷⁹⁰ Castren 2002, 237–246.

⁷⁹¹ Ks. esim. Helsingin Sanomat 14.8.1993 Hannu Penttilä, Tietullihankkeesta luovuttava. (Mielipide)

⁷⁹² Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1980, 1993, 1995, 1997, 2000, 2005. HKT. Niemen rajan ylitti syyskuuisena arkipäivänä vuonna 1980 noin 180 000 ja vuonna 1990 noin 200 000 henkilöautoa päivässä. Määrä pysyi samalla tasolla koko 1990-luvun ja kasvoi neljä, viisi prosenttia 2000-luvun vaihteen jälkeen. Kaupungin rajan ylitti vuonna 1980 syyskuuisena arkipäivänä noin 200 000, vuonna 1990 noin 330 000 ja vuonna 2000 noin 425 000 henkilöautoa.

⁷⁹³ Hänninen 1995, 276–277.

ta 1987 alkaen ydinkeskustan suurten pysäköintilaitosten omistajien kanssa laitosten yhteisestä sähköisestä opastusjärjestelmästä. Reaaliaikaista vapaata kapasiteettia osoittava opastusjärjestelmä asennettiin kaduille käyttövalmiiksi vuonna 1991.⁷⁹⁴ Vuonna 1989 Rungon ja Bogomoloffin puheenjohtajuudessa toiminut kaupunkisuunnittelulautakunta liikennejaostoineen ja kansanedustaja Arja Alhon johtama kaupunginhallitus hyväksyivät muutoksen, jossa kantakaupungin kaikki kadunvarsipysäköintipaikat siirrettiin asukas-pysäköintiin piiriin. Keskustassa asioivien pysäköintioikeus rajoitettiin korkeintaan neljäksi tunniksi.

Järjestelmänmuutos toteutettiin 1990-luvun alkuvuosina. Pysäköintikiekkujen lisäksi tarjottiin autoilijoiden käyttöön henkilökohtainen ennakkomaksulaite, jonka oli tarkoitus aikanaan tyystin korvata kadun pysäköintimittarit. Uudistuksen tavoitteena oli tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja vähentää muiden kuin asukkaiden pitkäaikaista pysäköintiä.⁷⁹⁵ Ennakkomaksulaite tuli myyntiin vuonna 1994, mutta se ei saavuttanut kovin suurta menestystä.⁷⁹⁶ Uudistuksen seurannan mukaan pysäköintipaikan löytäminen keskustassa helpottui jonkin verran. Kaupunki lisäsi kolikoilla toimivia pysäköintilippuautomaatteja. Samoin kaupunki jopa alensi elinkeinoelämän järjestöjen vaatimuksesta pysäköintimaksuja rohkaistakseen autoilijoiden asiointia ydinkeskustassa.⁷⁹⁷

Autoliikenteen haittojen – mutta ei niinkään liikenteen - vähentämiseen tähtäsi myös kantakaupungin katujen nopeusrajoitusten kiristäminen. Kaupunkisuunnitteluvirasto kuvasi videolle Kaivokadun liikennettä vuonna 1992 ja tutkijat havaitsivat, että pahimman uhkan jalankulkijoille aiheuttivat yksittäiset ylinopeutta ajaneet autot, eivät autojonot. Tutkimustuloksen perusteella virastossa arvioitiin, että nopeusrajoitusten noudattaminen vähentäisi jalankulkijain kuolemaan johtaneet onnettomuudet kolmannekseen silloisesta noin 15 – 20 koko kaupungin alueella sattuneesta.⁷⁹⁸ Niinpä samana vuonna otettiin pääosalla kantakaupungin kaduista käyttöön 40 kilometrin tuntinopeusrajoitus, ja valvontaa tehostettiin.⁷⁹⁹ Tämä johti jopa tavoiteltua parempaan tulokseen. Vuonna 1990 Helsingissä oli vielä kuollut tieliikenneonnettomuuksissa 19 jalankulkijaa, kuten myös vuonna 1980 ja 1985. Vuonna 1995 jalankulkijoiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä tipahti kolmeen, ja luku on pysynyt suurin piirtein samalla tasolla sen jälkeen.⁸⁰⁰

Autoilun sallivan kävelykeskustan läpimurto Mikonkadulla ilmensi pikemmin uutta optimistista kestävä kehityksen filosofiaa kuin autoilun, kulutuksen ja kasvun kritiikkiä, joka sekin lisääntyi Helsingin kunnallispolitiikassa ja kansalaisyhteiskunnassa vauhdilla

⁷⁹⁴ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1991, 30. HKT.

⁷⁹⁵ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1989, 27. HKT.

⁷⁹⁶ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1994, 26. HKT.

⁷⁹⁷ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1995, 39. HKT.

⁷⁹⁸ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1992, 36. HKT.

⁷⁹⁹ Helsingin kaupungin kunnalliskertomus 1992, 41. HKT.

⁸⁰⁰ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2009 s. 106. HKT.

1980-luvun lopulta alkaen. Suomessakin lainsäädäntö sopeutui Brundtlandin komission julkaisemaan ohjelmaan ympäristöystävällisistä menetelmistä. Vuonna 1988 asetettu toinen parlamentaarinen liikennekomitea kohdisti päähuomionsa ajoneuvoliikenteen ympäristölle aiheuttamaan kuormitukseen ja paikallisten kamppailujen hallintaan. Helsingissä kiistaa nostatti kävelykeskustan lisäksi 1990-luvun alussa erityisesti Pasilan väylän rakentamishanke. Keskustelu otsonikadosta ja fossiilisten polttoaineiden vaikutuksesta ilmastomuutokseen tuli päivittäiseen julkisuuteen jo 1980-luvun jälkipuolella. Komiteamietintö suositteli vuonna 1991 kestävästä kehitystä liikennejärjestelmien suunnittelun ja liikenteen hoidon perustaksi, ja eduskunta esimerkiksi säätii lain uusien tiehankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettelystä vuonna 1994.⁸⁰¹

Myös autoteollisuus reagoi yhteiskunnallisen ilmapiirin muutoksiin 1980-luvun lopulla. Volvon ympäristöstrategian julkaiseminen herätti huomiota vuonna 1989. Yhtiön pääjohtaja Pehr Gyllenhammar vaati Svenska Dagbladetin haastattelussa tietulleja suurkaupunkeihin ilmaansaasteiden ja ruuhkien vähentämiseksi. Hänen mielestään kaupunkien tuli sijoittaa varoja julkisen liikenteen edistämiseen.⁸⁰² Kun Suomen liikenneministeriö alkoi valmistella tietullien mahdollistamista Helsinkiin, Stockmannin tavaratalojen johtaja, myöhempi toimitusjohtaja Hannu Penttilä tyrmäsi idean vedoten saksalaisiin esimerkkeihin. Helsingin rajojen sisälle asetettuna tietullit olisivat Penttilän mukaan suosineet Espoon ja Vantaan palveluita Helsingin keskustan kustannuksella. Kauppa arvosti autoilevia asiakkaita käytännön syistä. Stockmannin teettämän selvityksen mukaan autoilevan asiakkaan keskiostos oli keskustassa lähes kolme kertaa suurempi kuin joukkoliikennevälineillä keskustaan saapuneiden asiakkaiden keskiostos.⁸⁰³

Arkkitehti-lehden Taipale vetosi Gyllenhammariin, kun kysyi Ilaskiveltä miksi liikennesuunnittelu on ”niin autopainotteista, että tarvitaan yksityinen konsultti puhumaan julkisen raideliikenteen puolesta”. Ilaskivi oli ajankohtainen haastateltava sen takia, että hän oli julkaissut samana keväänä valtioneuvoston toimeksiannosta oman maankäyttöä koskevan toimenpideohjelmansa Helsingin seudun kasvun vauhdittamiseksi. Ilaskiven työ oli merkittävä osoitus aluepolitiikan muutoksesta 1980-luvun lopulla. Se tähtäsi Helsingin kasvuun. Ylipormestari arvioi esityksensä olevan ”aika paljon julkisen liikenteen painottaja, nimenomaan raideliikenteen myös ympäristösyistä”.

1960-luvun autoilukriittinen argumentointitapa kääntyi hänen puheessaan kuitenkin henkilöautoilun puolustamiseksi: ”Esimerkiksi kaikki, mitä tällä hetkellä tehdään Helsingin keskustassa – pikkuhiljaa vallataan autoilta tilaa jalankululle, puuistutuksille jne.

⁸⁰¹ Masonen 1995, 250–254, Virrankoski 2001, 239–241.

⁸⁰² Svenska Dagbladet 25.6.1989 Margareta Artsman, Volvochefen till angrepp på politikerna, ”Satsa på bättre kollektivtrafik”. Lisäksi Gyllenhammarin mielestä pysäköintilaitosten rakennuttaminen oli nimenomaan yksityisten kiinteistönomistajien vastuulla.

⁸⁰³ Helsingin Sanomat 14.8.1993 Hannu Penttilä, Tietullihankkeesta luovuttava. Ks. myös Sarantola-Weiss 2012a, 466. Stockmannin kaupunkisuunnitteluperiaatteena oli 1960-luvun lopulta saakka puolustaa autoliikenteen edellytyksiä, koska autoilevat asiakkaat keskittivät ostoksensa yhteen paikkaan selkeämmin kuin jalankulkevat tai joukkoliikennevälineillä matkustavat.

– pahentaa ruuhkia. Me emme mahda sille mitään, että hyvinvoinnin kasvaessa ihmisillä on entistä enemmän autoja. Niille täytyy kuitenkin luoda riittävät edellytykset.” Ilaskivi huomautti, että autottomat keskustat edellyttivät myös ”ulkomailla” uusia mahtavia pysäköintilaitoksia ja niihin johtavia hyviä väyliä.⁸⁰⁴

Kaupungin yleiskaavan kontekstissa keskustan kehittäminen tarkoitti 1990-luvulla pikemmin Kampin ja Töölönlahden alueen suunnittelua uuteen käyttöön kuin perinteistä liikekeskustaa. Aleksanterinkadun alueella korostui kaupungin sijasta kiinteistönomistajayhtiöiden merkitys. 1990-luvun vaihteessa alueen kiinteistönomistajat ryhtyivät uudella tavalla aloitteelliseksi ydinkeskustan julkisten paikkojenkin suhteen.

10.4 Kiinteistönomistajien ideologinen käännös

Mikonkadun kävelykaduksi muodostamista edelsi kadunvarren liikekiinteistöjen muutos samalla tavoin kuin oli tapahtunut Kolmen sepän aukion ja Kluuvikadun muutosten aikoihin.

Hamsteri-korttelista peruskorjattiin 1990-luvun alussa läntinen puolisko, johon sisältyivät Aleksi 13:n ja Renlundin liikekiinteistö. Mikonkadun alkupäässä Pohjois-Esplanaadin kulmassa sijaitsevan Strindbergin talon peruskorjaus valmistui syksyllä 1993 samaan aikaan kuin Mikonkadun kävelykatutyöt. Kiinteistöjen peruskorjauksen ja uuden kävelykadun seurauksena oli, että kiinteistöjen vuokralaiset vaihtuivat jonkin verran. Väistyvien tilalle tuli liikkeitä, jotka olettivat voivansa hyödyntää kävelykadun jalankulkijavirtaa kaupallisesti.⁸⁰⁵

Niinpä on havaittava, että Helsingin liikeydinkeskustaan muodostui 1970-luvulta alkaen toimintamalli, jossa julkisten paikkojen muuttaminen pois autoilun käytöstä toteutui käytännössä yhtä aikaa viereisten kiinteistöjen rakennus- ja peruskorjaushankkeiden kanssa. Toisin sanoen julkisen tilan kehitys kaupungin ja kansalaisjärjestöjen toivomalla tavalla oli kiinni yksityisten kiinteistöjen säätämästä ajoituksesta. Juridisen taustan kiinteistöjen vaikutusvallalle muodosti Korkeimman hallinto-oikeuden kadunkäyttöä koskenut linjaus vuodelta 1972. Sen mukaan katu oli viime kädessä ymmärrettävä yleiseksi liikenneväyläksi, jonka käyttöön kadunvarren kiinteistöillä oli peruuttamaton oikeus.⁸⁰⁶

Kaupungin päätöksenteon dynamiikkaan vaikutti toisaalta kaksi toisistaan riippumatonta uutta seikkaa 1990-luvun alussa. Vapaa kunta -kokeilu ja kuntalain uudistus poistivat määrävähemmistöltä mahdollisuuden jarruttaa budjettipäätöksiä. Se muutti ydinkeskustan suunnittelupelin sääntöjä ratkaisevasti. Kuntalain uudistus vahvisti valtuuston enemmistön valtaa. Osa kokoomuspoliitikoista tosin ilmaisi edelleen herkästi perinteisen, autoilun asemaa puolustavan näkemyksensä valtuustosalissa ja äänesti kävelykeskustasuunnitelmia

⁸⁰⁴ Arkkitehti 8/1989 Kaarin Taipale, Poliitiikka ja byrokraatia / Kysymyksiä Helsingin kaupungin ylipormestarelle Raimo Ilaskivelle.

⁸⁰⁵ Lindblom 1995, 3.

⁸⁰⁶ Ks. luku 7.6 Jälkinäytös hallinto-oikeudessa: väylä vai paikka?

vastaan – vaarantamatta niiden toteutumista. Toiseksi pankkikriisi ja talouslama pakottivat Helsingin ydinkeskustan kiinteistönomistajat arvioimaan sijoitustensa tulevaisuutta uudessa valossa. Se johti liike-elämän uuteen näkemykseen kävelykeskustasta.

Aleksanterinkadun liikekiinteistöistä valtaosa oli pankkien ja vakuutusyhtiöiden omistuksessa. Nämä kiinteistömarkkinoiden keskenään kilpailevat osapuolet hakeutuivat poikkeukselliseen yhteistyöhön heti taluskriisin ensi kuukausina. Yhdyspankki, Kansallispankki, SKOP, Ilmarinen, Suomi ja Sampo aloittivat loppuvuodesta 1991 yhteisen liikekorttelien kehittämissuunnittelun. Se käsitteli myös alueen katu ympäristöä. Yhteisellä ydinkeskustan suunnittelulla oli merkitystä ajankohtaisen Mikonkadun kannalta ja suuri merkitys Aleksanterinkadun myöhemmin koittaneen muutoksen kannalta, samoin kuin kadun merkityksen ymmärtämisen kannalta.

Alkuvuodesta 1992 yhtiöt palkkasivat projektinsa asiantuntijoiksi Keskustakehitys Oy:n konsultit Matti Mareen ja Leif Sonkinin. Lisäksi asiantuntijoina toimivat arkkitehdit Kristian Gullichsen ja Heikki Mäkinen.⁸⁰⁷ Gullichsen vastasi pari vuotta aiemmin Stockmannin tavaratalon laajennuksen arkkitehtisuunnittelusta.⁸⁰⁸ Suunnittelun ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Yhdyspankin kiinteistöjohtaja Heikki Hyppönen ja useammin kokoontuneen projektiryhmän puheenjohtajana hänen alaisensa lakimies Markku Hietala. Kaupungin asiantuntijoista työhön osallistuivat muiden muassa kaupunkisuunnitteluviraston uusi virastopäällikkö Paavo Perkkiö, liikennesuunnitteluosaston Heikki Salmivaara ja arkkitehdit Tuomas Rajajärvi ja Ilpo Forssén, jotka työskentelivät kaupungin keskustaprojekteissa. Projekti kokosi asiantuntemusta ja vaikutusvaltaa ainutlaatuisesti sekä yrityksistä että kaupungilta. Työ tuotti syyskuun loppuun mennessä 150-sivuisen ideaperin Alekski 2002 - Aleksanterinkatua ympäröivien korttelien kehittämissuunnitelma.⁸⁰⁹

Alekski 2002 -suunnitelman lähtökohtana oli Helsingin kiinteistömarkkinoiden kasvanut toimitilarajonta. Itäkeskus, muut aluekeskukset ja keskustan kauppakeskukset, kuten Forum ja suunnittelussa ollut Kamppi, uhkasivat perinteisen liikeydinkeskustan tulevaisuutta. Lama laimensi tilojen kysyntää ja alensi vuokria.

Loppuraportti totesi kiristyneestä kilpailusta: ”Ydinkeskustan kehittäminen vaatii merkittäviä taloudellisia investointeja. Kiinteistönomistajien kokonaisvuokratuotot on siksi turvattava. Tähän on useita ratkaisuja. Kiinteistönomistajien omia tiloja muutetaan paremmin tuottaviksi, yrittäjien liikeideoita kehitetään, yrittäjiä tarvittaessa vaihdetaan ja uusia vuokrattavia tiloja luodaan korttelien sisään sekä kellarikerrokseen. Tämä vaatii myös kaavoituksellista yhteistyötä kaupungin kanssa.”⁸¹⁰ Aleksanterinkadun kiinteistönomistajat halusivat liikekeskustan ytimeen lisää kuluttaja-asiakkaita palvelevia erikoistavara-

⁸⁰⁷ Alekski 2002, 2. ELKA.

⁸⁰⁸ Arkkitehti 5–6/89 Kristian Gullichsen, Oy Stockmann Ab / Argos-projekti.

⁸⁰⁹ Alekski 2002, 1–3. ELKA. Konsultit ja pankkien ja vakuutusyhtiöiden edustajat Mikko Helenne ja Pekka Piironen (KOP), Antti Uski ja Seppo Lyyrinen (Pohjola-yhtiöt), Heikki Hyppönen ja Markku Hietala (SYP), Alpo Pesonen (SKOP), Ilkka Henriksson ja Jorma Lehtonen (Sampo) allekirjoittivat loppuraportin.

⁸¹⁰ Alekski 2002, 58. ELKA.

kauppoja. Paljon tilaa vaativan rautakaupan, konekaupan ja autokaupan todettiin jo pitkälti väistyneen keskustasta. Samoin päivittäistavarakaupan suuret myymälät oli rakennettu keskustan ulkopuolelle.

Koska Helsingin autoliikenteen kasvu oli viime vuosikymmeninä kohdistunut ennen kaikkea keskustan ulkopuolelle, kiinteistöjen kaupallisessa kehittämisessä turvauduttiin nyt samaan näkemykseen kuin Kaivopihan ja City-Centerin kehittämisessä 1970-luvun lopulla: suuri päivittäinen jalankulkijoiden joukko nähtiin paikan vahvuutena, jonka varaan saattoi laskea. Asiakasliikenteen kasvattaminen oli lopulta mahdollista vain siten, että koetettiin lisätä lähitöllä jalankulkevien ihmisten määrää. Autoilun rauhoittaminen tähtäsi siis liikenteen lisäämiseen jalkakäytävillä. Toisaalta moottoriajoneuvoliikenteen edellyttämien huolto liikenneyhteyksien ja pysäköintilaitosten rakentamista pidettiin edelleen myös välttämättömänä.⁸¹¹

Käänteentekevää liikeyhteisessä ajattelussa oli, että Aleks 2002 nojasi teknisten pysäköintilaitosselvitysten sijasta kaupungin 1980-luvun lopulla toteuttamaan jalankulku- tutkimukseen ja alueen yrittäjä- ja asiakashaastatteluihin. Suunnitelman päähuomio kohdistui Alexanderin, Gehlin ja Jacobsin hengessä liikeyhteisöjen ja katujen pienimittakaavaiseen järjestelmään, ei ollenkaan suuriin mahdollistaviin liikennekysymyksiin, kuten läpiajoliikenteen järjestämiseen. Liiketyimen kiinteistönomistajat eivät esimerkiksi lämmenneet 1990-luvulla juuri lainkaan keskustan kehätunnelille.⁸¹²

Matti Mare ja Leif Sonkin totesivat, että liikeyhteisökeskustan vilkkaimmat jalankulkukadut olivat Aleksanterinkatu, Keskuskatu ja Mikonkatu. Aleksanterinkadun päivittäinen jalankulkijamäärä oli kaksinkertainen verrattuna Pohjoisesplanadiin. Hallituskadullakin oli huomattavasti enemmän kävelijöitä kuin Esplanadilla. Kaupungin uusimman jalankulku- tutkimuksen mukaan Aleksanterinkadulla käveli Keskuskadun ja Mannerheimintien välisellä osuudella syyskuuisena arkipäivänä noin 62 000 henkilöä.⁸¹³ Juuri näihin aikoihin kaupunkisosiologi Mäenpää teki ytimessä havaintojaan Helsingin katuelämästä.⁸¹⁴ Aleksanterinkadun alue muodosti yliopiston opiskelijoiden ja Kluuvissa, Kruununhaassa ja Kaartinkaupungissa työskentelevien päivittäisen kulkureitistön. Samana vuonna viimeistellyn uuden yleiskaavan tavoite kävelykeskustasta sai tukea Aleks-konsulttien yrittäjä- ja asiakashaastatteluisa. Silmiä avaavaa oli, että sekä haastatellut asiakkaat että yrittäjät pitivät kävelykatujen toteutumista Aleksanterinkadun alueen myönteisenä mahdollisuus-

⁸¹¹ Aleks 2002, 43, 109, 114–116, 131. ELKA.

⁸¹² Aleksin Alueen Kehitys Oy:n hallituksen ptk 23.5.2001. ELKA. Kriittinen kanta johtui siitä, että kaupunki toivoi yhtiöiden osallistuvan merkittävästi investointiin.

⁸¹³ Helsingin keskustan jalankulku tutkimus, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1990:5, 17-18, 23. HKsv. Vuoden 1971 tutkimukseen verrattuna luku oli kasvanut noin 20 prosenttia. Eniten jalankulkijamäärä oli lisääntynyt Mannerheimintielle Aleksanterinkadun ja Kaivokadun/Simonkadun välisellä osuudella. Katuosuudella mitattiin olevan arkipäivisin peräti 74 000 jalankulkijaa. Määrä jakautui kuitenkin leveän ja vilkkaasti lii- kennöidyn kadun kahdelle puolelle, joten kaupungin intensiivisin jalankulkupaikka oli edelleen Kolmen sepän aukiolla ja sen välittömässä läheisyydessä.

⁸¹⁴ Mäenpää 2005, 55.

tena, eivät uhkana asioinnille tai liiketoiminnalle.⁸¹⁵

Aleksin alueen kiinteistönomistajat pitivät jalankulkijoita ensisijaisesti asiakkaina, eivät niinkään eksistentialistisina flanööreina. Tosin kaikenlainen kaupungilla vaeltelu alettiin jo 1980-luvulla yhdistää Minna Sarantola-Weissin mukaan uudenaikaiseen elämystahaiseen kuluttajuuteen.⁸¹⁶ Kymmenientuhansien henkilöiden päivittäinen jalankulkijavirta edusti asiakaspotentiaalia. Kiinnostavimpia jalankulkijoita olivat ne, jotka olivat tulleet kaupungille asioille. Myös ydinkeskustassa työssä ja opiskelemassa käyneet merkitsivät liikkeille, kahviloille ja ravintoloille mahdollisia asiakkaita. Konsultit haastattelivat myös yliopiston opiskelijoita ja ideoivat tulosten perusteella alueelle uusia kaupallisia toimintoja.⁸¹⁷ Opiskelijahaastatteluisissa tuli esiin myös idea autottomasta keskustakampuksesta, jonka puolesta ylioppilaskunta alkoi kampanjoida 1990-luvulla.⁸¹⁸

Ydinkeskustan kävijäkokemustietojen perusteella Aleksin 2002 suuntautui ajoneuvoliikenteen rauhoittamiseen ja jalankulkijoiden olosuhteiden parantamiseen. Suunnitelmassa sopeuduttiin kaupungin päätökseen muodostaa Mikonkadusta kävelykatu kahden korttelin jaksolla.⁸¹⁹ Keskuskadun osalta kiinteistönomistajien näkemys oli konservatiivisempi kuin kaupunginvaltuuston enemmistön näkemys. Valtuuston vasemmiston ja vihreiden liikennepoliittinen enemmistö toivoi vuonna 1992 Keskuskadusta kävelykatua jo lähivuosina.⁸²⁰ Kiinteistönomistajien näkemyksen mukaisesti kaupunki kuitenkin vain levenesi jalkakäytäviä ja jätti Keskuskadun autoilun käyttöön vielä parikymmeneksi vuodeksi. Syynä oli se, että Stockmannin pysäköintikellariin ajettiin edelleen Keskuskadulta. Yhtiö oli 1970-luvun alusta lähtien opettanut kaupunkia eri oikeusasteissa varsin tehokkaasti kuuntelemaan mielipiteitään.⁸²¹

Aleksanterinkatua tuli kiinteistöjen mielestä parantaa nimenomaan kävelykatuna istu- tuksin, penkein ja myyntipistein. Jalkakäytävien pintamateriaalit tuli vaihtaa betonikivisiä korkealaatuisemmiksi, jotta ympäristöstä tulisi siistimpi ja viihtyisämpi. Autoliikenne tuli sallia vain tonteille, ja tavoitetilakarttaan katu merkittiin selkeästi kävelykaduksi. Kadunpinta tuli yhtiöiden mielestä tässä vaiheessa rakentaa ”eurostandardin” mukaisesti yhteen tasoon ilman jalkakäytävien reunakiviä. Raitiovaunuliikenteen säilyttäminen oli kuitenkin toivottavaa, koska vaunut toivat liikeytimeen asiakkaita. Yhtiöt ehdottivat myös

⁸¹⁵ Aleksin 2002, 39, 41. ELKA.

⁸¹⁶ Sarantola-Weiss 2012a, 449.

⁸¹⁷ Aleksin 2002, 42. ELKA. Haastattelujen perusteella opiskelijat tuntuivat toivovan liikeydinkeskustaan ainakin suutaria, pieniä leipomoita, yökahviloita ja lastenhoitopaikkaa.

⁸¹⁸ Parkatti 2002, 114. HYY:n kampanja alkoi vuonna 1994 ideatyöpajasta, johon osallistui opiskelijoiden ja yliopiston henkilökunnan lisäksi yrittäjiä.

⁸¹⁹ Aleksin 2002, 116. ELKA.

⁸²⁰ Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 29.1.1992 § 42 Aloite neuvo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA. Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1992 I Kvston päätökset 1–9, 175–183, Nro 21, Aloite neuvo-antavan kansanäänestyksen toimittamisesta autottomasta ydinkeskustasta sekä samaa asiaa koskeva valtuustoaloite. HKA.

⁸²¹ Ks. luku 7.6 Jälkinäytös hallinto-oikeudessa: väylä vai paikka?

Pohjoisesplanadin pohjoisreunan jalkakäytävän leventämistä, jotta kahvilat ja ravintolat saisivat lisää terassitilaa.⁸²²

Keskuskatua lukuun ottamatta Alekski 2002-suunnitelma vastasi katutason liikennejärjestelyiltään yllättäen lähes täysin Jalkaliiton näkemyksiä muodostettavasta kävelykeskustasta. Kiinteistönomistajat painottivat tosin myös maanalaisten huoltoliikenneyhteyksien ja pysäköintilaitosten rakentamista, mitä Jalkaliitto ei tehnyt. Jalkaliitosta ja yhtiöistä poiketen kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmat tähtäsivät henkilöautoilun poistamiseen myös Kaivokadulta ja Kaisaniemenkadulta keskustatunnelin avulla.⁸²³

Henkilöautojen pysäköinti tuli Alekski 2002 -suunnitelman mukaan järjestää maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Erikseen mainittiin Kaisaniemenkadulta liikennöitävä Kluuvin pysäköintilaitos (Alekski 2002 kutsui sitä Kaisaksi), jonka asemakaava oli hyväksytty valtuustossa 1980-luvulla. Kluuvin pysäköintilaitoksen ennakoitiin palvelevan hyvin liikeydinkeskustan asiointiliikennettä. Yhtiöt arvioivat sen tulevan rakennettavaksi 1990-luvun jälkipuolella, kuten sitten tapahtuikin. Toinen yhtiöiden mielestä realistinen mahdollisuus oli Keskuskadun alle rakennettava pysäköintilaitos, joka olisi ollut yhdistettävissä jo tuolloin ehdotettuun Aleksanterinkadun huoltoliikennetunneliin. Sen sijaan julkisuudessa esillä olleista hankkeista Töölönlahden ja Kasarmitorin pysäköintilaitosten arvioitiin sijoittuvan liian etäälle, jotta ne olisivat palvelleet Aleksanterinkadun aluetta.⁸²⁴

Jalankulkupainotteiseen katunäkemykseen yhdistyi liikekorttelien saneeraaminen, jotta alueelle saataisiin ”vetovoimaisia myymälöitä ja palvelupisteitä --- ja visuaalisesti kiinnostavaa sisältöä, ettei synny toiminnallisesti kuolleita kohtia”. Korttelisaneeraus ei tarkoittanut modernismin kultakauden tapaan vanhojen rakennusten purkamista, vaan sen kerrottiin merkitsevän uusien toimintojen yhdistämistä vanhoihin siten, ”että kortteleiden perinteitä kunnioitetaan”.⁸²⁵ Ilmaus toki mahdollisesti tarkoitti myös purkamista ja retrohenkistä uudisrakentamista. Uusia liiketiloja suunniteltiin saatavan, kun pankkien ja vakuutusyhtiöiden omassa käytössä olleita tiloja sijoitettaisiin katutasoa ylempiin kerroksiin. Rahoitustoimialan käytössä olleiden liiketilojen osuus Aleksanterinkadun katutason tiloista oli kasvanut noin viidennekseen vuoteen 1992 mennessä. Muun kuin kaupan ja kuluttajapalveluiden käytössä (tai tyhjänä) oli korttelien katutason liiketilapinta-alasta noin 40 prosenttia, mitä konsultit pitivät korkeana lukuna.⁸²⁶

Ongelmana oli, että osa pienten kauppojen, kahviloiden ja ravintoloiden käyttöön suunnitelluista tiloista sijaitsi korttelien sisäosissa. Kadunkulkijoiden oli hankala löytää ne. Niinpä Gullichsen ja Mäkinen esittivät uuden katutason jalankulkuhytteen muodosta-

⁸²² Alekski 2002, 101–105, 115–116. ELKA.

⁸²³ Keskustatunneli mainittiin Alekski 2002 –suunnitelmassa lähinnä kaukaisena tulevaisuuden mahdollisuutena. Suunnitelmassa keskityttiin liikeydinkeskustan kehittämiseen ilman senkaltaisia suurjärjestelyjä.

⁸²⁴ Alekski 2002, 100–102. ELKA.

⁸²⁵ Alekski 2002, 55. ELKA.

⁸²⁶ Alekski 2002, 30. ELKA.

mista liikekorttelien läpi. Loppuraportti piti sitä projektin merkittävimpänä yksittäisenä keksintönä. Uusi yhteys olisi kulkenut Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välissä sijaitsevan neljän korttelin läpi itä-länsisuuntaisesti: Korttelipasaasien sarja olisi alkanut Keskuskadulta läpi Gaselli-korttelin Mikonkadulle. Siitä se olisi jatkunut läpi Antilooppi-korttelin Kluuvikadulle, läpi Yksisarvisen-korttelin Fabianinkadulle ja vielä Fabianinkadulta Dromedaari-kortteliin ja Pohjoisesplanadille. Uusi jalankulku yhteys olisi ollut City-käytävän tapaan osittain katettu.⁸²⁷

Liittopankin talon suunnittelija, arkkitehti P.E. Blomstedt esitti samantapaisen idean jo 1930-luvulla. Kuten tiedetään ajatukset ovat jääneet toteutumatta, mutta Salokorven mukaan Kämpin galleria osittain toteuttaa tätä pasaasisuunnitelmaa.⁸²⁸

10.5 Ydinkeskusta – yksi suuri kauppakeskus?

Jälkeenpäin arvioituna Aleksin 2002 -projektin merkittävimäksi suositukseksi tuli kiinteistönomistajien yhteisen kehittämis- ja lobbausyhtiön perustaminen.

Ideana oli, että uudisrakennus- ja peruskorjausprojekteista kiinnostuneet kiinteistönomistajat perustaisivat ”Helsingin ydinkeskustan kehittämissyhtiön”. Sen tarkoituksena oli toteuttaa kiinteistöjen ja korttelien kehittämistavoitteita omistajien päättämällä tavalla. Yhtiön tehtäväksi kaavailtiin myös liikeydinkeskustan kaupallista koordinaatiota ja julkisten tilojen hallintaa. Idea viittasi jopa katujen yksityiseen vartiointiin.

Suositus johti Aleksin Alueen Kehitys Oy:n perustamiseen vuonna 1993. Kiinteistöjen yhteisen kehitysyhtiön aikaansaaminen oli ainutlaatuista Suomessa. Raportissa tavoiteltiin jopa liikeydinkeskustan vuokrasopimusten yhteistä johtamista ikään kuin liikeydin olisi ollut suuri kauppakeskus.⁸²⁹ Aleksanterinkadun ensimmäisen ja toisen kerroksen liiketilöiden pinta-alojen summa olikin noin puolet Itäkeskuksen kauppakeskuksen pinta-alasta. Kun lisäksi mukaan laskettiin Stockmannin tavaratalon ja Soopeli-korttelin Kaivopihan, Tallbergin ja City-Centerin liiketilat, Helsingin liikeydin Aleksanterinkadulla osoittautui ylivoimaisesti Suomen suurimmaksi kaupalliseksi keskittymäksi. Yhteinen liiketoimintojen johtaminen ja vuokralaishallinta jäi toteutumatta, mutta Aleksin Alueen Kehitys Oy:stä tuli muutamaksi vuodeksi tärkeä kiinteistöjen ja katu ympäristön kehittäjä. Samoin syntyi Aleksin 2002 -suunnitelman suosituksesta keskustan yritysten yhdistys Helsinki City Markkinointi ry toteuttamaan tapahtumia ja markkinointia 1980-luvulla hiipuneen Aleksanterinkatu ry:n tapaan.

Keskustan ymmärtäminen kauppakeskukseksi ilmensi postmodernia kaupunkikehittämisen ajattelua, jota esiintyi jo 1980-luvulla. Yhtenä varhaisena esimerkkinä oli osuusliike Elannon Aleksanterinkadun-tavaratalon muuttaminen Kluuvin kauppagalleriaksi. Kaup-

⁸²⁷ Aleksin 2002, 56–57. ELKA.

⁸²⁸ Okkonen ja Salokorpi 2004, 26.

⁸²⁹ Aleksin 2002, 139–145. ELKA.

pakeskuksen auloista ja käytävistä muodostettiin puolijulkista tilaa, jossa käyskentely tuotti kuluttajille elämyksiä.⁸³⁰ Villeimmillään kaupunki nähtiin viiheellisten kaupallisten keskusten saaristona. Esimerkiksi Itäkeskukseen rakennettiin 1990-luvun alussa kaupakeskuksen sisälle yksityisesti hallittu illuusio kaupungin keskustasta puineen ja kävelykatuineen.⁸³¹ Aleksin 2002 -suunnitelma teki näkyväksi sen, että laitakaupungille tai taa-jaman ulkopuolelle sijoittuneiden kauppakeskusten käsitys ydinkeskustasta kelpasi nyt puolestaan malliksi liikeytimen suunnitteluun.⁸³² Vaikka ydinkeskustan kiinteistöjen kehittäjät liputtivat autottomien katujen puolesta, autoilu maanalaisiin pysäköintiluojiin tuli ehdottomasti sallia. Näillä edellytyksillä toteutettuna autottomat kadut eivät siten vähentäisi vaan mahdollisesti lisäävät keskusta-autoilua. ”Ydinkeskustasta ollaan kehittämässä yhtä suurta kauppakeskusta, johon pääsee kätevästi autolla”, kiteytti 1990-luvun kaupunkitutkimuksen Stadipiiriin kuulunut sosiologi Kalle Toiskallio.⁸³³

Ydinkeskustan tilojen hallinta oli muuttunut jo 1980-luvulla sikäli, että suuret yritykset alkoivat asettaa omille kiinteistöilleen tuottotavoitteita samalla tavoin kuin muulle pääomalle. Yritys maksoi itselleen tai omalle kiinteistöyhtiölleen kiinteistöpääoman arvon mukaan laskettua käypää vuokraa, ja vuokra otettiin huomioon yhtiön tuloksessa. Kiinteistöjen käytön ja omistamisen eriytymisen on arvioitu johtaneen jo 1980-luvulla Helsingin keskustan kiinteistöjen kehittämistoimien nopeutumiseen.⁸³⁴ Kansallis-Osake-Pankki oli esimerkiksi aloittanut heti tavaratalon muuttamisen kauppagalleriaksi, kun sai Elanon vanhan kiinteistön hallintaansa. Niinpä kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatutkija Marjatta Rahikainen kytki Helsingin ydinkeskustan muutokset maailmantalouden kehitykseen ja pääomien kasautumiseen kaukonäköisesti jo vuonna 1985. Ydinkeskustan kiinteistöpääomasijoitusten hyvät tuotto-odotukset muodostivat kulutusyhteiskunnan kasvun perustan kaikkialla länsimaissa.⁸³⁵ Rahikainen ennusti aivan oikein pankkipalveluiden väistyvän Aleksanterinkadulta. Tilalle tulisivat parempaa vuokraa maksavat merkki-

⁸³⁰ Schulman 2000, 100–101.

⁸³¹ Arkkitehti 5–6/89 Erkki Juutilainen, Itäkeskuksen laajennus. Juutilainen selosti Itäkeskuksen Metrokorttelin suunnitelmaa: ”Laajennusalue jäsenöidään sisäkadulla pienempiin osiin, jotka vastaavat mittakaavaltaan perinteistä kaupunkitilaa. Korttelialueen keskeinen elementti on länsi-itäsuuntainen lasikatteinen bulevard, joka sijoitetaan metroratojen yläpuolelle. Se täydentää Itäkeskuksen jo rakennettuja julkisia sisä- ja ulkotiloja tuomalla elävään kaupunkikeskustaan kuuluvia toimintoja säältä suojattuun ympäristöön. Puut, istutukset, lasten leikkipaikat, näyttely- ja esiintymisalueet, katukahvilat ja kioskit muodostavat uuden talvikaupungin keskusbulevardin ilmeen. Itäkeskuksen yhtenäisten valokatteisten jalankulkutilojen pituus kasvaa nykyisestä 350 metristä 600 metriin.”

⁸³² Myös tutkijat havaitsivat trendin 1990-luvulla. Ks. esim. Mäenpää 2000, 23. Mäenpään mielestä Itäkeskuksesta tuli 1990-luvulla varsinaisen kaupunkikeskustan kehittämisen ihanne: ”Ensin on siis tehty keskustan mallista kaupunkia keskustan ulkopuolelle, sitten se tuodaan mallina ”takaisin” keskustaan. Kaupunki kerrotaan erikoisella tavalla keskustan ja laitakaupungin välisenä dialektiikkana.”

⁸³³ Toiskallio 2000, 184.

⁸³⁴ Schulman 2000, 83, Kervanto-Nevanlinna 2012, 281–282.

⁸³⁵ Rahikainen 1985, 98. Rahikainen viittaa tässä David Harveyyn.

tuotemyymälät, joille sijainti ydinkeskustassa mahdollisti hyvät myyntitulokset.⁸³⁶ Lisäksi H&M:n kaltaiset halpamuotiketjut tavoittelivat brändilleen hohtoa sijoittamalla suurkaupunkien kalleimmille paikoille.⁸³⁷

Pankit ja vakuutusyhtiöt sovelsivat tätä ajattelua ryhtyessään laatimaan Alekski 2002 – suunnitelmaa. Pankin kannatti luopua käyttämästä omia prameita tilojaan, jos tilalle oli saatavissa vuokralainen, joka takasi kiinteistölle korkean vuokran eli myönteisen arvonekehityksen paremmin kuin kriisin koettelema pankkitoiminta.

Postmodernissa paradigmassa korostettiin ydinkeskustan katujen kaupallista luonnetta. Rahikainen tulkitsi esimerkiksi Christopher Alexanderin A Pattern Languageen ”kuin käsikirjaksi sille, joka halusi rakentaa miljöön, jossa ostaja viihtyy kauan”. ”Siinä olivat ne erkkerit, kaaret ja muut yksityiskohdat, joita 1960-luvulla tuhottiin purettujen rakennusten myötä, mutta joita tarvittiin uudestaan seuraavalla vuosikymmenellä, kun vanhoihin ja uusiin keskustoihin rakennettiin kulutuksen temppeleitä”, Rahikainen kiteytti.⁸³⁸ Kuten aiemmin olen kertonut, näkemyksellä oli jo varhain vastineensa kaupungin politiikassa ja suunnittelussa: sosiaalidemokraatitkin pitivät – tai ainakin Arvo Salo piti – kaupallisuutta kävelykeskustan ominaisuutena jo 1960-luvun lopun ja 1980-luvun vaihteen liikennekonfliktissa.

Alekski 2002 -suunnitelma todisti ideologisesta käänteestä elinkeinoelämän suurten toimijoiden liikenneajattelussa. Mikonkadun kävelykatua ei vastustettu. Aleksanterinkadusta piti tehdä nimenomaan aiempaa viihtyisämpi jalankulkijoiden kannalta. Autottomasta keskustasta ei ollut kysymys, mutta pysäköinti- ja huoltotunneleista huolimatta asennemuutos oli todellinen. Ensimmäisen kerran modernin Helsingin historiassa liikeydinkeskustan kadut ymmärrettiin nyt pankkien kulmahuoneissakin muuksi kuin autoliikenteen väyliksi.

Kyse ei kuitenkaan ollut puhtaasti Jacobsin tai Gehlin periaatteiden seuraamisesta tai Harveyyn kuvaaman yhteisen kadun palauttamisesta. Jalankulkijat nähtiin ensisijaisesti asiakkaina, ei niinkään autonomisina kaupunkitilan tuottajina. Katujen jalankulkuolosuhteet olivat liiketoiminnan kannalta tärkeitä, koska ytimen liikenteen lisääminen oli mahdollista enää vain jalankulkua lisäämällä. Vielä tärkeämpää oli saada jalankulkija-asiakkaat liikekorttelien kaupallisiin sisätiloihin. Siksikin suunnitelmassa ideoitiin korttelien läpikulkevia pasaaseja. Niitä Gehl esimerkiksi vierasti. Projektin arkkitehdit kiinnittivät erityisesti huomiota Wreden pasaasiin eli Vanhaan pasaasiin, joka sijaitsi SKOP:n omistamassa liikekiinteistössä Gaselli-korttelissa. Aleksanterinkadulta läpi rakennusten Pohjoisesplanadille johtava Wreden käytävä oli edelleen, kuten 1960-luvulla, lähinnä pankinjohtajien autojen pysäköinti paikkana. Helanderin ja Sundmanin Kenen Helsinki -pamfletista tutun valokuvarinnastuksen avulla Alekski 2002:n arkkitehdit kritisoiivat toimeksiantajiaan varovasti ainutlaatuisen kaupunkitilan käytöstä vain autojen varastointiin.⁸³⁹

⁸³⁶ Rahikainen 1985, 99–100.

⁸³⁷ H&M on mainittava sen takia, että se sijoittui esimerkiksi New Yorkin kalleimmalle kadulle 5th Avenuelle saadakseen näkyvyyttä ja profiloituakseen trendikkääksi.

⁸³⁸ Rahikainen 1985, 102.

⁸³⁹ Alekski 2002, 113. ELKA.

Aleksanterinkadun kiinteistönomistajien tavoitteena oli muodostaa kadunvarren kortteille uudenlainen identiteetti ja maine vilkkaana kaupallisena alueena. Kiinteistöjen muutokset, liikenteen rauhoittaminen ja julkisen katutilan muotoilu olivat keskeiset menetelmät. Suunnitelmassa puhuttiin kävely- ja ostoskeskustasta, turistikeskustasta ja vapaa-ajan ja kulttuurin keskustasta, joka sykkisi aamusta yöhön.⁸⁴⁰ Sitä voi pitää paitsi vastauksena Itäkeskuksen tai Forumin laajentamiselle myös tavoitteena laajentaa Kolmen sepän aukion ja Soopeli-korttelin menestyksestä uudistuskonseptia.

Kaivopihan, City-käytävän ja City-Centerin uudistus oli ollut omistajilleen ja sijoittajilleen kannattava liiketoimi, koska liiketilojen vuokrat olivat uudistuksen jälkeen kohonneet moninkertaiseksi ydinkeskustan yleiseen tasoon verrattuna. Uusi Suomi uutisoi vuonna 1984 niiden olevan jopa maailman huipputasoa.⁸⁴¹ Alekski 2002 -suunnitelmassa huomautettiin, että korkea vuokrataso ei kuitenkaan pitänyt paikkansa kovin laajalla alueella. Helsingin keskustan katutaso myymälätilojen keskimääräiset vuokrat olivat vuonna 1992 vain alle puolet Tukholman keskustan vuokrista, joten tuottojen kasvuodotukset vaikuttivat varovaisen perustelluilta.⁸⁴²

Kaupunkisuunnitteluviraston Perkkiö piti kauppakeskusmaista ydinkeskustaa ympäristöltään yksipuolisena, ja kritiikkiin yhtyi moni suunnittelija. Koska Helsingin keskustan rakentaminen houkutteli sijoittajia, Perkkiö havaitsi Rahikaisen tavoin jo 1980-luvulla, että rakennuttajina olivat usein rahoitus-, kiinteistö- ja sijoitusyhtiöt, eivät vähittäiskaupan yritykset. Ydinkeskustan liikerakennuksia ei enää suunniteltu niinkään omaan käyttöön, vaan vuokrattavaksi merkkitarvaliikkeille ja kansainvälisille yrityksille. Perkkiön mielestä etuna oli, että uusi tilanne mahdollisti korttelien pasaasien kattamisen, kalliit keskitytetyt pysäköintilaitokset ja jopa maanalaiset huoltoliikenneyhteydet. Ne olivat kaupunkisuunnitteluviraston näkökulmasta kannatettavia tavoitteita.

”Haittana taas ovat kaupallistumisen lieveilmiöt, mm. ympäristön köyhtyminen eräänlaiseksi superympäristöksi”, Perkkiö totesi. Muutoksen yhteisumma oli kuitenkin myönteinen. Se johtui liikenteellisestä käänteestä.⁸⁴³ Jalkakäytävien sissipysäköinnistä oli tullut julkisesti paheksuttua. Ilo autottomista kaduista ja niiden symbolisesta arvosta oli suurempi kuin huoli uusien pysäköintilaitosten autoilua lisäävästä vaikutuksesta. ”Hitot siitä!”, vastasi Ville Komsin, kun kysyin ristiriidasta.⁸⁴⁴

Maanalaisten pysäköintilaitosten merkityksen sivuuttaminen kuuluu ympäristöaktivistien historiapolitiikkaan. Esimerkiksi entinen enemmistöläinen Asko Salokorpi jätti pysäköintilaitosten rakentamisen ja kadun kaupallistumisen kokonaan mainitsematta kuvaillaan Aleksanterinkadun muodostumista ”kävely- ja raitiovaunukaduksi” vuonna

⁸⁴⁰ Alekski 2002, 58–62. ELKA.

⁸⁴¹ Rahikainen 1985, 100.

⁸⁴² Alekski 2002, 36. ELKA.

⁸⁴³ Arkkitehti 5–6/89 Paavo Perkkiö, Helsingin keskustan uudistuminen.

⁸⁴⁴ Ville Komsin haastattelu 11.11.2011.

2004.⁸⁴⁵ Autottomista kaduista motivoitunut vuoden 1968 kävelykatuliike tulkitsti yhdeksänkymmenluvun liikenteellisen käänteen autoiluvallan eli Nortonin sanoin *motordomin* murtumiseksi.⁸⁴⁶

Voitonriemua vahvisti kantakaupungin katujen nopeusrajoitusten tiukentaminen ja lama-aikana laskuun käänntynyt henkilöautojen kauppa. Tulkinta Mikonkadun muutoksen tuottamasta liikenteellisestä käännteestä vaikutti yleiseltä 1990-luvulla, vaikka pysäköintilaitokset nähtiin kävelykatujen edellytykseksi. Esimerkiksi Toiskallio, joka problematisoi autottoman keskustan käsitettä, kallistui 2000-luvun vaihteessa pitämään pysäköintilaitosten rakentamista sittenkin voittona autoilukriittiselle näkemykselle. Autoilu – ehkä lisääntyi, mutta kuitenkin – siirtyi pois ytimen kaduilta. Pysäköinnistä tuli selkeämmin kysyntäperusteinen hyödyke. Maksua ei voinut laitoksessa välttää, kuten tapahtui kadulla. Pysäköintimaksut olivat Toiskallion mielestä ikään kuin tietulleja, vaikka maksun perusteena oli auton pitäminen paikoillaan eikä ajaminen eteenpäin.⁸⁴⁷

Alexi 2002 -suunnitelman laatiminen todella merkitsi päältä katsoen, että Aleksanterinkadun suuret kiinteistönomistajat irtautuivat autoilufraktiosta vuonna 1992. Yhtiöt kylä kiistatta omaksuivat uuden tavan ymmärtää katu. Ydinkeskustan autoilu ei voinut enää olennaisesti kasvaa, koska katujen kapasiteetti oli jo täysin käytössä. Aleksanterinkatu käsitettiin nyt väylän sijasta kaupalliseksi paikaksi. Se kytkeytyi kadunvarren liikekiinteistöihin liikkeiden ulko-ovien ja korttelipasaasien kautta. Kadunvarren korttelien arvokain liiketila lisääntyi uusien uusien jalankulkuyhteyksien ansiosta. Yhtiöiden näkemys maanalaisten huoltoliikenneyhteyksien ja pysäköintilaitosten tärkeydestä poikkesi Jalkaliiton aktivistien tai valtuuston liikennepoliittisen enemmistön tärkeysjärjestyksestä, mutta kannat yhtyivät siinä, että Aleksanterinkadusta ja sen lähikaduista tuli tehdä autottomia.

Sissipysäköinnistä haluttiin yleisesti päästä eroon. Koska se tuntui edellyttävän pysäköintilaitoksia, valtuuston autoilukriittiset puolueet olivat valmiit hyväksymään laitokset, vaikka se todellisuudessa merkitsi rajoittavasta pysäköintipolitiikasta ja autottomasta kes-

⁸⁴⁵ Okkonen ja Salokorpi 2004, 26.

⁸⁴⁶ Norton 2011, 2–6, 262. *Motordom* tunnettiin käsitteenä jo 1920-luvulla Yhdysvalloissa. Se merkitsi autoilun intressien ja autoiluun kytkeytyneen elinkeinoelämän, autoteollisuuden, kaupan, öljyteollisuuden, tienrakennusteollisuuden ja niin edelleen muodostamaa poliittisen vaikutusvallan kokonaisuutta. Norton puhuu myös *motor age*sta modernistisen kaupungin suunnittelussa. Moottoriajoneuvot mullistivat maailman. Kaduista tuli autojen läpikulkuväyliä. ”In 1920, when Bessie Buckley asked whether streets were ”for commercial and pleasure traffic alone,” the question was rhetorical. Of course they were not only for motor vehicles. Revolutions, however, turn worlds upside down. In the motor age, Buckley’s question became absurd and its answer (a more or less emphatic Yes) obvious to any child. The street is a motor thoroughfare.”

⁸⁴⁷ Toiskallio 2000, 195–197.

kustasta luopumista.⁸⁴⁸ Tätä tarkoittava periaatteellinen johtopäätös oli tehty jo Kluuvin pysäköintilaitoksen asemakaavakäsittelyssä vuonna 1988.

Aleksi 2002 -suunnitelma ei jäänyt vain paperille. Siitä seurasi tulevina vuosina useita konkreettisia uudistuksia Aleksanterinkadun alueen rakennettuun ympäristöön. Lähivuosien muutokset vaikuttivat Aleksanterinkadun julkiseen tilaan fyysisesti ja ideologisesti radikaalimmin kuin mikään yksittäinen muutos sitten Kluuvinlahden täyttämisen. Siksi suunnitelmaa on pidettävä käännteentekeväenä. Yhtiöiden paluu ydinkeskustan muotoilijoiksi tarkoitti niiden historiallisen roolin palautumista. Juuri kauppiaathan olivat alun perin 1800-luvun puolimaissa rakentaneet Aleksanterinkadun läntisen jakson korttelit. Pankeista ja vakuutusyhtiöistä oli tullut kadunvarren kiinteistöjen valtiaita 1800-luvun lopulta alkaen. 1960-luvulla vahvistuneen modernistisen kaupunkisuunnittelun ideologiasena tavoitteena oli ollut elinkeinotoimijoista riippumaton suunnittelija. Oikeutus riippumattomuuteen perustui hyvinvointivaltion rakentamisen kansanvaltaisiin hyveisiin. Uusi postmodernistinen suunnitteluparadigma korosti nyt yksityisten kiinteistönomistajien ja kaupungin välisiä neuvotteluja, public-private-partnershipia.

Kaupunkisuunnittelijat kuuntelivat pitkään mieluummin Enemmistö ry:n ja Jalkaliiton aktiiveja kuin pankkien kiinteistöjohtajia: näkemykset liikenteestä ja julkisten paikkojen kehittämisestä yhdistivät. Aleksi 2002 -suunnitelman ja Mikonkadun kävelykadun valmistamisen jälkeen liikeydinkeskustan kehittämisen aloite siirtyi kiinteistöjohtajille, kaupunginjohtajille ja johtaville poliitikoille. Vaikka näkökulmat ja mielipiteet erosivat, he puhuivat sujuvasti yhdessä siitä, kuinka Helsingistä tuli tehdä kansainväliset mitat täyttävä metropolikaupunki.⁸⁴⁹

⁸⁴⁸ Soininvaara 2012, 213–223. Autottomuuden tavoitteesta luopuminen ei ollut silti mikään itsestäänselvyys vielä 1990-luvulla Helsingin ympäristötietoisissa piireissä päätellen siitä, että esimerkiksi Soininvaara näki vielä parikymmentä vuotta myöhemmin paljon vaivaa kertoakseen järkevämistä keinoista autoilun ulkoishaittojen torjumiseksi kaupungissa. Kymmenen vuoden kuluttua Aleksanterinkadun muuttumisesta autottomaksi Soininvaara heitti, että ”älykkään tietullin” avulla olisi mahdollista ”peräi vaikkapa kymmenen euroa ajamisesta Aleksillä, jolla ajaminen on nyt kokonaan kielletty” (sitaatit sivuilta 218 ja 219).

⁸⁴⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 25.11.1991 § 324 Esityslistan asia nro 7 Yleiskaava 1992:n hyväksyminen. HKA. Kuvaamani paradigman muutos tiivistyi vuoden 1992 yleiskaavan valmisteluun ja käsittelyyn. Uusi kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen kytki Helsingin urbanistisen politiikan tavoitteet laajempaan yhteyteen esitellessään yleiskaavaa kaupunginvaltuustolle: ”Käsitykseni on, että Helsingin ja itse asiassa koko Suomen identiteetin kannalta on välttämätöntä, että meillä on elävä kantakaupunki Helsingissä ja se sisältää sekä kaupallisen keskustan että riittävästi ihmisiä asu-massa tällä niemellä.”

11. Katukivillä rakennettu metropoli

Liikydinkeskustan uudistaminen huipentui Aleksanterinkadun muuttamiseen kävely- ja raitiovaunukaduksi vuosituhannen vaihteessa. Tavoitteet kaupungista, joka kytkeytyy eri tavoin mannermaisiin kulttuuris-taloudellisiin yhteyksiin, demonstroitiin ydinkeskustan julkisen tilan politiikalla. Liikydinkeskusta haluttiin muuttaa paikaksi, jossa käynti synnyttäisi kokemuksen eurooppalaiseksi idealisoidusta kaupunkikeskustasta. Tämän ajateltiin vahvistavan kaupungin ja elinkeinoelämän kansainvälistymistavoitteita.

Kansainvälisen näkökulman viljeleminen käy ilmi vertaamalla Helsingin vuoden 1992 ja vuoden 2002 yleiskaavan tavoitteita. 1990-luvun vaihteen käänteentekeväenä havaintona oli, että Helsingillä oli edellytykset aktivoitua itse ilman valtiovallan ohjausta kansainvälisen politiikan murroksessa.⁸⁵⁰ Se näkyi yleiskaavassa ensin kaupungin talousmaantieteellisen aseman määrittelynä. Samalla tavoite kävely-ydinkeskustasta näyttäytyi nyt päätoimintakäyttäjille uudessa valossa: perinteisen liikenne- tai elinkeinopolitiikan sijasta kyse oli pikemmin Helsingin maineesta ja identiteetistä. Mikonkadulta alkanut ydinkeskustan käytännön uudistusprosessi vahvisti seuraavan kymmenen vuoden ajan kansainvälisiä motiiveja: vuoden 2002 yleiskaava laadittiin työvälineeksi jo kansainvälisen asemansa täysin tiedostaneen metropolikaupungin johdolle.⁸⁵¹

Liikydinkeskustasta tuli 1990-luvulla Henri Lefebvren sanoin eletty kaupunki: keskustan julkisten tilojen uudistamisella esitettiin ideologinen kertomus kaupungin uudistumisesta kansainvälistyvän metropolialueen ytimeksi. Helsingistä tehtiin metropoli nimenomaan ydinkeskustassa.⁸⁵²

⁸⁵⁰ Ks. esim. Kervanto Nevanlinna 2012, 300.

⁸⁵¹ Söderström, Schulman ja Ristimäki (toim.) 2014, 55.

⁸⁵² Liikydinkeskustan muotoiluun lisäksi hallintamentaliteetin muutoksen välineinä olivat 1990-luvun kaupunkisuunnittelussa sataman siirto Vuosaareen ja Kampin, Töölönlahden ja Ruoholahden maa-alueiden käyttötarkoituksen muutos ja niille sijoittuneet rakennushankkeet.

11.1 Kansainvälistyminen kaupungin kasvustrategiaksi

Kun Suomen geopoliittinen asema muuttui 1990-luvun alussa, Helsinki reagoi hakeutumalla uusiin kansainvälisiin yhteyksiin. Ydinkeskustan julkisten paikkojen merkityksestä muodostui uusi tulkinta: kaupungin maine rakentui ytimessä. Kansainvälisen aseman tavoittelusta tuli vallitseva piirre kunnallispolitiikan itseymmärrykseen ja historiakuvaan.⁸⁵³ Vuonna 1993 Helsinki solmi uutta asemoitumista kuvaavan yhteistyösopimuksen entisten neuvostokaupunkien Pietarin, Moskovan ja Kiovan kanssa. Helsinki aloitti samaan aikaan myös yhteistyöprojektin Tallinnan kanssa ja pääsi jäseneksi Länsi-Euroopan keskisuurten kaupunkien Eurocities-järjestöön.⁸⁵⁴ Sitä pidetään perinteisiä ystävyyskaupunkiverkostoja olennaisesti merkittävämpänä kaupunkipolitiikan yhteytenä.⁸⁵⁵ Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpisen ja tietokeskuksen johtajan Eero Holstilan lisäksi vuosikymmenen jälkipuolella Helsinkiä edusti järjestössä kaupunginjohtaja, ylipormestari Eva-Riitta Siitonen, josta tuli järjestön hallituksen puheenjohtaja vuonna 2000.⁸⁵⁶

Vaikka suureksi kaupungiksi kasvaminen oli ollut Helsingin kaupunkipolitiikan puolisena lankana jo ainakin 1900-luvun alusta, kaupunginjohtoon ja johtavien poliitikkojen strategiapuheen päälinjaksi ”metropolin tekeminen” tuli nimenomaan vuosisadan viimeisellä kymmenluvulla.⁸⁵⁷ Metropolipuhe nojasi pitkän laskukauden jälkeen uudelleen virinneeeseen kaupungin väestönkasvuun. Seudun väkiluku oli kasvanut voimakkaasti jo 1960-luvulta alkaen. 1990-luvulla kaupunkipoliittiset tavoitteet eivät olleet vain tilastolukuja. Helsingin seudun metropolistuminen haluttiin nyt rakentaa näkyväksi Helsingin kaupunkikeskustan uudistamisella. Kaupunkisuunnittelun kannalta tämä merkitsi henkistä käännettä, joka kytkeytyi yleisempään suunnitteluparadigman postmoderniin muutokseen.⁸⁵⁸ 1990-luvun kasvuhakuisen politiikan maankäytölliset pääkohdat olivat ran-

⁸⁵³ Kolbe 2002, 487.

⁸⁵⁴ Helsingin kaupungin tilinpäätös- ja kunnalliskertomus 1993, 5. HKT.

⁸⁵⁵ Kolbe 2002, 489–490. Eurocities oli noin sadan suuren ja keskisuuren kaupungin yhteenliittymä, joka koetti vaikuttaa Euroopan Unionin kaupunkipolitiikkaan. Helsinki pyrki alusta lähtien johtavaan asemaan järjestössä.

⁸⁵⁶ Kolbe 2002, 490.

⁸⁵⁷ Kolbe 2002, 484–486, 498. ”Tehdään Helsingistä metropoli!” oli Työväen Taloudellisen Tutkimuslaitoksen johtajana toimineen valtiotieteen tohtori Pekka Korpisen julistus vuoden 1989 Helsinki-päivänä. Vahvan pääkaupungin puolesta puhuivat samaan aikaan myös ylipormestari Raimo Ilaskivi ja pääministeri Harri Holkeri. Kaupungin rahoitusjohtaja Erkki Kokkonen ja tietokeskuksen johtaja Eero Holstila perustivat uutta kansainvälistä näkökulmaa käyttäneen epävirallisen Eurooppa-ryhmän vuonna 1990 laatimaan Helsingille tulevaisuuden kasvuskenaarioita siltä varalta, että Suomi liittyisi Euroopan unioniin. Kun Korpisesta tuli apulaiskaupunginjohtaja, hänestä tuli elinkeinoneuvottelukunnan vuonna 1991 asettaman kansainvälistämisaoston puheenjohtaja. Se uudisti kaupungin elinkeinopolitiikkaa ja kytki sen osaksi maankäytön ja kaupunkirakenteen suunnittelua. Kasvuun ja kansainvälistymiseen tähänneestä elinkeinopolitiikasta muodostui maankäytön ja liikenteen suunnitteluun yhdistyneenä ajattelutapa, jota kutsuttiin 1990-luvulla kaupunkipolitiikaksi muun muassa Paavo Lipposen I hallituksen hallitusohjelmassa.

⁸⁵⁸ Kolbe 2002, 503.

ta-alueiden muuttaminen satamakäytöstä asuinalueiksi, Kampin ja Töölönlahden alueen uudistaminen ja liikeydinkeskustan muutos kävelykeskustaksi.

Liikeydinkeskustan toiminnallisuuteen tai liikenteelliseen asemaan kaupunki-ideologian muutos ei kuitenkaan tuonut kovin paljon uutta sisältöä, pikemmin vain uusia perusteluita ytimen aseman vahvistamiseen. Ydinkeskustan rajoittavasta pysäköintipoliitikasta luovuttiin käytännön asemakaavapäätöksissä jo 1980-luvulla. Samoin jo Smithin ja Polvisen – ja heidän edeltäjiensä – visioima, eri liikennemuodoin saavutettavissa oleva kävely-ydinkeskusta sisältyi myös 1990-luvun kaupunkisuunnitelmiin. Ydinkeskustan katujen merkitys kuitenkin muuttui. Suunnittelussa Aleksanterinkadun alueesta tuli paikka, jossa ilmaistiin kaupungin kasvu, laatu ja suuruus. Kolben mukaan ydinkeskustan merkitys korostui Korpisen metropoliajattelussa: se oli kohtausta paikka ja kaupungin luovuuden ydin. Sosiaalidemokraattien ja vihreiden lisäksi nyt myös kokoomus hyväksyi aiempaa vähemmän varauksin ydinkeskustan jalankulkuolosuhteiden parantamisen.⁸⁵⁹

Herrasen mukaan Helsingin kaupunkisuunnittelun tavoitteena oli viraston perustamisesta lähtien varmistaa kaupungin ja seudun edellytykset kasvaa metropoliksi. Metropolialueen kansantaloudellisena tehtävänä oli taata koko maan kansainvälinen kilpailukyky.⁸⁶⁰ Aihe oli vain pitkään kansallisella tasolla poliittisesti arka. Valtioneuvosto esimerkiksi hidasti Helsingin seudun kasvua vielä 1980-luvulla ensin alue- ja sitten suhdannepoliittisista syistä.⁸⁶¹ Talouden ja tuottavuuden muuta maata nopeampi kasvuvauhti houkutteli kuitenkin investointeja, yritystoimintaa ja väestöä vääjäämättä Helsingin seudulle. Kaupungin asema seudun metropolistumisessa oli toisaalta epäselvä, koska seutu jakautui useisiin kuntiin. Väestönkasvun tiedettiin suuntautuvan muualle kuin kaupungin taajama-alueelle.⁸⁶²

Kaupunkisuunnitteluvirastoa pidettiin 1980-luvun lopulla julkisuudessa hitaana kaavojen tuottajana ja luutuneena virastona – osin täysin väärin perustein. Uusi virastopäällikkö Paavo Perkkiö puolusti 1990-luvun alussa huolellista suunnittelua ja tarkoituksellisu-

⁸⁵⁹ Kolbe 2002, 498–500.

⁸⁶⁰ Herranen 1997, 215–217.

⁸⁶¹ Schulman 2000, 85.

⁸⁶² Ks. esim. Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 25.11.1992 § 324 Esityslistan asia nro 7 Yleiskaava 1992:n hyväksyminen, 58. HKA. Aiemmin perinteisen vihreiden linjan mukaisesti pääkaupungin kasvun rajoittamista kannattanut Soininvaara oli tästä syystä tarkistanut aikaansa rakennusoikeuden mitoituksen suhteen: ”Sitten totean, että olen muuttanut mieltäni muutaman vuoden aikaana yleiskaavan mitoituksesta. Aikaisemmin olin sitä mieltä, että pitää välttää liian suuren rakennusoikeuden osoittamista Helsingin kaupungin alueelle, koska meidän tulee välttää kaupungin kasvua ja kaikkien toimintojen keskittämistä pääkaupunkiseudulle. Sittemmin olen havainnut, että narulla on hyvin vaikea työntää ja sillä, että me emme Helsinkiin järkeville paikoille kaavoita toimistoja tai asuntoja, me emme saa niitä toimistoja ja asukkaita muuttamaan Kiteelle, emme edes Tampereelle, vaan lopputuloksena on, että ne hajaavat pitkin Espoon peltoja tai mikä vielä pahempaa, Nurmijärvelle, Askolaan tai muuten tälle seudulle aiheuttaen suurta liikennettä ja saaden aikaan sellaisen moottoritiehelvetin, joka tästä alueesta hajoamisen myötä saattaa tulla. Olen kannattamassa sitä, että mitoitetaan sitten vaikka vähän ylitse ja taataan, että kaikille niille, jotka pääkaupunkiseudulle haluavat muuttaa, löytyy asuinalue järkevästi yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen eikä heidän tarvitse hajaantua pitkin tonne ja sitten muilla aluepoliittisilla keinoilla yritetään pitää tätä pääkaupunkiseudun kasvua kurissa.”

ta kasvun hidastamista. Sen sijaan kaupunginjohto pyrki asukasluvun voimakkaaseen lisäämiseen ja kiirehti esimerkiksi Vuosaaren rakentamista.⁸⁶³ Suunnittelun ja toteutuksen ristiriita oli kärjistynyt asuntomarkkinoilla pitkään, kun kysyntä kasvoi. Helsingin asuntojen hinnat karkasivat noususuhdanteessa korkealle, ja kaupunki koetti vaikuttaa niihin muun muassa hinnantasausjärjestelmän avulla.⁸⁶⁴

Holkerin hallitus teetti keväällä 1989 ylipormestari Ilaskivellä toimenpide-esityksen pääkaupunkiseudun maankäytön ja asuntotuotannon tehostamiseksi. Kokoomuslaisen Ilaskiven ja sosiaalidemokraattisen diplomi-insinööri Matti Väisäsen innolla laatima selvitys esitti mittavaa maanhankintaohjelmaa osin valtion tuella, aiempaa virtaviivaisempaa kaavoitusta, kymmenien miljoonien neliöiden uusasuntotuotantoa lähioihin junaratojen varrelle, länsimetroa ja muita uusia raideliikenneyhteyksiä.⁸⁶⁵ Projektin konsulttina työskennellyt Murole kuvasi, kuinka Keski-Pasilaan, Itäsalmeen ja Leppävaaraan rakennettaisiin 1960-luvunhenkisiä new townejä.⁸⁶⁶ Helsinki-keskeisyydestä syytetty Ilaskiven selvitys jauhettiin kuitenkin sinipunahallituksen ja keskustaopposition poliittisessa mittolössä murusiksi jo syksyyn mennessä.⁸⁶⁷ Ilaskivi moitti kaupunkisuunnitteluvirastoa kaavoituksen hitaudesta ja apulaiskaupunginjohtaja Tuomiojaa sen sietämisestä.⁸⁶⁸

Selvitystyö ei johtanut toimenpiteisiin heti, mutta se vaikutti 15 vuoden tauon jälkeen käynnistyneeseen yleiskaavatyöhön voimakkaasti. Ensinnäkin ikään kuin poliittisena alleviivauksena kaupunkipolitiikan ja suunnitteluparadigman muutokselle Tuomioja otti yleiskaavan laatimisen pois kaupunkisuunnitteluvirastolta kaupunginkanslian tehtäväksi. Osa kaavoituksen asiantuntijoista siirrettiin kanslian alaisuuteen. Toiseksi vuoden 1992 yleiskaavasta tuli nimenomaan kaupungin kasvun projektisuunnitelma.⁸⁶⁹

Korpisen ohjauksessa viimeistely yleiskaava visioi Helsingin kehitystä 20–30 vuotta eteenpäin ja kiinnitti tavoitteet maankäyttökarttoihin. Kehityskuvan lähtökohtana oli lamasta poikennut optimismi, joka oli mahdollista kansainvälisen muutoksen ansiosta. Itä-Euroopan yhteiskunnallisesta murroksesta muistutti yleiskaavan näkemys Helsingistä ”välittäjänä Länsi- ja Itä-Euroopan kaupassa ja sillanpäänä läntisille yrityksille niiden hakeutuessa Venäjän markkinoille”.

⁸⁶³ Mustonen 2010, 130–133, 161.

⁸⁶⁴ Schulman 2000, 85–87.

⁸⁶⁵ Kolbe 2002, 450–451.

⁸⁶⁶ Arkkitehti 5-6/89 Pentti Murole, Simo Järvinen, Pekka Wesamaa, Petri Jalasto, Kaupungissa taotaan nykyajan sampoa. Ks. myös Murole 2010, 242. Painamaton. Murole muistelee saaneensa työoverinsa Simo Järvisen kanssa selkeän tilauksen ja mandaatin: ”Ilaskivi ei muuttanut raportissa yhtään pilkkua tai pistettä. Hän sanoi tilaavansa töitä vain sellaisilta henkilöiltä, joihin luottaa. Työn tavoitteet ja sisältö pitää selvittää matkan varrella eikä matkan päätyttyä.”

⁸⁶⁷ Kolbe 2002, 451, Mustonen 2010, 124.

⁸⁶⁸ Arkkitehti 8/1989 Kaarin Taipale, Poliitikka ja byrokratia / Kysymyksiä Helsingin kaupungin ylipormestarelle Raimo Ilaskivelle.

⁸⁶⁹ Ks. esim. Kolbe 2002, 486, 502, Mustonen 2010, 136–138.

Yleiskaava linjasi Ilaskiven selvityksen tavoin, että kaupunkirakennetta kehitettäisiin olemassa olevien lähiöiden ja keskustan laajentamisen, ei satelliittien, varassa. Liikenteen kasvu ohjattaisiin raiteille: ”Helsingin keskustaan tukeutuvan voimakkaan rakentamisen takia seudun rakenne kääntyy keskustaan päin.”⁸⁷⁰ Yleiskaavassa erityisesti korostettiin, että nyt hylättiin perinteinen kasvun hillitsemiseen perustuva strategia.⁸⁷¹ Keskustan reuna-alueiden asukasluvun voimakas kasvuodotus pohjautui ristiriitoja herättäneeseen suunnitelmaan siirtää satamatoiminnot Länsisatamasta ja Sörnäisistä Vuosaareen.⁸⁷² Korpinen piti sitä yleiskaavan tärkeimpänä strategisena linjauksena.⁸⁷³ (Kymmenen vuoden suunnittelun ja poliittisten kiistojen jälkeen kaupunginvaltuusto vahvisti Vuosaaren sataman asemakaavan ja päätti rakentamisen aloittamisesta vuonna 2002.⁸⁷⁴) Kaupungin rantojen osoittaminen asuinkäyttöön ja ”merellisen Helsingin” kehittäminen kytkettyivät myös vuoden 1992 yleiskaavan tunnistamaan kaksoiskaupunki Helsinki-Tallinna-visioon: ”Rajan avautuminen ja kaupunkien välillä vallitseva suuri elintasojen ja kustannustasojen ero johtaa väistämättä talousalueiden jonkinasteiseen integroitumiseen.”⁸⁷⁵

Yleiskaava tulkitisi Helsingin ytimen ”koko seudun ylivoimaisesti suurimmaksi kaupakeskukseksi”, vaikka Itäkeskuksen ja muiden alakeskusten rakentamisen arvioitiin pienentäneen sen merkitystä jonkin verran 1980-luvulla. Käsite tarkoitti ydinkeskustan kaupallisuutta, ei kauppakeskusta siinä mielessä, että kokonaisuutta olisi hallinnoitu yhtenä kaupallisena yksikkönä. Kaupunki halusi, että keskusta toimisi jatkossakin ”seudun korkeimman tason palvelukeskuksena”. Viittauksena Kamppi-Töölönlahti-akselin ikuisuusaiheeseen yleiskaavan selostuksessa todettiin, että keskustan luonnetta kulttuuri- ja huvittelukeskuksena piti tukea ja vahvistaa. Kaavoitusratkaisuilla piti kuitenkin pyrkiä siihen, että liikeydinkeskustan alue säilyisi suurin piirtein silloisella paikallaan ympyrässä, jonka keskipisteenä oli Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien risteys eli käytännössä Kolmen sepän aukio. Uusia suuria kauppakeskuksia ei tullut sallia ”ydinalueen ulkopuolella”.⁸⁷⁶

Vuoden 1976 yleiskaavan periaatteista toistettiin tavoite liikeydinkeskustasta jalankulkualueena.⁸⁷⁷ Uudessakin yleiskaavassa asetettiin tavoitteeksi keskustan työmatkapysäköinnin rajoittaminen.⁸⁷⁸ 1970-luvun pysäköintipoliittisen ottelun uusintaa ei kuitenkaan

⁸⁷⁰ Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva, V-VIII. HKA. Ks myös Kolbe 2002, 490. Kuten nyt tiedetään, ”Helsingistä ei tullut uuden Pohjois-Euroopan liikeydinkeskustaa, josta käsin kansainväliset liikeyritykset operoisivat Venäjällä tai Baltiassa – yritykset menivät näihin maihin suoraan.”

⁸⁷¹ Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva, 10, 48. HKA.

⁸⁷² Helsingin yleiskaava 1992: Toteuttamissuunnitelma, 1. HKA.

⁸⁷³ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 25.11.1992 § 324 Esityslistan asia nro 7 Yleiskaava 1992:n hyväksyminen, 9. HKA.

⁸⁷⁴ Mustonen 2010, 165.

⁸⁷⁵ Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva, 31. HKA.

⁸⁷⁶ Helsingin yleiskaava 1992: Yleiskaavaehdotuksen selostus, 44. HKA.

⁸⁷⁷ Helsingin yleiskaava 1992: Yleiskaavaehdotuksen selostus, 44, 51, 93. HKA.

⁸⁷⁸ Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva, 54-55. HKA.

syntynyt, vaikka kokoomuksen Bogomoloff nosti liikeydinkeskustan pysäköintilaitosten rakentamistarpeen esiin yleiskaavan valtuustokäsittelyssä. Koko 1980-luvun jatkunut autoistumisen kasvu ja kaupunkirakenteen leviäminen vaikuttivat vääjäämättä vasemmiston ja vihreiden mielipiteisiin: ydinkeskustan pysäköintiä ei voitu vähentää. Bogomoloff ilmoitti toisaalta, että kokoomus otti uuden kurssin liikeydinkeskustan kehittämisessä eikä äänestyyttänyt valtuustoa kävely-ytimen muodostamisesta.⁸⁷⁹ Vuoden 1992 yleiskaavan arvio Helsingin niemen pysäköintilaitostarpeesta perustui edelleen autoilun kasvuennusteeseen. Tarpeen arvioitiin kuitenkin alentuneen alle neljännekseen 15 vuodessa. Kaa-voittaja oletti tarvetta olevan enää 3000–7000 autopaikan rakentamiselle seuraavan parinkymmenen vuoden aikana.⁸⁸⁰

Yleiskaavan valtuustokäsittelyssä marras-joulukuussa 1992 suurin huomio kohdistui Vuosaaren satamahankkeeseen. Kävelykeskustassa ei ollut aineksia merkittävään poliittiseen kiistaan. Asiat oli jo käsitelty hallinnossa aiemmin samana vuonna kansanäänestysaloitetta ja Mikonkatua koskevien päätösten yhteydessä. Sen sijaan Vuosaaren satamaan kiteytyntä kasvu- ja kansainvälistymisoptimismia epäiltiin erityisesti vasemmistoliitossa ja vihreissä.⁸⁸¹ Sdp piti yleiskaavasta erillisen piirikokouksen. Kaupunginvaltuusto käsiteli kansainvälistymistä syyskuussa 1994. Strategia osoitti ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämisen yhdeksi kansainvälistymisen kärkiprojektiksi. Kaupunkisuunnitteluviraston keskustaprojektin todettiin edistävän keskustan kävelyaluetta, ”josta Mikonkadun osuus on vastikään avattu”.⁸⁸²

Keskustelu polveili rasisminvastustamisesta palvelujen kielitaitovaatimuksiin ja Rion

⁸⁷⁹ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 25.11.1992 § 324 Esityslistan asia nro 7 Yleiskaava 1992:n hyväksyminen. HKA. Bogomoloff sanoi ryhmäpuheenvuorossaan: ”Me olemme tulleet sellaisen tien päähän, josta korkea aika on nyt ottaa uusi kurssi. En voi kuitenkaan yhtyä siihen käsitykseen, että tämä voisi tapahtua mitenkään kovin radikaalisti autoilua nistämällä, sillä kaikkien selvitysten mukaan, joita vähittäiskauppa on teettänyt puolueettomilla tutkimuslaitoksilla, on aivan selvää, että elävän keskustan edellytyksenä on, että sinne pääsee myös autolla ja että sieltä pääsee myös autolla.

”Kun pysäköintipaikat tällä hetkellä on rakennettu kaupunkia ympäröivien liikekeskusten yhteyteen hyvin korkeatasoisiksi, ei ole ihme, että nämä menestyvät. Se ei voi johtua vain siitä, että erääseen niistä Itäkeskukseen kulkee myös erinomainen metroyhteys.

”Tässä tietenkään ei oteta nyt kantaa pysäköintiin eikä autoistumiseen sellaisenaan, mutta haluan todeta vain sen, että keskustan liikepalvelujen elinehtona on se, että järjestetään myös pysäköinti. Yhdyin niihin käsityksiin - ja lainaan tässä itseänikin hyvin mielellään -, joiden mukaan kävelykeskusta on erittäin tähdellinen, tarpeellinen ja hyvä hanke, jota kokoomus mielellään tukee, mutta me haluamme saada sellaisen kävelykeskustan aikaiseksi, jonka alla tai välittömässä läheisyydessä on mahdollisuus pysäköidä auto, sillä julkinen liikenne ei koskaan kovin paljoa tule tästä nykyisestä tasosta paranemaan palvelutason suhteen.”

⁸⁸⁰ Helsingin yleiskaava 1992: Yleiskaavaehdotuksen selostus, 51. HKA.

⁸⁸¹ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 25.11.1992 § 324 Esityslistan asia nro 7 Yleiskaava 1992:n hyväksyminen, 20, 23, 30, 37, 58, 70, 72. HKA. Kansainvälistymisstrategian epäily tiivistyi keskustelussa Vuosaaren satamahankkeen ja EU-jäsenyyden epäilyyn tai vastustamiseen. Vasemmistoliiton Kerttu Vainio ja vihreiden Kalle Könkkölä ja Osmo Soininvaara pitivät satamaa vastustettavana tai taloudellisesti epävarmana. Heihin yhtyi kulhialaisia ja keskustalaisia valtuutettuja. Keskustan Ilkka Hakalehto syytti Korpista ja valtuuston sosiaalidemokraatteja teollisuuden poisajamisesta Helsingistä.

⁸⁸² Helsingin kaupunginvaltuuston ptk 14.9.1994 § 239 Kansainvälistyvä Helsinki – strategia 1990-luvulle. HKA.

ilmastokokoukseen, mutta valtuutetut kytkivät kansainvälistymistavoitteet myös kadun ilmiöihin. Oikeistopuolueen Georg C. Ehrnrooth moitti pultsareiden parveilua ja Taiteiden yön aiheuttamia häiriöitä. Hän arvosteli nimeä mainitsematta brittiläisen Landryn palkkaamista kaupunkikulttuurin konsultiksi. Kokoomuksen Lauri Törhönen sen sijaan vaati koivumetsän sijasta katukiviä Helsingin esitteiden kuvitukseen. Hän piti ydinkeskustasta, ”kun raitiovaunut joutuivat mutkittelemaan Aleksanterinkadulla, kun sai kävellä kadun yli olutlasin kanssa ja oli hyvä kesäinen meininki.” Sosiaalidemokraattien Ilkka Taipale kannusti uudistamaan kivijalkaliikkeiden julkisivuja: ”Pornokaupat ovat ainoat, jotka osaavat tehdä sisääntulon tyylikkääksi. Ne houkuttelevat. Mikään muu kaupungissa ei todella paljolti ole – valitettavasti – houkutelut tähän mennessä.”⁸⁸³

Kansainvälistymistavoitteista ja metropolikehityksestä tuli liikeydinkeskustan muutosten uusia perusteluita. Lisääntyvän vuorovaikutuksen ennakoitiin näkyvän erityisesti siinä, kuinka kaupunkielämä ilmeni keskustassa. Yleiskaavan kehityskuva arvioi, että Helsingin ytimestä muodostuisi uusien yhteyksien solmukohta: tamperelaisten ja turkulaisten mailailtiin sopivan tapaamisensa Helsingin ”kävelykeskustan kohtauspaikkoihin” matkallaan Pietariin balettia katsomaan.⁸⁸⁴ Liikkeytimen kiinteistönomistajat puolestaan hahmottelivat omassa suunnitelmassaan Aleksanterinkadun alueen kehittämistä kansainvälistyvän vähittäiskaupan ja rahoituksen liiketoiminta-alueeksi.⁸⁸⁵

Kaupunkisuunnitteluviraston ydinkeskustasuunnittelun asiantuntija Forssén kokosi vuonna 1994 toimenpideohjelman ydinkeskustan julkisen tilan välttämättömistä perusparannustoimenpiteistä. Juuri Helsingin kansainvälistymistavoite vauhditti nyt ydinkeskustan kunnostamista jalankulkua suosivaksi ympäristöksi: Forssénin ohjelman toimeenpanoa perusteltiin kaupunginhallituksessa kesäkuussa 1997 sillä, että Suomesta tuli EU:n puheenjohtajamaa vuonna 1999 ja 450 vuotta täyttävästä Helsingistä EU:n kulttuuripääkaupunki vuonna 2000.⁸⁸⁶

Ilaskiven seuraaja kaupunginjohtajana, ylipormestari Kari Rahkamo nosti vuosikertomuksessa kansainvälistymisen tärkeäksi trendiksi vuonna 1995. Rahkamo teki eroa edeltäjänsä pakolaisvastaisuuteen pitämällä etnisiä vähemmistöjä kaupungin rikkautena, joka näkyi kulttuurin monipuolistumisena. Myös Aleksanterinkadun alueen kiinteistönomistajayhtiöt ilmaisivat tukensa kulttuuripääkaupunkihankkeelle vuonna 1995.⁸⁸⁷

Samana vuonna yhtiöt päättivät myös kohentaa liikeydinkeskustan ilmettä yhteisellä kiinteistöjen valaistussuunnittelukilpailulla.⁸⁸⁸ Helsingin ytimen kansainvälisen maineen kohentaminen oli yhtiöiden näkökulmasta välttämätöntä vuokralaishankinnan kan-

⁸⁸³ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 14.9.1994§ 239 Esityslistan asia nro 8 Kansainvälistyvä Helsinki – strategia 1990-luvulle. HKA.

⁸⁸⁴ Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva, V-VIII. HKA.

⁸⁸⁵ Aleksin 2002, 65-66. ELKA.

⁸⁸⁶ Helsingin kaupunginhallitus esityslista 2.6.1997 Kaj/6. HKA.

⁸⁸⁷ Aleksin Alueen Kehitys Oy hallituksen ptk 2.10.1995. ELKA.

⁸⁸⁸ Aleksin Alueen Kehitys Oy hallituksen ptk 28.4.1995. ELKA.

nalta. Pankkien väistyvien konttorien tilalle haviteltiin pohjoismaisia ja länsieurooppalaisia merkkiliikkeitä ja business-to-business-yrityksiä.⁸⁸⁹

11.2 Katu kaupunkielämän käyttöliittymäksi

Forssénin listasta laaditun ”keskustan katuympäristön ja jalankulkuolosuhteiden parannusohjelman” pääpaino oli ensi vaiheessa liikeydinkeskustan laitamilla.

Kaupunkisuunnitteluvirasto esitti Mannerheimintietä nykyisenkaltaiseksi ”puistokaduksi” Erottajan ja Rautatienkadun välisellä osuudella: se tarkoitti puuistutuksia ja pyöräilykaistoja. Ensimmäiset puut istutettiin Stockmannin kohdalle vuonna 1994.⁸⁹⁰ Vuosikymmenen lopulla toteutettu Mannerheimintien alkupään bulevardisointi oli kuin vanhaa enemmistöläisyyttä, korjausliike Helanderin ja Sundmanin vuonna 1970 kritisoimaan Mannerheimintien puiden hävittämiseen. Nykyaikaisen museon Kiasman edusta ja Mannerheimin aukio rakennettiin parannusohjelman mukaisesti luonnonkivilaatoista vuonna 1997. Forssénin kokoamasta ohjelmasta toteutettiin myös Elielin aukion ja Asema-aukion kiveäminen maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen jälkeen 1998 ja 1999. Lisäksi Postikadulla, Rautatientorilla ja Kauppatorilla tehtiin kymmenien miljoonien markkojen perusparannus.

Aleksanterinkadun alueella levennettiin Pohjoisesplanadin pohjoispuolinen jalkakäytävä Unioninkadun ja Keskuskadun välisellä osuudella osittain ajoradan päälle. Jalkakäytävä varustettiin sulatuslaitteilla ja päällystettiin graniittilaatoin. Kluuvikadun eteläisen jakson perusparannus kävelykaduksi toteutettiin vuonna 1999, kun Kämpin galleria- ja hotellikiinteistön kunnostus valmistui. Ohjelma kattoi myös Esplanadinpuiston valaistuksen uudistamisen ja Yrjönkadun, Erikinkadun ja Kampintorin jalankulkuolojen parantamisen jalkakäytävien leventämisellä, suojapollareilla ja mukulakivipäällysteellä. Sen sijaan Kolmen sepän aukion ja Aleksanterinkadun uudistaminen ja Keskuskadun rakentaminen kävelykaduksi edellyttivät kaupunkisuunnittelijoiden mielestä muun muassa pysäköintilaitosten rakentamista. Ne eivät sisällyneet kaupunginhallituksen hyväksymään kolmen vuoden toteutusohjelmaan, jonka urakoiden yhteenlasketun loppusumman arvioitiin vuonna 1997 nousevan vähintään 60 miljoonaan markkaan.⁸⁹¹

Ohjelman toteuttaminen ei nostattanut mainittavia kunnallispoliittisia kiistoja. Kyse ei silti ollut niinkään yksimielisyydestä helsinkiläisten jalankulkijoiden palvelemiseksi. Rakennusvirasto huomautti: ”Katu- ja puistojen riittämättömästä ylläpidosta johtuva epäsiisteys ja ränsistyneisyys on jalankulkijoiden kannalta jopa suurempi viihtyisyysongelma kuin puutteelliset kulkureitti- ja liikennejärjestelyt.”⁸⁹² Kaupunginhallitus piti oh-

⁸⁸⁹ Aleks 2002, 60-68, 94. ELKA.

⁸⁹⁰ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Toimintakertomus 1994, 6. HKT.

⁸⁹¹ Helsingin kaupunginhallitus esityslista 2.6.1997 Kaj/6. HKA.

⁸⁹² Helsingin kaupunginhallitus esityslista 2.6.1997 Kaj/6. Liite Rakennusviraston lausunto. HKA.

jelman toteuttamista tarpeellisena Helsingin kansainvälisen maineen kannalta. Katukivillä koettiin rakennettaman kriteerit täyttävä metropolin ydinkeskusta. Ydinkeskustan jalankulkuolojen kehittymättömyys ja katujen muodostuminen yksipuolisesti vain sujuvan ajoneuvoliikenteen väyliksi viittasivat kiusallisesti kansalliseen modernistiseen perinteeseen. Uudistuslinja sisälsi kaupunkipoliittisesta luonteestaan huolimatta myös ajatuksia liikenteen kehittämiseksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suuntaan. Helsinki esimerkiksi hakeutui kaupunkiliikenteen kehittämisen kansainväliseen Car Free Cities -järjestöön vuonna 1994.⁸⁹³

Suunnitteludiskurssi teki eroa menneeseen. Filosofit Jarkko S. Tuusvuoren mukaan ”modernismin riemuvoitto on merkinnyt kokonaisten rakentajasukupolvien epäkouluttamista. Asia ei ehkä olisi niin vakava, ellei samalla olisi tuhottu ympäristöä. Katua ei tajua julkiseksi tilaksi, aukiot ovat tyhjiä kohtia rakennusmassojen välissä, julkisivuja ei enää tehdä lainkaan.”⁸⁹⁴ Korpinen yhdisti modernismiin tasa-arvon ja hyvinvointivaltion, mutta kärjisti, että modernistisessa kaupunkisuunnittelussa ”jalankulun uskottiin häviävän historian roskatynnyriin auton ylivoiman alta”.⁸⁹⁵

Kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehti Leena Tuominen pohti, että ”kävelevän ihmisen näkökulmasta katsoen vanhojen eurooppalaisten kaupunkien rakenteessa on paljon hyvää. Katuja, aukioita ja niiden rytmiä, rakennuksia, puistoja ja rakenteita kannattaa edelleen tutkia.”⁸⁹⁶ Arkkitehdit Panu Lehtovuori ja Jari Mänttari pitivät Helsingin heikkoutena ”kansainvälisessä katsannossa” nimenomaan ydinkeskustan katukuvan valjuutta ja urbanismin heiveröisyyttä. Ytimen julkisia paikkoja, ”city-lifen näyttämöitä”, tuli kehittää kiinteistökehittämisen rinnalla: ”Keskusta on toimen miesten ja rahantekijöiden, mutta vielä enemmän sosiaalisten keksijöiden, tapahtumanikkareiden, elämäntaiteilijoiden, turistien, sisäsiittoisten pienryhmien ja kaikkialla aikaansa viettävien keskiluokkaisten ihmisten.”⁸⁹⁷ Postmodernissa suunnittelussa tunnutaan korostavan paikan sosiaalisen merkityksen tunnistamista. Esimerkiksi Peter Newman ja Jeffrey Kenworthy ovat määritelleet suunnittelussakin olevan kyse ”yhteisöjen eikä vain infrastruktuurin kehittämisestä”.⁸⁹⁸

Kaupunki kohensi ydinkeskustan katu ympäristöä puuistutuksin ja katukivin. Samanaikaisesti ytimessä toteutettiin merkittäviä julkisia ja puolijulkisia kiinteistöprojekteja. Missä kuluttajakäytön uudisrakentaminen kohdistui Aleksanterinkadun-Mannerheimin-

⁸⁹³ Helsingin kaupunki, Tilinpäätös- ja kunnalliskertomus 1994, 23. HKT. Liittymisestä päätti nimenomaan kaupunginhallitus.

⁸⁹⁴ Arkkitehti 2–3/1995 Jarkko S. Tuusvuori, Kadun kielto, fasadin hävitys, julkisen tilan tuho. Roger Scruton modernin arkkitehdin epäkoulutuksesta. Roger Scruton, *The Classical Vernacular*, 1994.

⁸⁹⁵ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 12.9.2007 § 227. HKA.

⁸⁹⁶ Arkkitehti 5 / 1990 Kaarin Taipale, Kaupunkisuunnittelun teesit 90-luvulle siirryttäessä.

⁸⁹⁷ Arkkitehti 1/1995, Panu Lehtovuori ja Jari Mänttari, Kampi – Töölönlahti: kaava kaupungin ideana ja tulkina.

⁸⁹⁸ Newman ja Kenworthy 2007, 108.

tien-risteyksen läheisyyteen, siinä taiteen, kulttuurin ja hallinnon uudet tai uudistuneet merkkirakennukset sijoittuivat ydinkeskustan seuraavalle kehälle. Korpinen luetteli vuoden 1997 aikana rakenteilla tai suunniteilla olleet keskustahankkeet: nykytaiteen museo Kiasma, Tennispalatsin muutos, Lasipalatsin peruskorjaus, Kampin linja-autoasema, eduskunnan lisärakennus, musiikkitalo, Töölönlahden suunnittelukilpailu. Lisäksi hän muistutti hotelli Scandicin ja Sanomatalon rakentamisesta ja Mannerheimintien ja Pohjoisestplanadin peruskorjauksesta. ”Kaikkien näiden rakennushankkeiden myötä Helsingille hahmottuu uuden vuosituhatosen keskusta, joka painottuu taiteeseen, viihteeseen ja mediaan. EU:n aluekehitysrahasto huomioi Helsingin kaupunki uudistusprojektin. Lasipalatsin elokuva- ja mediakeskus valittiin ainoana suomalaishankkeena Urban Pilot -hankekilpailun rahoituskohteeksi”, Korpinen totesi.⁸⁹⁹

Kaupunkisuunnittelusta vastaavaa apulaiskaupunginjohtajaa arvosteltiin kokonaisvaltaisen suunnittelun hylkäämisestä ja diletantismista mutta kiiteltiin jälkeensä aikaansaavaksi.⁹⁰⁰ Helsingin keskustaa rakennettiin 1990-luvulla – yleiskaavan ja muiden suunnitelmien puitteissa - projekteittain, asenteella, jota apulaiskaupunginjohtaja kutsui inkrementalistiseksi ja esimerkiksi Haarni postmoderniksi.⁹⁰¹ Tärkeämpää kuin alueiden tavoitetilaa yksityiskohtaisesti määrittävä yleissuunnittelu oli saada hankkeita käyntiin.⁹⁰² Niiden ajateltiin tuottavan valmistuessaan uusia mahdollisuuksia, joita yleissuunnittelun alkutilanteessa olisi ollut jopa mahdotonta havaita.

Yksi Korpisen ja suunnitteluprofession välisistä henkisistä otteluista käytiin linja-autoaseman sijaintipaikasta.⁹⁰³ Perkkiö ajoi voimakkaasti vaihtoehtoista ratkaisua, jossa linja-autoasema olisi sijoitettu maan alle rautatieaseman yhteyteen. Suurin osa kaupunki-

⁸⁹⁹ Helsingin kaupungin vuosikertomus 1997, 20. HKT.

⁹⁰⁰ Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 12.9.2007 § 227. Helsingin arkkitehtuuri nyt! – Helsingin arkkitehtuuripoliittisen ohjelman lähetekeskustelu. HKA. Kaupunginvaltuutetut arvioivat arkkitehtuuripoliittisessa keskustelussa Korpisen 16 vuotta kestänyttä apulaiskaupunginjohtajuutta. Vihreiden Soininvaaran mukaan ”apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpisen aikana Helsinki on parantanut selvästi keskustan ilmettä ja toimivuutta. Voi sanoa, että hän luovuttaa paljon paremman keskustan kuin mitä aikanaan itselleen sai.” Kokoomuksen Jan Vapaavuori yhtyi Korpisen näkemykseen, että yhdyskuntarakenteen hajautuminen oli pk-seudun suurimpia ongelmia, ja ilmoittautui Korpisen linjalle kannattamaan ihmisen mittakaavaan sopeutettuja toreja ja kävelykatuja, joilla ”ihmiset oikeasti viihtyvät”.

⁹⁰¹ Haarni 2000, 132.

⁹⁰² Näin tulkitsevat ainakin toimintatavan kriitikot. Ks. esim. Arkkitehti 2/1998 Lars Hedman, Tulevaisuuden Töölönlahti: ”Sellaista kokonaissuunnitelmaa ei kuitenkaan ole, josta näkyisi Suomen tärkeimmän alueen tuleva käyttö ja kaupunkikuvallinen ilme. Tämä ei ole vastuullista kaupunkisuunnittelua.”

⁹⁰³ Kyseenalaista on, miltä osin kyse oli suunnitteluparadigmojen välisestä skismasta, eikä kysymyksen syvälinen analysointi kuulu tämän tutkimuksen piiriin. Ks. Arkkitehti 3/1997 Tegelman, Taidetta? Sumeaa logiikkaa? ja Jan Verwijnen ja Panu Lehtovuori, Säätelystä kehitysmahdollisuuksien etsintään. Tegelman käytti inkrementalisuuden käsitettä täysin suunnittelemattoman ja markkinavoimien vapaan toteutuksen varassa tapahtuvan kaupunkikehityksen kuvaamiseen. Samaan tulkintaan tuntuvat päätyneen myös Verwijnen ja Lehtovuori. Helsingin kaupunkisuunnittelua ei ole perusteltua pitää Korpisen aikana tässä mielessä inkrementalistisena, vaan pikemmin strategisena ja osallistavana suunnitteluna.

suunnittelijoista- ja tutkijoista tuntui asettuvan Perkkiön kannalle. Myös Rolf Martinseinin johtama Helsingin kaupunkisuunnitteluseura arvosteli Kampin keskuksen ratkaisua.

Korpisen linja voitti, koska se johti nopeaan toteutukseen, mitä valtuuston enemmistö arvosti.⁹⁰⁴ Kaupungin strateginen tavoite olikin houkutella investointeja. Arvostelijoille tämä näyttäytyi kaupungin myymisenä ja julkisen tilan yksityistämisenä.⁹⁰⁵ Inkrementalistinen ote näkyi myös kesän 1997 katuympäristön parantamishohjelmassa: se sisälsi vain sellaiset kadunrakentamisen toimenpiteet, jotka olivat toteutettavissa nopeasti, mutta ei Kolmen sepän aukion ja Aleksanterinkadun perusparantamista eikä Keskuskadun kävelykatua, koska niiden edellyttämät liikenteelliset projektit – Kluuvin pysäköintilaitos ja Aleksanterinkadun-Keskuskadun huoltotunnelikatu – eivät olleet vielä riittävän pitkällä.

Kulttuurilaitosten rakentamisessa ja katujen ja torien parantamisessa näkyi valmistautuminen kansainväliseen huomioon vuosituhannen vaihteessa.⁹⁰⁶ Kolben mukaan kulttuuri kuului erityisesti Siitosen ajan kansainvälistymisstrategiaan.⁹⁰⁷ Taustalla oli myös syvempi kaupunkipolitiikan kulttuurinen käänne. Jörn Donnerin johtama kulttuurisuunnitelmatyö esitti jo kymmenkunta vuotta aiemmin 1990-luvusta kulttuurin vuosikymmentä ja muun muassa Lasipalatsin, Kaapelitehtaan ja Tennispalatsin muuttamista kulttuurin käyttöön ja Töölönlahden kulttuurirakennuksia.⁹⁰⁸ Julkista tilaa uudistettiin nimenomaan arkipäivän kaupunkielämän ja toisaalta tapahtumien käyttöön. Kolmen sepän aukion katusoittajien 1980-luvulla aloittama urbanistinen kulttuurirenessanssi kasvoi Juhlaviikkojen Taiteiden yön karnevaaliksi, jossa kaupunki juhli olemassa oloaan juuri keskustassa ja erityisesti rakennusten välisissä tiloissa, kaduilla, puistoissa ja aukioilla.⁹⁰⁹

Kolbe pitää kulttuuripääkaupunkiprojektin alkusysäyksenä brittiläisen konsultin Charles Landryn työtä Helsingissä vuonna 1994. Landry sivuutti suomalaisen käsityksen Euroopan reunalla olemisesta (on the edge) sanomalla, että Helsinki voi omia vahvuuksiaan

⁹⁰⁴ Mustonen 2010, 177–180.

⁹⁰⁵ Ks. esim. Taipale 2009. Taipale osoittaa, kuinka julkisen ja yksityisen toimijan välinen kumppanuus voi johtaa julkisen tilan kaupallistumiseen ja julkisen luonteen vähenemiseen.

⁹⁰⁶ Ks. esim. Arkkitehti 5/1999 Esa Laaksonen, Ruotsinlaiva olohuoneessa (pääkirjoitus). Laaksonen tulkitsi julkisen tilan kohentamisen kasvojenpesuksi: ”Julkinen tila on yhteistä tilaamme. Pääkaupunkimme valmistautuu parhaillaan kiireisesti 450-vuotisjuhlia ja ensi vuoden kulttuuripääkaupunkihankkeeseen. Puistoja kunnostetaan, jäteastioita uusitaan, katujen pinnoituksia parannellaan. Kaupunkilaisille rakennetaan yhteistä olohuonetta. Ydinkeskustaan on vastikään valmistunut ja on valmistumassa runsaasti uutta julkista tai julkisluonteista tilaa: Kampin alueen suunnittelu tuntuu vihdoinkin saavan muotoaan, Töölönlahdelle rakennetaan suurta puistoa, musiikkitalokilpailu on parhaillaan käynnissä. Sanoma-yhtiöiden toimitalon kaupunkilaisille avoin suuri sisätila otetaan käyttöön aivan lähiaikoina.”

⁹⁰⁷ Kolbe 2002, 493.

⁹⁰⁸ Kolbe 2002, 492.

⁹⁰⁹ Arkkitehti 5/1999 Esa Laaksonen, Ruotsinlaiva olohuoneessa (pääkirjoitus). Päinvastoin kuin suurin osa julkiseen kommentointiin osallistuneista, Laaksonen piti Taiteiden yön aiheuttamista häiriöistä käytyä keskustelua melko turhana: ”Suomalaisen kaupunkikulttuurin kehittymättömyydestä kertoo lehdistössä viime aikoina käydyt keskustelut katutilasta yleisenä käymälänä ja alkoholin nauttimisesta julkisissa tiloissa.”

hyödyntäen hyvin sijoittua globaalin kaupunkikehityksen kärkeen (the cutting edge).⁹¹⁰ Landry korosti helsinkiläisille, että kulttuuriin kuului taiteen lisäksi esimerkiksi kaupungin hyvin toimiva infrastruktuuri, siisteys, muotoilu, jääkiekkoilu, katukahvilat, pimeän ajan valotaide ja niin edelleen.⁹¹¹ Näkökulma kuulosti tuoreelta 1990-luvulla, mutta lama-ajan oloissa ulkomaisen konsultin käyttöä jouduttiin erikseen perustelevaan.⁹¹² Landryn mukaan maailman parhaita kaupunkeja yhdisti varsin pieni koko – alle kaksi miljoonaa asukasta – ja hyvä saavutettavuus ja käveltävyys. 2000-luvulla hän arvioi, että Helsinki hyvinkin jo kuului tähän joukkoon.⁹¹³

Erityisen vaikuttanut Landry oli yhdestä Helsingin postmodernien kaupunkitapahtumien merkkipaalusta, Leningrad Cowboysin ja Puna-armeijan kuoron yhteisestä konsertista Senaatintorilla kesäkuussa 1993. Arviolta jopa 70 000 hengen yleisön kerännyt Total Balalaika Show merkitsi britille oivaltavaa leikkiä, jossa suomalaiset jättivät ironiset jäähyväiset ankealle suhteelleen romahtaneeseen Neuvostoliittoon.⁹¹⁴ Panu Lehtovuori pitää Total Balalaika Show'ta radikaalina muutoksena maan arvokkaimman tilan käyttämisessä: se oli ”todellinen karnevalistinen keksintö”.⁹¹⁵

Tästä alkoi Helsingin ytimen kaupunkitilankäytön vallankumous, joka tukeutui jalankulkemiseen. Se merkitsi julkisen tilan väliaikaista monopolisointia, tapahtumien avointa saavutettavuutta ja yleisön sekoittumista.⁹¹⁶ Samana Leningrad Cowboysin viikonloppuna yrittäjä Kaj Grönqvist laittoi Eteläsatamaan hiekkarannan beachvolleyta varten.⁹¹⁷ Marraskuussa Rautatientorille pystytettiin joulukylä ja Seiterän tivoli.⁹¹⁸ Heti keväällä 1994 Helsingin Jokerit juhli jääkiekkoilun Suomen mestaruutta Senaatintorilla 20 000 faninsa kanssa.⁹¹⁹ Vuoden kuluttua arvioiden mukaan jopa satatuhatta henkeä saapui juhlimaan Suomen ensimmäistä jääkiekkoilun maailmanmestaruutta Helsingin ydinkeskustan

⁹¹⁰ Landry 2007, 324-325.

⁹¹¹ Kolbe 2002, 492.

⁹¹² Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 14.9.1994§ 239 Esityslistan asia nro 8 Kansainvälistyvä Helsinki – strategia 1990-luvulle. HKA.

⁹¹³ Landry 2007, 279. ”This is why in surveys of world’s best cities places like Copenhagen, Zurich, Stockholm and Vancouver always come out top. Most have less than 2 million inhabitants. They are walkable and accessible. --- This is the big opportunity for less-known cities at a time when edge places and peripheries can become hubs and even small towns can get on the radar screen. Think of Helsinki, Geneva or Antwerp.”

⁹¹⁴ Landry 2007, 411, Timonen 2006, 254-256. Aki Kaurismäen dokumenttielokuvan Total Balalaika Show inspiroitut tulkinnot korostivat Landrya enemmän konsertin sovintoheikettä ja historian tunnustamista. Ranskalainen elokuvaohjaaja Chris Marker löysi Kaurismäeltä merkkejä ”Imperiumin romahdusta seuraavasta lyhyestä utopian syksystä”.

⁹¹⁵ Lehtovuori 2000, 111.

⁹¹⁶ Ks. Terho 2002, 307–322. Terho tarkasteli ensimmäisenä Suomessa kaupunkifestivaalia tilallisina käytäntöinä.

⁹¹⁷ Helsingin Sanomat 10.6.1993 Annukka Oksanen, Hiekkaranta purjehtii Helsinkiin, Kaj Grönqvist toi 400 tonnia hiekkaa vain muutaman päivän tähden.

⁹¹⁸ Helsingin Sanomat 28.11.1993 Ulla Janhonen, Joulukarnevaalit toivat tivolin Rautatientorille.

⁹¹⁹ <http://www.iltasanomat.fi/mmkiekkko/art-1430968210924.html>.

kaduille ja Kauppatorille.⁹²⁰ Maakuntapäivien ja ylipormestarin popkonserttien jälkimainingeissa juhlistettiin Senaatintorilla EU-puheenjohtajuutta jazzilla, rockilla ja maailmanmusiikilla 15 000 ihmisen voimin kolmen päivän ajan vuonna 1999.⁹²¹

Samalla tavoin kuin kansa oli perustanut modernin, itsenäisyyttä tavoittelevan kansalaisten Suomen torien mielenosoituksissa vuonna 1905, kansa perusti nyt 1990-luvulla pääkaupungin toreilla uuden postmodernin Suomen. Yksilöt, yritykset ja kaupungit tähtäsivät unelmissaan kansainväliseen menestykseen. Kansainvälinen läpimurto oli myös Leningrad Cowboysin ja Puna-armeijan kuoron julkisena tavoitteena.⁹²² Postmoderniin kuului, että 1990-luvun suurien toritapahtumien yleisö rakensi osallistumisellaan pikemmin yksilöllistä minuutta kuin kollektiivista identiteettiä.⁹²³ Suurelle osalle kansasta yksilöllinen identiteetti ja menestyminen tarkoitti tuolloin selviytymistä laman ja massatyöttömyyden oloissa.

Euroopan integraatio motivoi ydinkeskustan uudistajia, koska luonnonkivilaatoilla tai nupukivillä päällystettyjen, hyvin valaistujen jalkakäytävien ajateltiin tuottavan keskieu-rooppalaisentuntuisen kävijäkokemuksen päivittäin sadoilletuhansille jalankulkijoille. ”Kaupungin muuttumisen aistii jalkapohjien kautta”, tulkitsee Samu Nyström.⁹²⁴ 1990-luvun alkupuolen kaupunkikulttuurisesta muutoksesta todisti, että useat asiantuntijat ymmärsivät juuri ydinkeskustan vanhat kadut ja torit paikoiksi, joissa kaupunkilaiset parhaiten nauttivat arjen ja juhlan elämyksistä. Lehtovuoren mukaan tärkeimmät tapahtumapaikat ovat symbolisesti keskeisiä kaupunkitiloja, kuten historiallisilla merkityksillä latautuneet Aleksanterinkatu, Esplanadinpuisto, Rautatienatori, Senaatintori ja Kauppatori.

Taiteiden yön kaltaiset massatapahtumat muuttivat Helsingin järkevän ja suoralinjaisen katuverkoston ja torit situationistiseksi labyrintiksi. Kaupunkia ei voinut enää havainnoida riittävän hyvin yhdestä kohdasta. Ihmisen tuli kävellä paikasta toiseen, jotta hahmottaisi kokonaiskuvan siitä, mitä oli meneillään.⁹²⁵ Sitä vastoin vuosikymmenen alussa oli vielä oltu modernismia kritisoiden valmiit julistamaan kadut näkymättömiksi ja katu-elämä kadotetuksi.⁹²⁶

⁹²⁰ <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/jaakkiekon-ensimmäinen-mm-kulta-sai-suomalaiset-sekaisin>.

⁹²¹ Ilmonen 2000, 100.

⁹²² Helsingin Sanomat 13.6.1993 Teppo Sillantaus, Puna-armeija valloitti Helsingin, Leningrad Cowboys ja neuvostoarmeijan kuoro varastivat show’n Senaatintorilla. ”Sekä kuoro että Leningrad Cowboys satsaavat tosissaan yhteisen show’n myyntiin länteen.”

⁹²³ Ilmonen 2000, 101–102.

⁹²⁴ Samu Nyström Facebookissa 25.10.2015. Sitaatti on kaupunkitutkijan kohtaamalta eläkeläisrouvalta Joensuun torilta.

⁹²⁵ Lehtovuori 2000, 110–111.

⁹²⁶ Ks. esim. Arkkitehti 5/1990 Kaarin Taipale, Näkymättömät kadut. Vielä vuonna 1990 Taipale totesi pessimistisesti: ”Amerikkalaiset eivät tarvitse piazzoja, koska he istuvat kotona katsomassa televisiota, kirjoitti Robert Venturi vuonna 1966. Toteamus pitää paikkansa tänään Helsingissäkin.” Taipaleen näkemyksen mukaan ”Gorbatshovin ja Bushin saapumista Helsinkiin ei seurattu katuvarsilla vaan kotona.”

Vuosikymmenen puolimaissakin suomalaista asiantuntijakeskustelua leimasi jonkin verran kesän 1970 kävelykatukokeilun tunnelmaa muistuttava kansallinen alemmuudentunne. Kun kaupunkeja tarkasteltiin rakennettuna ympäristönä, keskustoja heikensi suunnittelijoiden mielestä se, että niissä oli modernistisen suunnittelun hengessä priorisoitu moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus. Katu oli paikkana hävinnyt. Esimerkiksi arkkitehti Ulla-Kirsti Junttila vertasi vuonna 1995 julkaisemassaan suunnitteluoppaassa Suomea Ruotsiin ja Tanskaan ja huomautti, että ”kaupunkiemme keskustoja leimaavat edelleen ajoneuvoliikenteen vaatimukset ja tekninen varustus”. Päinvastoin kuin juuri missään Suomen kaupungissa, Ruotsin ja Tanskan pienissäkin taajamissa oli 1990-luvulla laaja jalankulkualaue.⁹²⁷

Myös arkkitehti Mikko Heikkilä, kaupan tutkija Tuomas Santasalo ja liikennesuunnittelija Björn Silfverberg avasivat ikkunoita Eurooppaan julkaisemalla ympäristöministeriön kustannuksella katsauksen pohjoismaisista kävelykeskustoista 1990-luvun puolimaissa.⁹²⁸ Mikonkatua onnistuneena pitänyt Heikkilä moitti suomalaiskaupunkien autoiluriippuvais- ta liikennejärjestelmää ja takapajuisia asenteita. Hänen mielestään kävelykadut olivat osa pohjoismaista kaupunkielämää siinä missä tori ja kaupungintalokin.⁹²⁹ Kaupunkisuunnitteluviraston Forssén sai vielä vuonna 1995 vakuutella julkisuudessa, että Helsinki seurasi kyllä keskieuropalaisyhteisön perässä: keskustojen uudistaminen oli saanut uutta vauhtia esimerkiksi Saksassa 1980-luvulla.⁹³⁰

Arkkitehti-lehden päätoimittaja Esa Laaksonen otti etäisyyttä suunnitteluun ja rakentamiseen ja painotti ihmisten käyttäytymisen merkitystä. Hän piti keskustojen elävyyden kannalta tärkeimpänä sitä, että kaupunkitila mahdollisti kaupunkilaisyhteisön toiminnan joustavasti ja spontaanisti. Laaksonenkin iloitsi 1990-luvun kaupunkikarnevalismista: ”Kun Suomi juhli jääkiekkomaailmanmestaruuttaan, pääkaupunkimme paljasti joustavuutensa, raikkaan spontaaniutensa ja lähes unohtetut mahdollisuutensa. Se oli tuon yhden illan asukkaalleen rakas ja yhteisöllinen olohuone, unohtumattoman elämyksen kehys. Näin toimii ihmisen itselleen aikojen saatossa rakentama Kaupunki.”⁹³¹ Arkkitehti Juhani Pallasmaa korosti kaupunkielämyksien visuaalisuuden lisäksi kuuloaistia ja ruumiillista kokemista, jalankulkemista. Kaupunki koettiin eri paikoissa liikkuen sirpaleisena ja katkonaisena. Yllätykselliset ja spontaanit tapahtumat toteutuivat tehokkaimmin ”ajan jälkiä” sisältävässä kaupunkitilassa.⁹³²

⁹²⁷ Junttila 1995, 9, 38.

⁹²⁸ Heikkilä, Santasalo ja Silfverberg 1994.

⁹²⁹ Alueuutiset 19.4.1995 Arja Suomalainen, Kävelykeskustat ovat osa pohjoismaista kaupunkielämää.

⁹³⁰ Alueuutiset 19.4.1995 Arja Suomalainen, Kaupunkisuunnitteluvirastossa vakuutetaan: Helsinki seuraa perässä.

⁹³¹ Arkkitehti 1/1996 Esa Laaksonen, Kaupungin suunnittelusta.

⁹³² Arkkitehti 1/1996 Juhani Pallasmaa, Kaupunkielämys. ”Kaupunki, joka koetaan lukemattomien vaikutelmien summana, on taidemuotona sukua kollaasille ja elokuvamontaasille. Meidän aikamme pakonomainen kiinnostus kollaasiin kuvastaa viehtymystä sirpaleisuuteen ja katkonaisuuteen sekä ajan jälkien kaipuuta.”

Koska esimerkiksi Senaatintori säilyi enemmän aikaa rauhallisen autiona, tori ja katu poikkesivat Mervi Ilmosen mukaan edukseen varta vasten viihteen käyttöön tuoteistetuis- ta ympäristöistä. Perinteisen ympäristön tietyllä yleveydellä oli arvonsa myös poikkeus- tapauksina pidettävien vähemmän vakavien juhlien kannalta.⁹³³ Niinpä Lehtovuori teore- tisoi informaatioajan kaupunkitilan sumeaksi: ”Sumea kaupunki kuvaa aikamme aktuaali- soitunutta urbaanien ilmiöiden joukkoa maantieteellisessä kontekstissaan.” Kuten muiden materiaalisten hyödykkeiden, myös julkisen tilan arvo syntyi siitä, että se kantoi informaa- tiota ja mahdollisti väliaikaisen ja katoavan toiminnan, kuten vaikkapa rock-konsertit.⁹³⁴ Mäenpää viittasi tapahtumiseen ja kulkemiseen väittäessään, että kaupunki oli pikemmin prosessi kuin paikka.⁹³⁵ Toisaalta 1990-luvulla muutkin kuin kaupunginvaltuutettu Ehrn- rooth paheksuivat Taiteiden yötä vääränlaisesta karnevalisoinnista. Kolumnistit ja pää- kirjoitustoimittajat häpesivät nuorten päihtynyttä bailaamista ja kuseskelua. Se osoitti Ti- mo Cantellin tulkinnan mukaan puutteellista näkemystä postmodernin karnevaalin kak- soismerkityksestä. Epävarmuuden keskellä elämisen nimenomaan kuuluu erilaisuuden ja toiseuden sietäminen.⁹³⁶

1990-luvun alemmuudentuntoinen vertailu idealisoituu keskieuropalaisuuteen tuo mieleen, kuinka nopeasti Aleksanterinkadusta nolostuttiin kävelykatukokeilun kesänä 1970. Kaupunkioppineisuus lisääntyi 1990-luvulla, mutta keskustelun pohjavireenä säi- lyi tuttu häpeäntunne.

11.3 Katu, maine, luova talous

Ydinkeskustan katujen ja muiden julkisten tilojen parantamisella ja aiempaa rennommil- la käyttömahdollisuuksilla Helsinki rakensi tietoisesti uutta imagoa – tai oikeammin har- joitti mainepolitiikkaa, joka palveli sen tavoittelemaa metropolikehitystä.⁹³⁷

Metropolin ydin kuului kaikille eikä kenellekään erityisesti.⁹³⁸ Tämä periaate toteutui päivittäin juuri ydinkeskustan perinteisillä kaduilla ja aukioilla paremmin kuin muual-

⁹³³ Ilmonen 2000, 101.

⁹³⁴ Arkkitehti 1/1996 Panu Lehtovuori, Sumea kaupunki.

⁹³⁵ Mäenpää 2000, 19–21. Mäenpään mukaan kaupungilla olemisesta tuli vuosisadan lopulla olemista liikkeel- lä. Se näkyi jo 1960-luvun skootteriajeluna ja myöhemmin pienten autojen yleistymisenä ja polkupyöräilyn ren- nessanssina. Kävelyn rinnalle tuli jalankulkumuodoksi esimerkiksi rullaluistelu ja -lautailu. Kännykkäkulttuuri ja muu digitalisoituminen tuki kaupungin kokemista paikasta toiseen liittämisinä.

⁹³⁶ Cantell 1995, 137.

⁹³⁷ Ks. esim. Kervanto Nevanlinna 2000, 301. ”Helsingin uusi kaupunkipolitiikka edellytti johdolta tietoista kan- taa siihen, mistä Helsingissä oikeastaan oli kyse. Yhdeksi tärkeäksi ulottuvuudeksi muodostui ajatus avoimes- ta, elävästä kaupungista, vapaammasta ”keskieurooppalaisesta” katukulttuurista. Siihen liitettiin myös kaupun- gin suvaitsevaisuus käyttää julkista kaupunkitilaa erilaisten tapahtumien tuottamiseen.”

⁹³⁸ Ks. esim. Arkkitehti 3/1999 Andrea Kahn, Urbaania identiteettiä etsimässä. ”Urbaanin (verrattuna esikaun- punkiin) kaupunginosan identiteetti nousee juuri siitä, ettei se kuulu millekään tietylle ryhmälle; se on suvait- sevaisuuden ja erilaisuuden tila.”

la. Tavoite parantaa katuypäristön laatua ja vapauttaa toiminta oli ymmärrettävä osaksi uutta maineen rakentamista. Irrotteleva Helsinki ei ollut ainutlaatuinen ilmiö, vaan se oli osa länsieurooppalaista aaltoa. Myös sivistyneet ranskalaiset virtsasivat puistossa ja kadulla karnevaaliyönä.⁹³⁹ Peter Clarkin mukaan kaikkialla eurooppalaisissa kaupungeissa alettiin 1980-luvulta lähtien toteuttaa toimenpiteitä, jotka palauttivat keskustan kaupallista kilpailukykyä ja kulttuuris-sosiaalisen arvoa. Keskustan uudistamisen käytännöt, jotka painottivat katuypäristön, kohtaamisten ja kulttuurirakennusten arvoa, levisivät Helsinkiin nopeasti juuri Eurocities-järjestön tapaisen kaupunkienvälisen yhteydenpidon avulla.⁹⁴⁰ Vuonna 2000 Helsinki järjesti Car Free Citiesin jäsenenä ensimmäistä Euroopan autotonta päivää.⁹⁴¹ Ylipormestari Siitonen vahvisti tuolloin, että eurooppalaiset kaupunkiverkostot olivat avanneet nopeasti uusia hedelmällisiä yhteistyösuhteita. ”Helsinki on modernina ja vireänä suurkaupunkina eräänlainen 2000-luvun alun eurooppalainen mallikaupunki”, kaupunginjohtaja sanoi.⁹⁴²

Helsingin ytimen uudistaminen katukivillä ja kiinteistösanerauksilla oli jälkikäteen arvioituna kaupungin maineen kannalta yhtä merkityksellistä kuin Töölönlahden kulttuuriympäristön rakentaminen, vaikka politiikan ja julkisuuden päähuomio kohdistui modernismin eetoksen mukaisesti uuden rakentamattoman paikan valloittamiseen.

Richard Floridan mukaan se, että kaupunkikeskustan jo rakennettua ympäristöä elvytettiin ajanvieton paikaksi, joka oli saavutettavissa kävellen, edisti 1900-luvun lopulla Yhdysvaltain kaupunkien luovan talouden kasvua enemmän kuin modernistiset keskustasaneeraukset, joissa kokonaisia vanhoja kortteleita korvattiin toimistopilvenpiirtäjillä.⁹⁴³ Amerikkalaiset huipputekniikan yritykset suosivat sijoittumisratkaisuisaan keskikaupunkia, koska niissä oli katuelämää, erikoisliikkeitä, ajanvietemahdollisuuksia ja kulttuuritarjontaa. Esimerkiksi Seattlessa puolet huipputekniikan työpaikoista sijoittui 2000-luvun vaihteessa kaupungin keskustaan, vaikka Microsoftin valtava yritys-campus sijaitsi sen ulkopuolella. Peräti kolmannes yrityksistä ja työpaikoista sijaitsi aivan ydinkeskustassa.

Florida arvioi, että kaupunkikeskustojen visionäärinen (ja liioiteltu) saneerausaalto uudiskortteleineen uhkasi keskustojen monimuotoisuutta ja luovuutta. Sen sijaan esimerkiksi San Diegossa pyrittiin 1990-luvulla palauttamaan kaupungin keskusta jalankulun, lähipalveluiden, puistojen, asumisen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueeksi. Monissa muissakin Yhdysvaltain kaupungeissa oli Floridan mukaan 2000-luvulla käynnissä elävöittämissuunnitelmia, joiden tavoitteena oli houkuttaa luovan luokan edustajia kaupungin asukkaiksi, yrittäjiksi ja työntekijöiksi.⁹⁴⁴

⁹³⁹ Cantell 1995, 134.

⁹⁴⁰ Clark 2009, 329–330.

⁹⁴¹ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston toimintakertomus 2000, 5. HKT.

⁹⁴² Helsingin kaupungin vuosikertomus 2000, 5. HKT.

⁹⁴³ Florida 2005, 417–419.

⁹⁴⁴ Florida 2005, 421–424.

Käsitys monipuolisesta elinkeinorakenteesta myönteisenä arvona viittasi Jane Jacobsin kaupunkitalousteoriaan 1960-luvun lopulta. Jacobsin näkemyksen mukaan yritysten sijaintikaupungin elinkeinorakenteen monipuolisuus paransi kaikkien yritysten tuottavuutta päinvastoin kuin klusteriteoria esitti.⁹⁴⁵ Helsingin ytimen uudistaminen näytti Jacobsin seuraajien näkökulmasta rikastavan hyvinvointivaltion pääkaupungin perinteisiä hyviä ominaisuuksia. Kuten Landry, myös Florida nosti 2000-luvun alussa Helsingin esimerkiksi luovaa luokkaa erityisesti houkuttelevasta kaupungista Tukholman ja Toronton rinnalle. Helsingissä ”teknologia ja luova sektori yhdistyvät vähäiseen eriarvoisuuteen, hyviin kouluihin, matalaan rikollisuuteen, turvallisiin katuihin ja suureen yhteiskunnalliseen koheesioon sekä vakauteen”.⁹⁴⁶

Helsingissäkin toteutui Floridan tarkoittama elinkeinorakenteen muutos dialektisessa suhteessa kävelykeskustan muodostumiseen. Kaupunki toteutti postmodernia metropolipolitiikkaansa rakentamalla keskustasta ympäristöltään ja kulttuuriltaan urbanistisempaa. Ennen Kolmen sepän aukion muodostamista vuonna 1980 Helsingin ytimen jalkakäytävillä ei ollut käytännössä yhtään katukahvilaa tai anniskeluoikeuksin varustettua ulkoilmaravintolaa eli terassia. Vuonna 1999 niitä oli eri puolilla kaupunkia jo viisisataa, tiheimmin ytimessä. Terassilupien hakeminen kiihtyi Mikonkadun kävelykatupäätöksen jälkeen vuonna 1993. Samana vuonna perustettiin myös Aleksanterinkadun alueen tunnetuimmat mannermaisiksi mainitut kahvilat Cafe Esplanad ja Cafe Strindberg.⁹⁴⁷ Johanna Mäkelän ja Taina Rajannin kahvilakolmioksi nimeämällä ydinkeskustan alueella sijaitsi 1990-luvun lopulla nelisenkymmentä uutta kulttuuria edustanutta kahvilaa.⁹⁴⁸

Uusien kuluttajapalveluiden menestys perustui siihen, että ihmiset liikkuiivat kaupungilla jalkaisin aiempaa kiireettömämmin eli käyttivät siellä enemmän aikaa kuin aiemmin. Niinpä myös vuoro vaikutukseen perustuva luova talous kasvoi Helsingin keskustassa samaan aikaan, kun kaupunki ryhtyi muodostamaan ytimestä jalankulkijaystävällistä 1990-luvulla.

Vuonna 1985 kauppa oli Helsingin keskustan suurin toimiala työpaikkojen määrällä mitattuna. Vuonna 2000 eniten työpaikkoja ylläpitivät liike-elämän palvelut eli rahoituspalvelut, suunnittelutoimistot, lakiasiaintoimistot, viestintätoimistot, informaatioteknologian palvelut, mainostoimistot ja niin edelleen. Kaupan työpaikat vähenivät Helsingin keskustassa vuodesta 1985 vuoteen 2000 noin 40 prosenttia. Syynä ei ollut pelkästään 1990-luvun alun lama. Väheneminen alkoi jo 1980-luvulla. Kaupan työpaikkojen määrä puolestaan kasvoi erityisesti kehäteiden varrella – ja jälleen laman jälkeen myös keskustan ytimessä Aleksanterinkadun alueella, josta pankit vetäytyivät ja jonne keskittyi muotialan liikkeitä ja ravintoloita. Liike-elämän palveluiden työpaikkojen määrä kasvoi Helsingin

⁹⁴⁵ Loikkanen ja Susiluoto 2011, 44.

⁹⁴⁶ Florida 2005, 276.

⁹⁴⁷ Ruoppila ja Cantell 2000, 44–45.

⁹⁴⁸ Mäkelä ja Rajanti 2000, 57. Kahvilakolmio sijoittui Kauppatorin, Senaatintorin ja Hietalahdentorin muodostamien kärkien varaan.

keskustassa erityisen voimakkaasti taloudellisen noususuhdanteen aikana vuodesta 1995 alkaen. Esimerkiksi informaatiosektorin työpaikkatiheys oli Helsingin keskustassa vuonna 2000 aivan omaa luokkaansa muihin Suomen kaupunkeihin verrattuna, noin 4700 työpaikkaa neliökilometrillä.⁹⁴⁹

Ydinkeskustan katuympäristön muutos ja keskustan elinkeinorakenteen muutos kiistatta ruokkivat toisiaan. Miika Norpan tutkimus vahvistaa, että yksi innovatiivisten alojen keskeisistä sijoittumistekijöistä oli ympäristön tuottama mahdollisuus ihmisten väliseen vuorovaikutukseen. Se on Norpan mukaan toteutunut Helsingin metropolialueella parhaiten Aleksanterinkadun yhteyteen sijoittuvalla yliopiston Keskustakampuksella. Alueen vahvuutena on haastateltujen toimijoiden mukaan käveltävyys, kadut, aukiot, puistot ja muut ulko-oleskelun mahdollistavat julkiset paikat, kahvilat, kaupat, kauppakeskukset, ravintolat, olutkuppilat, muut palvelut ja tapahtumat.⁹⁵⁰

Samoin Liisa Knuuti tunnisti vuosituuhannen vaihteessa Helsingin tieto- ja taitoammatilaisten elämäntiloihin tärkeiksi kohtaustiloiksi ydinkeskustan ravintolat, kahvilat, kirjakaupat, tapahtumat, näyttelyt ja niin edelleen.⁹⁵¹ Innovatiivisten alojen työpaikkatiheyden syntymistä juuri ydinkeskustaan selittää myös sen paras saavutettavuus kaikkialta kaupungin alueelta. Heikki Loikkasen ja Ilkka Susiloudon referoiman tutkimuksen mukaan Helsingin kaltainen oman talousalueensa moottori hyötyy omista sisäisistä yhteyksistään ja dynamiikastaan yllättäen jopa enemmän kuin ulkoisesta saavutettavuudesta.⁹⁵²

Britanniassa hallitus rahoitti 1990-luvun lopulta alkaen paikallisia urbaaneja kehittämishankkeita, jotka olivat sisällöltään samantapaisia kuin Helsingin 1990-luvun alussa visioima strateginen kehitys. Tavoitteena oli auttaa talouden taantumasta kärsineiden alueiden yhteiskunnallista ja taloudellista toipumista.⁹⁵³ Paitsi että toteutettiin suuria kaupunki uudistukseksi kutsuttuja muutoksia, kuten vanhojen teollisuus- ja satama-alueiden muuttamista asuin- ja toimitilakäyttöön, lisäksi myös säilytettiin, kunnostettiin ja elävöitettiin kaupunkikeskustojen vanhaa rakennettua ympäristöä.

Kuten Helsingissä, monissa muissakin Euroopan kaupungeissa rakennettiin keskustaan vuosisadan lopulla näyttäviä uusia kulttuurirakennuksia. Perinteisen ydinkeskustan baareille ja yökerhoille sallittiin aiempaa vapaampi meno. Urbaani ympäristö, kaupungin valot, syke ja suurtapahtumat otettiin kaikkialla kaupunkien markkinoinnin välineeksi. Keskusta ja siellä työn tai vapaa-ajan takia virtaava väkijoukko esitettiin mainoskuvis- sa osoituksena kaupungin elinvoimaisuudesta.⁹⁵⁴ Tunnetuimpia esikuvia oli Barcelonan

⁹⁴⁹ Helminen, Ristimäki, Oinonen 2005, 29–31, 50–51. Informaatiosektorin työpaikkatiheys ylitti 2000 tp/km² Helsingin lisäksi vain täpärästi Tampereen ja Jyväskylän keskustassa.

⁹⁵⁰ Norppa 2011, 75–76.

⁹⁵¹ Knuuti 2002, 65.

⁹⁵² Loikkanen ja Susiluoto 2011, 53–54.

⁹⁵³ Giddens 2009, 226.

⁹⁵⁴ Clark 2009, 329–330, Linko 2000, 76.

keskustan uudistaminen vuoden 1992 olympialaisiin.⁹⁵⁵ Helsinki julkaisi kulttuuripääkaupunkivuotenaan 2000 komean esitteen, jossa todistettiin sen olevan oikea kulttuurikaupunki, ”koska siellä olisi mahdollista kokea kirjavaa katuelämää”.⁹⁵⁶ Tällä tavoin kaupunkimarkkinointi toteutti Jacobsin ajatusta mielenkiintoisennäköisestä kadusta kiinnostavan kaupungin metaforana.

Katu tajuttiin Helsingin kaupungintalolla 1990-luvulla paikaksi, jossa rakennettiin kaupungin mainetta. Yhtenä ideologisen muutoksen työkaluna toimi pyrkimys muuntaa ydinkeskusta kävijäkokemukseltaan keskieurooppalaisemmantuntuiseksi.⁹⁵⁷

Kaupungin kävelyolosuhteita parannettiin, jotta kävijäkokemus koheni. Vaikka vasemmistoliitto ja vihreät eivät täysin yhtyneet kaupungin kasvu- ja kansainvälistymisstrategian toimenpiteisiin kaupunginvaltuustossa, esimerkiksi sataman siirtämiseen Vuosaareen, ne kannattivat voimakkaasti uutta kaupunkikulttuuria, liikenteen rauhoittamista ja kävelykatuja. Luovan luokan puolueeksi profiloituneen vihreiden vaikutusvalta kasvoi koko vuosikymmenen nopeammin kuin työväenpuolueen vasemmistoliiton väheni. Kävelyn, polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen – ja henkilöautoilun rajoittaminen – muodostivat Helsingissä vihreiden keskeisen aatteellisen perustan. Sosiaalidemokraatit tukivat kansainvälistymislinjaa ja perinteisesti myös jalankulkijoiden olosuhteiden parantamista. Tämä näkyi esimerkiksi Helsingin sosiaalidemokraattisen piirin puheenjohtajan Paavo Lipposen osallistumisena kaupunkisuunnittelukeskusteluun ”eurooppalaisuuden” vaatimuksin 1990-luvun vaihteessa.⁹⁵⁸ Tosin osa sosiaalidemokraattien ryhmästä piti kyseenalaisena rajoittaa henkilöautoilua 1990-luvulla.⁹⁵⁹

Merkittävin henkinen käänne tapahtui Helsingin kokoomuksessa 1990-luvulla. Se ei luopunut ajamasta autoilun asiaa, mutta johtajat, kuten ylipormestari Siitonen, suhtautuivat edeltäjiään myönteisemmin käveltävän ydinkeskustan edistämiseen. Automies Bogomoloffin johtama valtuustoryhmä kääntyi 1990-luvulla kannattamaan kävelykeskustaa strategisena tavoitteena, vaikka Mikonkadun ratkaisu otti koville.

Kriittiset kaupunkitutkijat olivat silti valppaina. Ajatusta ydinkeskustan katujen ja torien muutoksesta kulttuurisesti monikäyttöisemmäksi ja liikenteellisesti jalankulkijaystävällisemmäksi ei pidetty yksistään riittävänä tulkintana. Tutkijoita arvelutti julkisen tilan alistuminen yritysten liiketoiminnan ja markkinoinnin välineeksi. Esimerkiksi Sirk-

⁹⁵⁵ Helsingin Sanomat 26.5.2012 Ulla-Kirsti Junttila, Muotoilu näkyy kaupunkien kaduilla, toreilla ja puistoissa. (Mielipide)

⁹⁵⁶ Kervanto Nevanlinna 2000, 301. Kaupunki jopa hylkäsi alkuperäisen esitteen, koska kaupunki vaikutti siinä liian autiolta.

⁹⁵⁷ Lindblom – Vuolanto 1994, 41. Myös ydinkeskustan kauppiaat katsoivat kävelykeskustan ”kuuluvan eurooppalaiseen kaupunkikuvaan”.

⁹⁵⁸ Ks. esim. Helsingin Sanomat 19.2.1990 Kaupunginvaltuutettu Paavo Lipponen ehdottaa: Kansainvälisiä ideoita Helsingin keskustaan ja Arkkitehti 5–6/1989 Kaarin Taipale, Kalastajakylä vai metropoli?/Keskustelu Suomen pääkaupungin kehityksestä: Eero Holstila, Paavo Lipponen, Matti Mare, Pekka Ryttilä, Esa Saariainen, Kai Warttiainen.

⁹⁵⁹ Arto Bryggaren haastattelu 27.7.2016.

ka Wegelius pohti kaupungin imagon ja identiteetin rakentamista: ”Postmodernismissa mielikuvien rakentamisesta on tullut tietoinen päämäärä. Keksityn mielikuvan avulla annetaan paikoille merkityksiä, jotka erottavat ne anonyymistä massasta. Maailmanlaajuisesti seudut, kaupungit ja maat tuottavat omaleimaisia paikkoja houkutelukseen liikkuvaa pääomaa. Vertailussa yhä merkitsevämmiksi käyvät paikkojen laadulliset ja fiktiiviset ominaisuudet.” Mäenpään kriittinen tutkijankatse kohdistui vuoden 2000 ”uudessa keskustassa” kauppakeskuksiin, kuten Kampin keskus, ”totaalisiin huvimaailmoihin”, kuten Hartwall-areena ja elokuvakeskuksiin, kuten Tennispalatsi. Teräksen ja lasin arkkitehtuuri näytti rikkovan julkisen ulkotilan ja yksityisen sisätilan rajan.⁹⁶⁰ Sisätilasta näytti tulevan puolijulkista, mutta julkisesta ulkotilasta ennen kaikkea puolittain yksityistä siten, että liike-elämän kontrolli ulottui sisältä kadulle.

Mäenpää arvioi, että perinteisen kaupunkitilan kaupallistuminen näkyi selkeimmin Aleksanterinkadulla.⁹⁶¹ Kuitenkin kaupunginhallinnon tavoite mannermaisesta jalankulkukeskustasta saattoi toteutua käytännössä vain, jos Aleksanterinkadun alueen kaupalliset kiinteistöt hyväksyivät ne.

11.4 Pankkikatu muuttui muotikaduksi

Katujen muotoilua, liikennettä ja käyttöä koskevien julkisten suunnitelmien toteutuminen edellytti koko tutkimusjakson ajan kadunvarren yksityisten kiinteistönomistajien myönteistä mieltä. Tämä näkyi siten, että kaupunki kykeni toimeenpanemaan liikeydinkeskustan liikennettä rauhoittavat katusuunnitelmat vasta, kun lähikiinteistöihin ensin kohdistui investointeja, jotka muuttivat yksityisen ja julkisen tilan välistä suhdetta.

Tyypillistä oli, että liikeyhteistöjen katutasen myymälöitä muutettiin sopiviksi sellaisille kahviloille ja kaupoille, jotka voisivat hyödyntää jalkakäytävää kaupallisesti. Jos yksityistä investointi- ja muutosvalmiutta ei ilmennyt, julkisten suunnitelmien toteuttaminen ei edennyt tai eteni vain vaivoin, kuten kävi Aleksanterinkadun jalkakäytävien 1980-luvun vaihteessa.

Elinkeinoelämä suhtautui liikenteen rauhoittamiseen ja jopa täysin autottomiin katuihin aiempaa myönteisemmin. Yhtiöiden vaikutusvalta huipentui, kun niiden perustama lobbausyhtiö Aleksin Alueen Kehitys Oy otti tehtäväkseen kiinteistönomistajien yhteisten projektien johtamisen. Kehitysyhtiö toimi kymmenkunta vuotta ja edisti ratkaisevasti sitä, että Helsingin liikeydinkeskusta muodostui rakennetulta ympäristöltään nykyisenkaltaiseksi.

Aleksanterinkadun kiinteistönomistajien tavoite saada vuokralaisiksi kansainvälisiä yrityksiä löi kättä kaupungin mainepolitiikan kanssa: kun uudistettiin korttelit ja kadut jalankulkupainotteiseksi, julkinen tila parani ja ydinkeskusta kaupallistui. Kiinteistöyh-

⁹⁶⁰ Mäenpää 2000, 23–24, 27–29.

⁹⁶¹ Mäenpää 2000, 25.

tiöt halusivat Aleksista pääkadun lähes täysin uudistuvalla liikeytimelle.⁹⁶² Kun autoliikenne painettiin tunneleihin, Aleksanterinkatu muuttui pankkikadusta muotikaupan kaduksi. Kuten Minna Sarantola-Weiss sanoo, liituroitamat ihmiset väistyivät ostoksia tekevien naisten tieltä.⁹⁶³ Vuonna 1960 Aleksanterinkadulla oli sijainnut kaksikymmentä pankin tai vakuutusyhtiön pääkonttoria. Vuonna 2000 pääkonttoreita oli Aleksilla enää kolme!⁹⁶⁴

Aleksanterinkadun (ja myöhemmin Keskuskadun) muutos oli osa satojen miljoonien eurojen arvoista prosessia. Se merkitsi ennen kaikkea sitä, että Stockmannin tavaratalo ja City-Centerin liikekortteli uudistettiin. Alueen ajoneuvoliikenne ja pysäköinti sijoitettiin kalliisiin maanalaisiin luoliin. Aleksanterinkadun alueen radikaalin uudelleenmuotoilun taustalla oli se, että kauppapaikkojen kilpailu kiristyi Helsingin ydinkeskustassa ja koko pääkaupunkiseudulla 1990-luvun laman jälkeen.

Jo ennen Kampin keskuksen valmistamista vuonna 2005, muodin ja muun erikoistavarakaupan painopiste siirtyi liikeydinkeskustassa ensin hieman etelään ja sitten länteen. Huolimatta Kaisaniemen metroaseman avautumisesta yhdeksänkymmenluvun puolimaisa liikeytimen pohjoisreunalla sijaitsevan Kaisaniemenkadun kaupallinen asema heikkeni. Halosen ja Pukevan tavaratalo lopettivat toimintansa vuosikymmenen jälkipuolella.⁹⁶⁵ Sen sijaan Aleksanterinkadun kaupallinen tarjonta lisääntyi, sillä Mikonkadun ja Kluuvikadun välisellä osuudella sijainnut Kansallis-Osake-Pankin pääkonttori muutettiin 1990-luvun lopulla kauppakeskus Kämp-galleriaksi. Tämä vahvisti Aleksanterinkatua kaupallisesti.⁹⁶⁶ Forumin kauppakeskus menestyi Mannerheimintielle muun muassa tuhannen autopaikan pysäköintilaitoksensa ansiosta. Sokoksen tavaratalo hyötyi vuonna 2000 valmistuneesta uudesta suuresta Elielin pysäköintilaitoksesta. Sokoksen, Forumin ja Stockmannin tavaratalon välisiä jalankulku yhteyksiä parannettiin samoihin aikoihin Mannerheimintien alle rakennetuilla tunneleilla.⁹⁶⁷

⁹⁶² Aleks 2002, 99. ELKA.

⁹⁶³ Sarantola-Weiss 2012a, 481.

⁹⁶⁴ Helsingin puhelinluettelo 1960, Helsingin puhelinluettelo 2000. Aleksanterinkadun ilmoitti osoitteeseen vuonna 1960 seuraavat pankit ja vakuutusyhtiöt: Helsingin Osakepankki, Helsingin Suomalainen Säästöpankki, Helsingin Säästöpankki, Kansallis-Osake-Pankki, Pohjoismainen Yhdyspankki, Suomen Kiinteistöpankki, Suom. Teoll.-Hypot.pankki, SKOP, Fennia, Kaupunkien Yleinen Keskinäinen Palovakuutusyhtiö, Kullervo, Maanhankintatilojen Palovakuutuskeskus, Northern, Osmo, Pohjola, Salama, Seurakuntain Keskinäinen Palovakuutusyhtiö, Svea Norran, Tarmo ja Yksityisyrittäjien Vakuutusyhtiö. Vuonna 2000 kadulla ei ollut enää vakuutusyhtiöiden pääkonttoreita lainkaan. Pankeista osoitteeseen ilmoitti silloin Aleksanterinkadun Danske Bank, OKO-Pankki ja Merita.

⁹⁶⁵ Helsingin Sanomat 7.10.2009, Helsingin Sanomat 25.1.2010. Halonen luopui Kaisaniemen tavaratalostaan 1998. Pukevan tilalle rakennettiin kauppakeskus vuonna 1996, mutta se lopetti toimintansa vuonna 2010.

⁹⁶⁶ Esteetön Helsinki, 7. Helsinki 2002. HKsv.

⁹⁶⁷ Helsingin kaupungin tilinpäätös- ja kunnalliskertomus vuodelta 1996, 85. HKT. Helsingin keskustan kaupallinen rakenne, 14. HKsv. Sokoksen, Forumin ja Lasipalatsin tunnelin mahdollistama asemakaavamuutos hyväksyttiin vuonna 1996. Tunneli Sokoksen ja Forumin välille rakennettiin heti. Stockmannilta oli vuonna 2001 maanalainen jalankulku yhteys Forumin pysäköintilaitoksen kautta.

Heusala ja Santasalo määrittivät, että Helsingin liikeydinkeskusta sijaitsi 2000-luvun vaihteessa Aleksanterinkadulla Fabianinkadusta länteen ulottuen Mannerheimintielle Forumin kauppakeskukseen saakka. Tutkijakaksikko ei sisällyttänyt Sokosta kaikkein kuumimpaan liikeytimeen.⁹⁶⁸

Liikeydinkeskustan alueella muodin, muun erikoistavarakaupan ja ravintolapalveluiden tarjonta ja myynti olivat perinteisesti kaikkein intensiivisintä. Santasalonsa ja Heusalan rajaamaan ytimeen sijoittuivat Kluuvin, Kämpin ja Forumin kauppakeskus, City-Centerin kauppakortteli ja Aleksin 13:n ja Stockmannin tavaratalo.⁹⁶⁹ 1990-luvun jälkipuolen nousukausi oli vielä tavaratalokaupan kulta-aikaa Aleksanterinkadulla. Kun se tasaantui 2000-luvun alussa, alueen kiinteistönomistajille tuli tarve selvittää lähihistorian kehitystä systemaattisesti: Alueen tavaratalojen myynti kasvoi vuoden 1996 noin 156 miljoonasta eurosta kolmena vuonna lähes 20 prosentin vuosivauhtia vuoden 1999 noin 261 miljoonaan euroon. Sen jälkeen tavaratalokaupan kasvu tyrehtyi Aleksanterinkadulla.⁹⁷⁰ Jyrki Lehtola ennakoii jo vuonna 2000 muun muassa SOK:n pääjohtajaan Jere Lahteen tukeutuen, että tavaratalokaupalla oli vaikeaa pienten erikoistavaliikkeiden ja suurten hypermarketien puristuksessa.⁹⁷¹

Tavaratalokaupan sijasta Aleksin alueella kasvoi vuoden 2000 jälkeenkin ravintoloiden ja muotikaupan erikoismyymälöiden myynti. Näiden myynninkasvu oli maltillisempaa kuin tavaratalokaupan oli ollut mutta pitkäaikaisempaa. Esimerkiksi alueen ravintoloiden yhteenlaskettu myynti oli vuonna 1995 noin 133 miljoonaa euroa ja vuonna 2002 noin 218 miljoonaa euroa. Myynninkasvu selittyi talouden nousukauden lisäämällä kulutuksella ja sillä, että muotia ja ravintoloita keskittyi entisestään liikeytimeen. Muodin erikoisliikkeiden myynti kasvoi Aleksanterinkadun alueella vuoden 2000 jälkeenkin nopeammin kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Sen sijaan muu erikoistavara-kauppa, kuten rautakauppatuotteiden myynti, väheni liikeytimessä selvästi.⁹⁷²

Liikeydinkeskustan kaupallinen tarjonta muuttui 1990-luvun laman jälkeisinä vuosina nopeakiertoisen vaatekaupan keskittymäksi. Esimerkiksi suurin osa Kämp-gallerian eli nyky nimeltään Galleria Esplanadin liikkeistä oli kansainvälisiä muotialan ketjumyymälöitä. Merkkituotteiden globalisoitunut tuotanto ja vähittäiskaupan kansainvälistyminen näkyi myös katutason myymälöiden muutoksena. 1990-luvulla kadunvarren liiketiloihin sijoittui perinteisten Seppälän ja Kuusisen naapuriin brittiläinen Fashion World ja peräti

⁹⁶⁸ Helsingin keskustan kaupallinen rakenne, 16, 25. HKsv.

⁹⁶⁹ Helsingin keskustan kaupallinen rakenne, 32, 36, 43. HKsv.

⁹⁷⁰ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 31.3.2004 liite 1 ja 2 ja ptk 11.6.2004 Tilastokeskuksen seloste Aleksin alueen ja Helsingin seutukunnan liikevaihdon suhdanteista. ELKA. Käyttämäni myynti-, myymäläpinta-ala- ja työpaikkatiedot perustuvat kiinteistönomistajien yhdessä vuonna 2004 keräämään aineistoon. Siitä käy ilmi, min-käläisiin tietoihin yhtiöt perustivat omat näkemyksensä liikeydinkeskustan tulevaisuudesta. Oman yrityksen tai kiinteistön tiedot olivat kullakin yhtiöllä käytössään jo tapahtuma-aikaisesti.

⁹⁷¹ Lehtola 2001, 610.

⁹⁷² Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 31.3.2004 liite 1 ja 2 ja ptk 11.6.2004 Tilastokeskuksen seloste Aleksin alueen ja Helsingin seutukunnan liikevaihdon suhdanteista. ELKA.

viisi ruotsalaislähtöistä muotiliikettä (kaksi Hennes & Mauritzin, kaksi KappAhlin ja yksi Lindexin myymälä). Myös suomalaisomisteiset Belizia ja Moda myivät Aleksanterinkadulla 2000-luvun alussa kansainvälisiä merkkituotteita kansainvälisiltä kuulostaen.⁹⁷³ Aiempaa paremman myyntikatteen ja vuokranmaksukyvyyn tavoittelu edellytti myös perinteisiltä palveluyrityksiltä palvelu- ja mielikuvatason kohentamista.

Tilastoalueena käytetyn Kluuvin työpaikkojen määrä oli laman takia alimmillaan vuonna 1994 noin 18 100. Vuoteen 2001 mennessä se palautui noin 90 prosenttiin lamaa edeltäneestä tasosta eli noin 23 900:aan. Se edusti reilua neljää prosenttia koko pääkaupunkiseudun työpaikkamäärästä.⁹⁷⁴

Kaupan alan työpaikkojen määrä nousi alueella vuoden 1994 noin 3 800:sta vuoteen 2001 mennessä noin 4 700:aan. Toimiala oli 2000-luvun alussa suurin työllistäjä Aleksanterinkadun alueella. Se poikkesi muusta keskustasta. Ennen 1990-luvun lamaa ja pankkikriisiä kärkisijalla oli Aleksanterinkadulla ollut pankki- ja rahoitustoiminta. Majoitus- ja ravintolatoiminnan työpaikkojen määrä kasvoi 1990-luvun jälkipuolella lukumääräisesti saman verran kuin kaupan, 1500:sta lähes 2 500:aan. Tukku- ja vähittäiskaupan jälkeen Kluuvin alueen suurimmat toimialat olivat työpaikkojen määrässä mitattuna vuonna 2001 rahoitus (3 700 työpaikkaa), liike-elämän palvelut (3 400) ja liikenne- ja tietoliikenne (2 600). Kaupan ja majoitus- ja ravintolatoiminnan työpaikkamäärän kasvuvauhtiin ylsi liikeytimessä liike-elämän palveluiden monenkirjava toimiala.⁹⁷⁵

Liike-elämän palvelujen kasvu piti sisällään uusien kansainvälisten yritysten sijoittumisen ytimeen, kuten Aleksanterinkadun korttelien kehittämissuunnitelma asetti tavoitteeksi.⁹⁷⁶ Yhdyspankki, Keskuskauppakamari ja Helsingin kauppakamari esimerkiksi päättivät lisenssinhaltijoina vuonna 1993 perustaa kansainvälisen kaupan keskuksen World Trade Centerin entiseen Helsingin Osakepankin toimitaloon Aleksanterinkatu17:ään. Ennen kuin Yhdyspankki tuli WTC:n osakkaaksi, keskuksen oli ollut tarkoitus sijoittua uudisrakennukseen Töölönlahden alueelle. Tontin omistanut kaupunki hävisi keskuksesta käydyn kilpailun. Apulaiskaupunginjohtaja Korpinen toivoi onnitellessaan WTC:n taustavoimia, että keskus joka tapauksessa kohentaisi Helsingin imagoa ”porttina idän ja lännen välillä”.⁹⁷⁷

Helsingin keskusta edusti reilua kolmannelta koko pääkaupunkiseudun vähittäiskaupasta 2000-luvun alussa. Suppeamman Helsinki 100 -postinumeroalueen vähittäiskaupanmyynti oli vuonna 2000 yhteensä noin miljardi euroa ja osuus pääkaupunkiseudun koko-

⁹⁷³ Esteetön Helsinki, 22–26. HKsv.

⁹⁷⁴ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 11.6.2004 liite Helsinki työpaikat. ELKA. Kluuvin työpaikkojen määrä edusti 11,78 prosenttia Helsingin kantakaupungin työpaikoista vuonna 1988, 9,55 prosenttia vuonna 1994 ja 10,58 prosenttia vuonna 1999.

⁹⁷⁵ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 11.6.2004 liite Kluuvi työpaikat. ELKA.

⁹⁷⁶ Aleks 2002, 65. ELKA.

⁹⁷⁷ Helsingin Sanomat 29.9.1993 Pasi Tuohimaa, World Trade Center tulee Aleksanterinkadulle jo vuonna 1995, Helsingin Sanomat 30.9.1993 Pasi Tuohimaa, World Trade Centerin rakennus ja vuokraus jäävät SYP:lle.

naisuudesta 14,43 prosenttia.⁹⁷⁸

Helsinki 100 -alue kattoi Aleksanterinkadun korttelit, Forumin ja Sokoksen Mannerheimintieltä ja Kampin ja Etu-Töölön pienliikkeet. Koska koko keskustan tilojen käyttöaste oli pysytellyt koko 1990-luvun jälkipuolen ajan poikkeuksellisen korkeana, uusien kaupallisten toimijoiden tulo markkinoille kohotti vuokria. Se teki liikeydinkeskustan kiinteistöistä lupaavantuntuisia pitkäaikaisia sijoitus- ja kehittämiskohteita.⁹⁷⁹ Niinpä vuosituhannen vaihteessa Aleksanterinkadun alueen kortteleista oli institutionaalisten omistajien hallussa yhteensä noin 290 000 kerrosneliömetrin huoneistoala, mikä merkitsi euroinakin miljardiluokan sijoitusomaisuutta. Suurin osa huoneistoalasta oli vähittäiskaupan ja kullattajapalveluiden käytössä.⁹⁸⁰

Suurimmaksi kiinteistönomistajaksi oli tuolloin tullut työeläkeyhtiö Ilmarisen omistama Ilmarisen Liikekiinteistöt Oy. Sen hallussa oli nyt muun muassa WTC:n talo ja Kämpin kiinteistöt, yhteensä 115 000 kerrosneliometriä eli suurin piirtein Itäkeskuksen verran. Toiseksi suurin liikeytimen kiinteistönomistaja oli tavaratalorakennuksensa, Rautatalon ja Kirjatalon omistanut Stockmann Oyj (56 000 kem2).⁹⁸¹

11.5 Kilpailu rohkaisi uudistuksiin

Kiinteistönomistajat seurasivat kauppapaikkansa arvon kehitystä vertaamalla alueen vähittäiskaupan myyntiosuuden muutosta systemaattisesti koko pääkaupunkiseudun myynnin kehitykseen. Kauppapaikkojen välinen kilpailu motivoi omistajayhtiöt liikeytimen uudistuksiin ja yhteistyöhön kaupungin kanssa.

Liikeydinkeskustan osuus pääkaupunkiseudun vähittäiskaupan myynnistä kasvoi jonkin verran koko 1990-luvun jälkipuolen ajan, mutta vuonna 2001 nimenomaan tavaratalokaupan kasvu pysähtyi. Tavaratalovaltaisen Helsinki 100 -alueen osuus pääkaupunkiseudun vähittäiskaupan myynnistä laski kahdessa vuodessa prosentilla 14,43:sta 13,45:een, vaikka alueen muotikaupan erikoisliikkeiden myynti kasvoi edelleen hyvin.⁹⁸²

Liikeytimen tavaratalojen markkinaosuus laski. Laskun aiheutti uusien merkittävien kauppapaikkojen perustaminen pääkaupunkiseudulle. Kehäteiden liikenteellisiin solmu-kohtiin nousi uusia kaupallisia keskittymiä tuolloin lähes vuosittain. Vantaalle lähelle len-

⁹⁷⁸ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 31.3.2004 liite 4. ELKA.

⁹⁷⁹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 11.6.2004 liite Vajaakäyttöaste Helsingin keskustassa ja työpaikkojen määrä Vironniemen alueella. ELKA. Tilojen vajaakäyttöaste aleni Helsingin keskustassa lamavuoden 1994 noin 10 prosentista tasaisesti vuoteen 2001 saakka, jolloin se oli painunut ylikuumentuneesta tilanteesta kertoen lähelle yhtä prosenttia. Ks. myös Helsingin keskustan kaupallinen rakenne, 9-10. Helsinki 2002.

⁹⁸⁰ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 11.6.2004 liite Vajaakäyttöaste Helsingin keskustassa ja työpaikkojen määrä Vironniemen alueella. ELKA. Liitteessä esitetään Kluuvin kaupunginosan vuoden 2004 toimistorakennuskannan olleen 562 181 m² ja liikerakennusten 225 719 m².

⁹⁸¹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 23.5.2001 liite Huoneistoalat 31.12.2000. ELKA.

⁹⁸² Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 31.3.2004 liite 2,3 ja 4. ELKA.

toasemaa avattiin 85 000 neliömetrin kauppakeskus Jumbo syksyllä 1999.⁹⁸³ Vuonna 2001 valmistui Itäkeskuksen laajennus ja Iso Omena Espoon Matinkylään.⁹⁸⁴ Leppävaarassa aloitti reilun vuoden kuluttua Sello, josta tuli myöhemmin laajennuksensa jälkeen yli 100 000 neliömetrin pinta-alallaan Suomen toiseksi suurin kauppakeskus.⁹⁸⁵ Samaan nousuhdanteeseen osui vielä Helsingin liikeydinkeskustan länsilaidalle vuonna 2005 valmistunut Kampin keskus.⁹⁸⁶

Uudet valtavat kauppakeskukset houkuttelivat asiakkaita suurella liikevalikoimallaan ja merkkimyymälöidensä maineella. Ne tarjosivat sisätiloissaan kuluttajille jäljitelmän urbanistisesta kävijäkokemuksesta: paljon liikkeitä, katumaiseksi muotoiltuja käytäviä, kahviloita, viheristutuksia, toisia ihmisiä. Vaikka keskukset sijaitsivat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä, niihin saavuttiin Kampin keskusta lukuun ottamatta ennen kaikkea henkilöautoilla. Niissä kaikissa oli tarjolla paljon maksutonta pysäköintitilaa. Ennakoidun suuren kävijäsuosion perusteella kauppakeskusten omistajat saivat houkutelua vuokralaisikseen samoja liikkeitä, joita sijoittui myös liikeydinkeskustaan. Kuitenkin esimerkiksi muotikaupan yritysten päämyymälät sijoitettiin aina mieluummin liikeydinkeskustaan kuin kehäteiden keskuksiin.⁹⁸⁷ Aleksanterinkadun kiinteistönomistajat päättivät jo 1990-luvun jälkipuolella, kun kehäteiden kauppakeskusten rakentaminen alkoi, ryhtyä toden teolla kilpailemaan autoilevista asiakkaista.

Ulkokehän kauppakeskusten saavutettavuutta eivät heikentäneet pysäköintipaikkojen puute tai maksullisuus, eivätkä uhanneet tietullit. Stockmannin tavaratalojen johtaja Hannu Penttilä huomautti tästä vuonna 1993, kun ympäristöministeriö julkisti tavoitteensa saada aikaan tietullit Helsingin keskustan liikenteeseen. Penttilä ennakoiki, että tiemaksut näivettäisivät ydinkeskustan ja suosisivat Espoon ja Vantaan kauppapaikkoja.⁹⁸⁸ Ydinkeskustassa peritty pysäköintimaksu oli jo tavallaan tietulli. Stockmann ja muut liikeydinkeskustan yritykset tarjosivat pysäköintilaitosten käyttäjille maksuttoman pysäköinnin määrääjäksi.⁹⁸⁹ Esimerkiksi Sokoksen tavaratalo tarjosi asiakkailleen vuodesta 1995 alkaen alennusta ydinkeskustan pysäköintilipukkeita vastaan. Sokos perusteli toimintaansa ni-

⁹⁸³ https://fi.wikipedia.org/wiki/Kauppakeskus_Jumbo.

⁹⁸⁴ [https://fi.wikipedia.org/wiki/Itis_\(kauppakeskus\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Itis_(kauppakeskus)), https://fi.wikipedia.org/wiki/Iso_Omena.

⁹⁸⁵ [https://fi.wikipedia.org/wiki/Sello_\(kauppakeskus\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Sello_(kauppakeskus)).

⁹⁸⁶ https://fi.wikipedia.org/wiki/Kampin_keskus.

⁹⁸⁷ Santasalo ja Koskela 2015, 97. ”Ulkoisten ketjujen osuus vaatekaupan myynnistä on ollut kasvussa. Ketjuille kelpaavat vain parhaat liikepaikat kaupunkien keskustojen kävely- ja kauppakaduilla ja kauppakeskuksissa.”

⁹⁸⁸ Helsingin Sanomat 14.8.1993 Hannu Penttilä (Mielipide), Tietullihankkeesta luovuttava. ”Muutoinkin kannattavuusvaikeuksissa kamppailevalla vähittäiskaupalla ei ole varaa antaa tullirajan ulkopuolelle jäävien kilpailijoidensa hyötyä tullin näille tuomasta kilpailuedusta. --- Selvää on, että Helsingin kaupunki menettäisi myös verotulojaan sen alueella olevien yritysten näivettyessä ja asiakkaiden siirtyessä pääosin Espoon ja Vantaan alueella oleviin tullittomiin ostoskeskuksiin.”

⁹⁸⁹ Toiskallio 2000, 196.

menomaan kantakaupungin ulkopuolisten keskittymien kilpailulla. Kun kilpailu kehäteiden kauppakeskuksien kanssa konkretisoitui, Aleksin 2002 -suunnitelman kehittämisideat osoittautuivat toteuttamiskelpoisiksi. Aleksanterinkadun alue oli mahdollista muuttaa kaupalliseksi ympäristöksi, joka voisi tarjota kehäteiden kauppakeskuksia aidompia kaupunkikokemuksia kävijöilleen, jos se onnistuisi pitämään liikkeidensä palvelutarjonnan riittävän korkealaatuisena.

Kiinteistönomistajayhtiöiden perustaman Aleksin Alueen Kehitys Oy:n päätehtävänä oli yhtiöjärjestyksen mukaan ”turvata sen osakkaiden Helsingin ydinkeskustassa omistamien kiinteistöjen ja kiinteistö-osakkeiden arvo”. Ensi vuosina omistajina olivat Stockmann, SKOP, Merita-pankki, Sampo ja Pohjola. Oy Julius Tallberg Ab tuli joukkoon suunnatun osakeannin jälkeen vuonna 1996. Spondan ja HYY:n osakkuus tuli ajankohtaiseksi vuonna 2001. Tuolloin vakuutusyhtiöiden ja pankkien kiinteistönomistus oli jo siirtynyt työeläkeyhtiö Ilmarisen hallintaan. Ilmarisesta oli tullut 45 prosentin omistusosuudella Aleksin Alueen Kehitys Oy:n suurin osakas.⁹⁹⁰ Yhtiön hallitus koostui omistajien kiinteistösijoituksista vastaavista johtajista. (Huomion herättää, että se oli vuosien mittaan lähes täysin miesvaltainen joukko.)⁹⁹¹ 1990-luvun puolimaissa yhtiötä hallituksessa johtaneiden Stockmannin Henri Buchtin, Sampon Ilkka Henriksonin ja Meritan Heikki Hypösen jälkeen hallitusvastuuta kantoivat muiden muassa Stockmannin Jukka Hienonen, Sampon Jorma Lehtonen ja perheyhtiönsä Martin Tallberg.⁹⁹² Yhtiön toimitusjohtajana toimi enimmänsä aikaa SKOP:n entinen kiinteistöjohtaja Veijo Laakso.

Kehitysyhtiö ylläpiti Aleksin alueen yhteistyöneuvottelukuntaa, jossa yhtiön hallituksen jäsenet tapasivat pari, kolme kertaa vuodessa kaupungin kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston virkamiehiä. Myös Korpinen osallistui kokouksiin.⁹⁹³ Yhtiö rahoitti 1990-luvulla kauppiasyhdistys Helsinki City Markkinointi ry:n toimintaa, esitteitä, kadunvarsiliputusta ja tempauksia ja tapahtumia. Yhtiö vastasi erityisesti markkinointiyhdistyksen toiminnanjohtajan palkasta ja taloushallinnon kustannuksista. Joulukadun avajais-tapahtuman ja jouluvalojen kustannuksista kantoivat sen sijaan vastuun etupäässä kadunvarren liikkeet ja kaupunki.⁹⁹⁴ 2000-luvun alussa Aleksanterinkadun kiinteistöomistajien yhteismarkkinointiin osallistuivat myös Forum, Sokos ja ytimen pysäköintilaitosyhtiöt.⁹⁹⁵

Aleksin Alueen Kehitys Oy keskittyi eniten asioihin, jotka arvioitiin liikeytimen tule-

⁹⁹⁰ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 2.5.1996, 21.12.2000, 23.5.2001. ELKA.

⁹⁹¹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 18.10.2001. ELKA. Ensimmäisenä naisena yhtiön hallituksessa oli Stockmannin tavaratalojohtaja Terhi Okkonen.

⁹⁹² Ks. esim. Aleksin alueen kehitys Oy hall. ptk 12.12.1995, 23.5.2001. ELKA.

⁹⁹³ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 12.12.1995 liite Keskustan kehittämisen strategia. ELKA..

⁹⁹⁴ Aleksin alueen kehitys Oy hall. ptk 12.12.1995 liite Ehdotus Aleksin alueen yhteismarkkinoinnin kustannus- jaoksi 1996. ELKA.

⁹⁹⁵ Aleksin alueen kehitys Oy hall. ptk 15.10.2003. ELKA. Ks. myös Aleksin alueen kehitys Oy hall. ptk 1.3.2005, 7.3.2006. ELKA. Kun Aleksin alueen kehitys Oy:n toiminta loppui vuonna 2006, keskustan kehittämisen koordinoivastuun sovittiin siirtyvän kauppakamarille, ja aleksanterinkatulaiset toivoivat yhteistyötä Forumin ja Sokoksen lisäksi myös Kampin keskuksen kanssa.

vaisuuden kannalta tärkeimmiksi. Ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen ja jalankulkuolosuhteiden parantaminen Aleksanterinkadun korttelien sisällä ja korttelien välissä oli asiakokemusten kannalta tärkeää. Tämän ajateltiin kuitenkin edellyttävän suuria liikennejärjestelyjä. Kauppakamari, Aleksanterinkatu ry ja muut elinkeinoelämän toimijat olivat pitäneet maanalaisten pysäköintilaitosten aikaansaamista kävely-ydinkeskustan edellytyksenä jo 1970-luvun alussa. Kiinteistönomistajien näkökulmasta jalankulkupainotteinen liikeydinkeskusta oli perusteltu vain, jos sinne pääsi raitiovaunujen, junien, metron, bussien ja polkupyörien lisäksi henkilöautoilla, koska kauppa piti selvitystensä perusteella autoiluvia asiakkaita kaikkein arvokkaimpina.

Kehitysyhtiö perusti vuonna 1995 erillisen kiinteistöyhtiön rakennuttamaan Kluuvin pysäköintilaitosta seitsemän vuotta aiemmin hyväksytyin asemakaavan mukaisesti. Kluuvin louhintatyöt alkoivat vuonna 1997, ja pysäköintilaitos valmistui vuonna 2000. Samana vuonna avattiin rautatieaseman lähellä Elielin pysäköintilaitos. Nämä laitokset ja samoihin aikoihin valmistunut Forumin pysäköintilaitoksen laajennus lisäsivät liikeydinkeskustan pysäköintikapasiteettia huomattavasti, noin 1000 autopaikalla, vaikka jalankulkuolosuhteiden parantamisen takia torien ja kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähennettiin jonkin verran.⁹⁹⁶ Ytimen pysäköintilaitosten yhteisen ohjausjärjestelmän piiriin kuului nyt 5500 pysäköintipaikkaa.⁹⁹⁷

Pysäköintilaitosten rakentamisen aikana kaivettiin myös jalankulkutunnelit Mannerheimintien ali.⁹⁹⁸ Kiinteistönomistajat rakennuttivat vielä senkin jälkeen lisää pysäköintikapasiteettia ytimeen. Stockmann suunnitteli jo uutta 600 autopaikan pysäköintilaitosta Mannerheimintien alle. Kaupungin kannalta tämä merkitsi 1970-luvulla aloitetun rajoittavan pysäköintipolitiikan hengen hautaamista projekti ja asemakaava kerrallaan.

Mahdollisuus muuttaa Aleksanterinkatu kävelykatumaiseksi oli huomioitu myönteisesti jo kiinteistönomistajien vuoden 1992 Aleksuunnitelmassa, mutta Keskuskatua yhtiöiden oli vaikeampi hyväksyä kävelykaduksi. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmiin sekini sisältyi. Keskuskatu oli edelleen Stockmannin tavaratalon pysäköinti- ja huoltoliikenteen väylänä. Aleksin Alueen Kehitys Oy teetti vuonna 1997 selvityksen korvaavasta yhteydestä eli maanalaisesta huoltoliikennekadusta. Sekini oli alun perin kaupunkisuunnitteluviraston idea 1990-luvun vaihteesta. Kiinteistönomistajat suhtautuivat pitkään torjuvasti maanalaiseen katuun, koska kaupunki oletti niiden vastaavan investoinnista.

Nyt Keskuskadun huoltotunnelista tuli kiinteistönomistajien näkökulmasta tärkein yksittäinen liikeydinkeskustan kehittämisprojekti. Koska kaupunki pystyi muuttamaan liikeytimen liikennejärjestelmää ja katutilaa vain kiinteistöjen kanssa yhdessä suunnitellen, kuten käytäntö oli osoittanut, huoltotunneli eteni vauhdilla kaupungin kaavoitusohjelmaan

⁹⁹⁶ Helsingin kaupunginhallitus esityslista 2.6.1997 Kaj/6. HKA. Liitteenä kaupunkisuunnitteluviraston kirje 10.4.1997 Helsingin kauppakamarille, joka oli moittinut pysäköintipaikkojen vähentämistä toreilta ja kaduilta.

⁹⁹⁷ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston toimintakertomus 2000, 11, 37–38. HKT.

⁹⁹⁸ Helsingin kaupungin tilinpäätös- ja kunnalliskertomus vuodelta 1996, 85. HKT. Helsingin kaupungin vuosikertomus 1998, 25. HKT.

jo vuonna 1999.⁹⁹⁹ Projektisuunnitelmasta vastasivat pitkään Stockmann ja Sponda.¹⁰⁰⁰ Jos huoltoliikenne saataisiin pois katutasolta, yhtiöt pystyivät lisäämään omien kiinteistöjen-
sä liiketilaa ja myynti- ja vuokratuottoja.

Loppuvuodesta 1999 kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö Heikki Salmivaara ilmoitti yhtiöille, että kaupunki voisi osallistua vastoin aiempaa kantaansa merkittävästi huoltotunnelin rakennuskustannuksiin.¹⁰⁰¹ Yhtiöt neuvottelivat vuoden 2000 tietämällä projektin toteuttamisesta useita kertoja Korpisen ja kaupunkisuunnitteluviraston uuden päällikön Tuomas Rajajärven kanssa.¹⁰⁰² Lopulta syksyllä 2002 syntyi kaupungin, Stockmannin ja Spondan välille sopimus Keskuskadun kävelykadusta, maanalaisen huoltoliikennekadun rahoitusosuuksista ja liikekorttelien lisärakennusoikeudesta. City-Centerin pysäköintitaso ja Stockmannin pysäköintikellari muutettaisiin tuottavaksi liiketilaksi.¹⁰⁰³ Kun sopimus julkistettiin, Helsingin Sanomat uutisoi koko sivun jutussaan: ”Keskuskadusta tulee kävelykatu”, ”Makkarataloon perusteellinen remontti” ja ”Stockmannin tavaratalon katolle tulee ravintoloita”.¹⁰⁰⁴

Kaupunki sitoutui rahoittamaan maanalaisen kadun rakentamisesta suoraan puolet. Toi-
nen puoli koostui kiinteistöyhtiöiden kaupungille suorittamista maksuista lisärakennusoi-
keutta vastaan.¹⁰⁰⁵ Tällä tavoin tunneli tuli kokonaan kaupungin omaisuudeksi. Kaupunki
osallistui julkisin varoin yksityisten kiinteistöinvestointien nopeuttamiseen, koska siihen
oli merkittävä yleinen intressi kävelykeskustan takia.

Tunnelin sisäänajo järjestettiin ensin Kluuvin pysäköintiluolan kautta.¹⁰⁰⁶ Ajatuksena
oli, että kaikkien Keskuskadun ja Aleksanterinkadun kiinteistöjen huoltoliikenne tapah-
tuisi tunnelin valmistuttua pääosin maan alta. Yksityisen ja julkisen raja hälveni. Kiinteis-
tövirasto kutsui Veijo Laakson tunneliprojektin johtajaksi syksyllä 2003.¹⁰⁰⁷ Kiinteistöjen,
tunnelin ja Keskuskadun kävelykadun asemakaava tuli lainvoimaiseksi keväällä 2005.¹⁰⁰⁸
Tunneli on nykyään valmiina ja käytössä. Sitä kutsutaan Aleksanterinkadun huoltotun-
neliksi. Se on yhdistetty myös Ruoholahden tunneliin. Kaikki Aleksanterinkadun alueen
kiinteistöt eivät ole liittäneet kellareitaan siihen. Osa liikkeiden tavarantoimituksista teh-
dään edelleen kaduilta. Sen takia jalkakäytävillä on vieläkin aamuisin pysäköitynä kulje-
tusliikkeiden autoja.

⁹⁹⁹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 7.9.1999. ELKA.

¹⁰⁰⁰ Ks. esim. Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 8.2.2001. ELKA.

¹⁰⁰¹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 26.10.1999. ELKA.

¹⁰⁰² Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 21.12.2000, 18.10.2001, 27.8.2003. ELKA.

¹⁰⁰³ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 26.9.2002. ELKA.

¹⁰⁰⁴ Helsingin Sanomat 5.10.2002 Olli Pohjanpalo, Keskuskadusta tulee kävelykatu, Marja Salmela, Makkarata-
loon perusteellinen remontti, Marja Salmela, Stockmannin tavaratalon katolle tulee ravintoloita.

¹⁰⁰⁵ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 26.9.2002. ELKA.

¹⁰⁰⁶ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 14.8.2001. ELKA.

¹⁰⁰⁷ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 15.10.2003. ELKA.

¹⁰⁰⁸ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 25.1.2005. ELKA.

Maanalaisten huoltokatujen, pysäköintilaitosten ja jalankulkutunnelien rakentaminen yhteiseen kallioperään kaupungin ja kiinteistönomistajien investointivaroilla merkitsi sitä, että kaupunkisuunnittelulautakunnan kertaalleen lama-aikana hylkäämä tunneliverkostojen suunnitteluvision¹⁰⁰⁹ sittenkin pääosin toteutui Helsingin liikeydinkeskustassa yllättävän nopeasti 10–20 vuoden aikana.

Toteutetut maanalaiset toimenpiteet olivat elinkeinoelämän näkökulmasta osa liikeydinkeskustan radikaalia uudistamista kaupalliseksi kävelykeskustaksi. Omistajat sijoittivat esimerkiksi City-Centerin ja Stockmannin tavaratalon uudistamiseen satoja miljoonia euroja 2000-luvulla. Tavoitteena oli alueen muodostaminen – ei niinkään vain yhdeksi suureksi kauppakeskukseksi, vaan – kansainvälisen vertailun kestäväksi liikeytimeksi, joka houkuttelisi pääkaupunkiseudun kuluttajien lisäksi matkailijoita ja kriittisinäkin pidettyjä vieraita.¹⁰¹⁰ Kiinteistönomistajayhtiöt sen sijaan kieltäytyivät osallistumasta Ruoholahdesta Sörnäisiin suunnitellun keskustan kehätunnelin investointiin, koska ne eivät pitäneet sitä omalta kannaltaan riittävän hyödyllisenä.¹⁰¹¹

Yhtiöiden investointitoiminnan tavoitteena oli taata kiinteistöihin sijoitetun pääoman myönteinen arvonkehitys ja tuotto vuosikymmeniksi eteenpäin. Aleksanterinkadun ja Keskuskadun muodostaminen autottomiksi kaduiksi 2000-luvulla pitää nähdä osana tätä kapitalistista projektia. Katujen rauhoittamiseen autoliikenteeltä ei olisi ollut poliittisia edellytyksiä ilman kallioon louhittuja, kirkaasti valaistuja ja hohtavanvalkoiseksi maalattuja pysäköintilouhia. Myös ydinkeskustan jalankulkijoille rakennettiin katettuja reittejä. Helsinkiläiset olivat vuonna 1999 haastattelujen mukaan varsin tyytyväisiä vastavalmistuneisiin kävelytunneleihin, jotka yhdistivät Sokoksen, Forumin ja Stockmannin toisiinsa Mannerheimintien ali.¹⁰¹² Haastattelujen tulos poikkesi olennaisesti 1970-luvun vaihteen asematunnelikokemuksista.

Kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistoiminta synnytti 2000-luvun alussa näkymän nykyisen kävely-ydinkeskustan aikaansaamiseksi. Siinä vaiheessa vanhinta ja tärkeintä suunnitelmaa, kävely-Aleksia, jo toimeenpantiin.

¹⁰⁰⁹ Helsingin kaupunginhallituksen esityslistat 13.4.1992 § 661. Esittelijä kertoi, että kaupunkisuunnittelulautakunta oli luopunut laajasta ajoliikennetunnelien verkostosta ja äänestyksen jälkeen myös Keskuskadun alle rakennettavasta huoltoliikennetunnelista.

¹⁰¹⁰ Toiskallio 2000, 184. Toiskallio arvioi jo vuonna 2000: ”Ydinkeskustasta ollaan kehittämässä yhtä suurta kauppakeskusta, johon pääsee kätevästi autolla.”

¹⁰¹¹ Aleksin alueen kehitys Oy hall ptk 2.10.1995, 20.3.1996, 23.5.2001. ELKA.

¹⁰¹² Toiskallio 2000, 193.

12. Kävelykatu vai Aleksanterinkatu?

Päätös katujärjestelyistä, joilla autoilu poistettiin Aleksanterinkadulta, tehtiin Helsingissä vuonna 2000 heti, kun Kluuvin pysäköintilaitos avasi jalankulkijoille tarkoitetun sisäänkäyntinsä Aleksanterinkatu 36 b:ssä lähellä Fabianinkadun risteystä.

Siinä tiivistyi Aleksanterinkadun alueen 1900-luvun viime neljänneksenä toteutettujen muutosten historia. Kävely-Aleksi edellytti henkilöautojen pysäköinnin järjestämistä, kuten kaupunginvaltuuston oikealta laidalta ja elinkeinoelämän järjestöistä oli toistettu. Myös muut Suomen kaupungit päätyivät samantapaisiin ratkaisuihin 1990-luvulla – ei Helsingin mallin mukaisesti, vaan päinvastoin Helsingin pitkäksi venyneen liikennekiistan varoittamina.

Helsingin Aleksanterinkadun tulevaisuudesta syntyi laaja yhteisymmärrys 1990-luvulla. Kaupungin tuli kuitenkin päättää, millainen kävelykaturatkaisu olisi tavoitteena.

12.1 Keskustan kehittämisen patenttiratkaisu

Kauppapaikkakilpailu kannusti muuallakin kuin Helsingissä kaupungin perinteisen liikeydinkeskustan uudistamiseen. Kävelykaduista tuli 1990-luvulla muotiratkaisu keskustan kehittämiseen. Arkkitehti Mikko Heikkilän kokoama ryhmä opasti kaupunkien kaavoittajia ja liikennesuunnittelijoita uudistuksiin muun muassa ympäristöministeriön tuella.

Helsingissä käydyt kamppailut ydinkeskustan liikenneolojen uudistamiseksi antoivat vuosikymmenen alussa varoittavan esimerkin muille kaupungeille. Helsingin ydinkeskusta osoittautui kuitenkin jo 1990-luvulla tässä suhteessa mainettaan paremmaksi. Kaupunkisuunnitteluviraston määritelmä kävelykeskustasta avartui. Autottomien alueiden sijasta kävelykeskusta alkoi tarkoittaa suunnitteluperiaatetta. Jalankulkemisen lisäksi myös keskustaan saapuva autoilu oli otettava suunnittelussa huomioon.

Kaupunkien keskustaajaman ulkopuolelle rakennettiin uusia suurmyymälöitä 1980-luvulta alkaen. Eka-marketit, Prismat ja Citymarketit määriteltiin kaavoitusvaiheessa suu-

riksi päivittäistavarakaupoiksi, mutta käytännössä niistä tuli kaikkialla tavarataloja. Niissä myytiin elintarvikkeiden lisäksi kodinkoneita, vaatteita, urheiluvälineitä ja muita käyttötavaroita. Tämä muutti kaupunkilaisten ostokäyttäytymistä ja vähensi asiointia perinteisessä ydinkeskustassa.¹⁰¹³

Kaupunkisuunnittelun pelitilanne oli pääkaupungissa pienempiä kaupunkeja monimutkaisempi kaupungin koon ja ytimen kulttuuristen merkitysten takia. Niinpä pienemmässä kaupungissa keskustauudistus eteni yleensä Helsinkiä nopeammin. Jyväskylässä kaupunki muutti ydinkeskustan perinteisen valtavyhlän Kauppakadun kävelykaduksi vuosina 1993–1995 vajaan viiden vuoden valmistelun jälkeen.¹⁰¹⁴ Jyväskylän liikeytimen uudistaminen perustui erityisen pohjoismaisen mallin mukaisesti kävelykadun varrelle sijoittuneiden useiden suurten kauppakeskusten houkuttelevuuteen ja niihin kytkeytyvien maanalaisten pysäköintilaitosten ja pysäköintitalojen tarjoamaan hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla.¹⁰¹⁵ Samantapainen keskustauudistus, joka yhdisti ydinkeskustan uudet kauppakeskukset, maanalaisen keskuspysäköintilaitoksen ja katuliikenteen rauhoittamisen, toteutui noihin aikoihin myös Kuopiossa ja Vaasassa.

Sittemmin kaupunkikeskustojen uudistaminen pyyhkäisi yli koko maan. Vaikka pääkaupungissa tehtiin kaikkein perinpohjaisinta suunnittelua, pienet kaupungit omaksuivat mallin pikemmin Jyväskylältä ja muista ketteristä kaupungeista. Siitä huolimatta, että Helsingissä muutettiin useita katuja kävelykaduiksi 1980- ja 1990-luvulla, kaupungin maine ei muuttunut kovinkaan kävely-ystävälliseksi, koska muutos ei ollut yhtä vaikuttava ja nopea kuin vaikkapa Jyväskylässä tai Oulussa.¹⁰¹⁶

Kaupunkien keskustauudistuksella oli yleensä aina kaupallinen lähtökohta, mutta paikallinen keskustelu nojasi kaikkialla liikennepoliittisiin väitteisiin, kuten kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen suosimiseen henkilöautoilun sijaan.¹⁰¹⁷ Poliittisiin kiistoihin

¹⁰¹³ Keskisuomalainen 17.12.1995 Taistelu automarketeista kiihtyy. Kauppakamarin arvion mukaan kuusi tai seitsemän elintarvikekauppaa oli joutunut sulkemaan ovensa Jyväskylässä automarketien takia 1990-luvun alussa. Kauppakamarin tilaisuudessa puhuneen Tuomas Santasalon mukaan automarketit vähentävät kaupan kilpailua. Ne sisällyttävät valikoimaansa keskustahakuisen erikoistavarakaupan tuotteita: ”Jos automarketit olisivat Suomessa kuten Englannissa, ne myisivät vain elintarvikkeita eivätkä sotkisi kaupunkikeskustan markkinoita. Jyväskylässä tämä tarkoittaisi toimintamahdollisuuksia 90 erikoisliikkeelle, jotka voisivat työllistää noin 200 ihmistä. Erikoisliikkeet tarjoaisivat selvästi enemmän työtä kuin mitä nykyisissä automarketeissa vastaavaa myyntiä vasten on tarjolla.”

¹⁰¹⁴ Rakennuslehti 17.8.1995 Jyväskylän kävelykatu valmistuu syyskuussa. Suunnitelma oli valmistunut vuonna 1990, mutta toteuttaminen lykkäytyi pari vuotta laman takia. Ensi vuodet Jyväskylän Kauppakatu oli kävelykatuna vain liikennemerkein osoitettuna ilman tilajärjestelyjä ja muotoilua.

¹⁰¹⁵ Heikkilä – Santasalo – Karppinen 1996.

¹⁰¹⁶ Etelä-Saimaa 2.4.1995 Ulla Hietalahti, Kävelykatuun tottuminen vie kaksi vuotta, Kaleva 1.6.1996 Päivi Seeskorpi, Rotuaariilta puuttuu selkeä yhteys toriin, Oulun kävelykatu on muutoin edelleen kelvöllinen esimerkiksi toisille kaupungeille. ”Oulun onnistuminen oli vahva mielipidevaikuttaja 80-luvulla ja 90-luvun alussa. Se lisäsi myös muiden kaupunkien uskoa kävelykatujen rakentamiselle Suomen oloissa.”

¹⁰¹⁷ Ks. esim. Etelä-Saimaa 21.6.1995 Lappeenrannan keskustan liikennejärjestelyt uhkasivat jumittua arvovaltaikiistaksi, Keskisuomalainen 19.1.1995 Autoilu tekee kuolemaa, Etelä-Saimaa 11.12.1994 Markku Aalto (lu-kija), Kaupungin valtasuonien katkaiseminen ei ole kehitystä.

johtanut asenneilmasto oli suunnittelijoiden aikalaisarvioiden mukaan omiaan hidastamaan muutoksia.¹⁰¹⁸ Taustalla vaikutti erityisesti 1970-luvun Helsingin kaupunkipoliittisen kamppailun ruokkima kulttuurinen vastakkainasettelu autoilu- ja jalankulkukaupungin välillä.

Kävelykeskustan väärinkäsitettyä poliittista leimaa voimisti se, että nimenomaan ympäristöministeriö aktivoitui suosimaan keskustojen kehittämistä. Ministeriölle oli siirretty valta vahvistaa kaavat. Mielikuva ympäristöministeriöstä liiketoiminnan vaikeuttajana oli kuitenkin väärä. 1990-luvulla rakennuslakiin päinvastoin kirjoitettiin, että yrityksillä ja kiinteistönomistajilla oli oikeus tulla kuulluksi asemakaavoja muutettaessa.¹⁰¹⁹ Ministeriö piti erityisen tärkeänä, että keskustoja kehitettäisiin kauppapaikkoina. Ylijohtaja Sirkka Hautojärven johtama kauppakeskustyöryhmä linjasi jo vuonna 1991, että ”suuret kauppakeskukset tulee rakentaa kaupunkikeskustoihin ja kaupunkiseutujen aluekeskuksiin, ei taajamien ulkopuolelle”. Monialainen työryhmä perusteli kaupan sijoittamista keskustaan jalankulkukaupungin argumenteilla, kestäväällä kehityksellä, kaupunkikulttuurilla, kansainvälistymisellä, luovuuden herättämisellä ja asukkaiden palveluiden saatavuudella.¹⁰²⁰ Työryhmän linjaus kirjattiin myös maankäyttö- ja rakennuslakiin vuonna 1999.¹⁰²¹

Vuonna 1994 ympäristöministeriö julkaisi arkkitehti Mikko Heikkilän, kauppatieteilijä Tuomas Santasalon ja diplomi-insinööri Björn Silfverbergin raportin matkasta, jossa tekijät tutustuivat pariinkymmeneen norjalaiseen, tanskalaiseen ja ruotsalaiseen kävely-

¹⁰¹⁸ Heikkiä – Santasalo – Karppinen 1996, 22. Etenkin suurten kaupunkien kaavoitusviranomaiset sanoivat, että yrittäjät ja kiinteistönomistajat vastustivat kävelykatratkaisuja. Tämä viittaa siihen, että elinkeinotoimijoiden tärkeänä pitämiä pysäköinti- ja huoltoilikenneratkaisuja ei ollut sisällytetty kaupungeissa tehtyihin kävelykeskusta-aloitteisiin, vaan ne oli perusteltu kaupallisen kehittämisen sijasta perinteisesti liikenne- ja ympäristöpolitiikalla.

¹⁰¹⁹ <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1990/19900696>. Ympäristöministeriöstä tuli ylin kaavoitusta valvova ja ohjaava valtion viranomainen sisäasiainministeriön sijaan rakennuslain uudistuksessa vuonna 1990. Samassa yhteydessä lain 125 §:ään kirjattiin asukkaiden, kiinteistönomistajien ja elinkeinotoimijoiden oikeus tulla kuulluksi: ”Valmisteltaessa kaavaa on alueen maanomistajille ja niille, joiden asumiseen, työnteekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, varattava tilaisuus joko kirjallisesti tai suullisesti lausua mielipiteensä asiasta siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.”

¹⁰²⁰ Kauppakeskustyöryhmä 1991, 3, 10. Työryhmä käytti taajama-alueen ulkopuolelle rakennetuista kauppakeskuksista varoittavana esimerkkinä Jönköpingin A6-kauppakeskusta, joka oli avattu keväällä 1987. Kauppakeskus lisäsi ostovoimaa nettosiirtymää yli kuntarajojen Jönköpingin hyväksi noin 100 miljoonaa kruunua vuodessa. Samalla kuitenkin ydinkeskustan erikoistavarakauppa väheni noin 25 prosenttia. Ydinkeskustassa suljettiin uuden kauppakeskuksen avaamisen seurauksena neljä päivittäistavarakauppaa, pienennettiin tavaratalojen myyntialaa, ja yhdeksän ydinkeskustan yrittäjää ajautui konkurssiin. Nuorten ja keski-ikäisten jönköpingiläisten ostokäyttäytyminen muuttui kauppakeskusta suosivaksi. Kaupunki päätti sijoittaa kymmeniä miljoonia kruunua ydinkeskustan elvyttämiseen, ”jotta A6-keskuksesta maksettava hinta ei tulisi liian kalliiksi”.

¹⁰²¹ <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1999/19990132#Pidp2722080>. Maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksessa säädettiin 39 §:ssä yleiskaavan sisältövaatimuksista muun muassa, että yleiskaavalla tuli tavoitella taloudellista, toimivaa ja ekologisesti kestäväää yhdyskuntarakennetta, joka hyödynsi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. 58 §:ssä säädettiin asemakaavan oikeusvaikutuksesta: ”Vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten.” 114 §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitettiin yli 2000 kem2 liikerakennusta ellei kyseessä ollut paljon tilaa vaativan kaupan yksikkö.

keskustaan. Ministeriö levitti julkaisua kaupunkien suunnittelijoille. Keskustan kehittäminen herätti mielenkiintoa kaikkialla Suomessa.¹⁰²²

Julkaisu ja sen jatkona tehdyt työt muodostivat keskeisen suunnitteluperustan Suomen kaupunkien 1990- ja 2000-luvun keskustauudistukselle. Projekteissa painotettiin erityisesti kävelykatujen suotuisuutta. Sanoma keskustan kehittämisestä meni tehokkaasti perille kaupunkien kaava- ja liikennesuunnittelijoiden keskuudessa. Vaikka tarkoitus oli toinen, kävelykatueetos korosti kaupungeissa ydinkatujen liikennefunktiota. Kävelykatuesitykset synnyttivät samantapaisia autottoman keskustan tulkintoja kuin Helsingissä oli tehty. Kävelykeskustan arvioitiin vähentävän asiointia ydinkeskustaan. Tämä selitti paikallisia risiriitoja elinkeinotoimijoiden ja kaupungin kesken.¹⁰²³

Heikkilä arveli, että kävelykeskustat perustuivat Ruotsissa sosiaalidemokraattien pitkään kunnallispoliittiseen valtakauten 1960–1980-luvulla. Ruotsalaisuunnittelijat olivat taipuvaisia korostamaan kävelykatujen avulla kaupunkisuunnittelun ”sosiaalisia ja huomaaneja aspekteja”. Silti matkaraportti todisti ennen kaikkea kävelykatujen merkityksestä kaupungin ytimen kaupan elvyttämisessä. Vaikka Suomessakin oli jo toteutettu ydinkeskustojen autoliikenteen rauhoittamista, kävelykatuja oli muodostettu alle neljännes muiden Pohjoismaiden määrästä. Heikkilän havaintojen mukaan kävelykeskusta oli tarkoituksenmukainen ratkaisu kaupungin ytimessä, jossa ”kaupunkikulttuurin monipuolisuus ja kaupunkikuvalliset arvot ovat itsessään ylivoimainen viihtyvyys- ja vetovoimatekijä”.¹⁰²⁴

Santasalon laskelmien mukaan noin 90 prosenttia pohjoismaisten kävelykatujen katuratason liiketiloista oli vähittäiskaupan ja ravintoloiden käytössä. Erityisen runsaasti kävelykaduilla oli edustettuna muotikaupan toimiala. Santasalon mukaan tanskalaiset kävelykadut olivat vilkkaimpia, koska pienten kauppojen määrä oli runsaampi kuin muiden Pohjoismaiden kaupungeissa. Putiikit avautuivat yleensä kadulle, eivätkä korttelin sisäisiin käytäviin: ”Kauppojen runsaudella on myönteinen monipuolistava ja elävöittävä vaikutus kävelykaduille”.¹⁰²⁵

Silfverbergin mukaan kävelykeskustojen liikenteelliset edellytykset perustuivat keskustan kehään, joka ohjasi läpiajoliikenteen ytimestä sivuun ja ytimen lähelle sijoittuneisiin pysäköintilaitoksiin. Kuin viittauksena Helsinkiin Silfverberg totesi: ”Yksittäisten ajoneuvojen pysäköinti itse kävelyalueilla oli kiitettävän harvinaista, joka viittaa paitsi asianmukaisiin huoltoliikennejärjestelyihin myös omaksuttuun käyttökulttuuriin, joka selvästi poikkeaa edukseen suomalaisesta nykytodellisuudesta.”¹⁰²⁶

¹⁰²² Mikko Heikkilän haastattelu 14.7.2015.

¹⁰²³ Joidenkin kaupunkien kävelykaturatkaisut ovatkin osoittautuneet ydinkeskustan liiketoiminnan kannalta kyseenalaisiksi sen jälkeen, kun kaupunkiin on annettu lupa rakentaa erikoistavarakaupan kauppakeskus monikaistaisten liikenneyhteyksien äärelle.

¹⁰²⁴ Heikkilä – Santasalo – Silfverberg 1994, 10–14.

¹⁰²⁵ Emt, 24–27.

¹⁰²⁶ Emt, 39.

Ryhmän toimeksianto jatkui Suomen kävelykeskustojen inventointiin. Liikenneasian-tuntijaksi vaihtui diplomi-insinööri Seppo Karppinen. Vuonna 1996 ministeriö julkaisi ryhmän laatiman raportin Suomessa toteutetuista ja suunnitteilla olleista kävelykeskusta-uudistuksista. Selvitys sisälsi historiakatsauksen lisäksi tietoja kaupunkien tekemistä ratkaisuksista ja vertailua muihin Pohjoismaihin. Ryhmä myös pohti keskustojen ja katujen merkitystä kaupunkikulttuurin ja -rakenteen kannalta. Kirjoittajat tulksivat kadun olleen perinteisesti ”yhteisomistuksessa” ja ”yhtä lailla kaikkien käytössä kaikkina vuorokaudenaikoina”. Viime vuosikymmeninä katujen liikennefunktiio oli heidän mielestään ylikorostunut. Toiminnalliset ja sosiaaliset arvot olivat jääneet vaille riittävää huomiota.¹⁰²⁷

Kolmikko haastatteli Suomen kaikkien yli sadan kaupungin kaavoitusviranomaiset ja sai tietoonsa yli kolmekymmentä ydinkeskustan kävelyä edistävää projektia. Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelma ilmeni selvityksen mukaan kaikkein kunnianhimoisimmaksi, vaikka siitä oli toteutettu vasta osa, eikä sitovia päätöksiä jatkosta vielä tuolloin ollut tehty. Kun Aleksanterinkadun alueen toteutuneiden ratkaisujen lisäksi laskettiin mukaan Iso Roobertinkatu ja Olavinkatu, tuli Helsingistä jo 1990-luvun puolimaisa niukasti eniten metrimääräisesti kävelykatuja sisältänyt suomalaiskaupunki. Suhteessa asukaslukuun Helsinki oli kuitenkin kävelykatukaupunkien joukossa kirrkaasti peränpitäjänä. Lisäksi Aleksanterinkadulla edelleen jatkunut henkilöauto- ja huoltoliikenne esti syntymästä kokemusta kävely-ytimeistä, vaikka Kluuvikadulle ja Mikonkadulle oli jo muodostettu kävelykatu.¹⁰²⁸

Ympäristöministeriö aloitti vielä samana vuonna 1996 yhdessä liikenneministeriön ja kauppa- ja teollisuusministeriön, Tielaitoksen, Kuntaliiton ja Erikoiskaupan liiton kanssa yhteisen projektin kaupunkikeskustojen kehittämiseksi. Erityiseksi missiokseen projekti otti kävelykatujen muodostamisen tai laajentamisen. Mukaan pääsi seitsemän kaupunkia, joista suurin oli Hämeenlinna. Heikkilä, Santasalo ja Karppinen toimivat tämänkin projektin asiantuntijoina. Projekti tuotti ulkopuolisen analyysin ja kehittämisohjelman kuhunkin

¹⁰²⁷ Heikkilä – Santasalo – Karppinen 1996, 13–16.

¹⁰²⁸ Emt, 21, 44.

kaupunkiin.¹⁰²⁹ Suunnittelutavoitteet perustuivat näkemyksiin, jotka Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto oli omaksunut jo vuosia aiemmin. Silti Helsingin ristiriidat edustivat muualla Suomessa lähinnä varoittavaa esimerkkiä.¹⁰³⁰

Suunnittelijat pitivät helsinkiläisperiaatteiden tavoin jalankulkua hyvän keskustan ensisijaisena liikennemuotona ja arvioivat, että pysäköintilaitosten tuli sijoitua korkeintaan 200 metrin kävelymatkan päähän ostos- ja asiointipaikasta. Keskustoja tuli projektin mukaan koettaa kehittää nimenomaan erikoistavarakaupan ja ravintolapalveluiden sijaintipaikkana. Keskustan jalankuolosuhteita parannettaisiin ajoneuvoliikenteen harmonisoinnilla (eli rauhoittamisella), jalkakäytävien leventämisellä ja kävelykaduilla.¹⁰³¹ Elävän keskustan tunnusmerkiksi Heikkilä ja kumppanit tiivistivät Gehliä nimeltä seuraten keskustassa oleivien ihmisten suuren määrän: ”Hyvässä kaupunkikeskustassa liikkuu paljon ihmisiä kävellen.”¹⁰³² He korostivat viihtyisien jalankuolosuhteiden hyödyttävän ”kiistatta liike-elämää”.¹⁰³³

Suunnittelijat tarkastelivat keskustoja paikkojen järjestelmänä, joka tarjosi elämyksiä. Ytimen suosituin kävely- ja oleskelupaikka tuotti suunnittelijoiden mukaan myönteisen kävijäkokemuksen, ja siitä muodostui jokaiseen keskustaan oma ”tiedostettu tai tiedostamaton identiteettipisteensä”.¹⁰³⁴ Tällä tavoin suunnitteluprofession sisällä 1990-luvulla käyty keskustelu Helsingin julkisten paikkojen merkityksestä tuli pelkistyneenä pienempien kaupunkien kehittämiskäsitteistöön.

¹⁰²⁹ Heikkilä – Karppinen – Santasalo 1998. Kävelykatujen suunnitteluedellytysten analysointi oli loppuraportin läpäisevänä teemana ja kaupunkikohtaiset kehittämissuunnitelmat suosittelevat Lieksaa lukuun ottamatta kävelykatujen toteuttamista tai vahvistamista. Hämeenlinnasta, 121: ”Vahvan kävelyalueen tai –akselin rannan paikkojen renkaan, torin ja Reskan välille on ehkä keskeisin pitkän tähtäimen toimenpide.” Kajaanista, 131: ”Kajaanin keskustan kehittämisen tärkein keino on kävelyalueen rakentaminen alkaen Raatihuoneentorilta ja Kauppakadulta Kirkkokatuun asti, myöhemmin kävely- tai kävelypainotteisena alueena Kauppakatu Lönnrotinkadulle asti ja joillekin poikkikaduille rannan ja Pohjolankadun välillä.” Lohjasta, 148: ”Lohjan keskustan kehittämisen tärkeimmät kokonaisuudet ovat kävelyalueen järjestäminen keskustaan, pyöräilijän aseman radikaali parantaminen, rannan ja keskustan sitominen toisiinsa, Laurinkadun ja Kauppakadun välisten keskustakorttelien kehittäminen sekä kirkon ja keskustan visuaalisen kontaktin parantaminen.” Rovaniemestä, 158: ”Paikkojen järjestelmän jo muotoutunut kokonaisuus ei tarvitse muuttaa vaan sitä tulee vahvistaa. Tämä tarkoittaa Koskikadun kävelykadun jatkamista, Rovakadun muuttamista asteittain kävelykaduksi, rannan kehittämistä varsinkin Koskikadun päässä sekä Ruokasenkadun ja sen puistoakselin tuntuvaa kehittämistä.” Seinäjoesta, 170: ”Seinäjoen keskustan kehittämisessä muut paikat kuin kauppapaikat ovat jääneet vähälle huomiolle, näiden kehittäminen on ehkä koko keskustan kehittämisen tärkein tehtävä. Paikkojen kehittämisen toimenpide. Tämä merkitsee Alisenkadun muuttamista kävelykaduksi keskeisiltä osin ja kävelypainotteisuuden lisäämistä muilla keskustan kaduilla jalkakäytävien leventämisellä, ja jo kehittyneen kevyenliikenteen verkoston jatkokehittämistä.”

¹⁰³⁰ Mikko Heikkilän haastattelu 14.7.2015.

¹⁰³¹ Emt, 42, 49, 59, 76.

¹⁰³² Emt, 103.

¹⁰³³ Emt 97.

¹⁰³⁴ Emt, 100.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa oli vuosikymmenien kuluessa selkiytynyt näkemys ydinkeskustan suunnitteluperiaatteista. Kaupunginhallitus oli hyväksynyt liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet vuonna 1987. Kaupunkisuunnittelulautakunta tarkensi sen kävelykeskustan periaatesuunnitelmaksi syksyllä 1989. Siitä tuli osa keskustan liikennesuunnitelmaa reilun vuoden kuluttua. Kävelykaduiksi osoitettiin Kluuvikadun ja Mikonkadun lisäksi Keskuskatu ja Hallituskatu.¹⁰³⁵ Aleksanterinkadun kiinteistönomistajat halusivat muuttaa pankkikadun entistä kaupallisemmaksi. Kävelypainotteisuus sopi yhtiöille tietyin edellytyksin. Forssén määritteli, että ”kävelykeskustan keskeisimpien kaupunkitilojen tulisi olla valmiita, kun Helsingistä tulee Euroopan kulttuuripääkaupunki vuodelle 2000”.

Kävelykeskustalla Forssén tarkoitti vuoden 1992 yleiskaavan mukaisesti Aleksanterinkadun aluetta lisätynä rautatieaseman ja Kaisaniemenkadun tienoolla. Siitä muodostuisi ”laaja, yhtenäinen, häiriötön palvelujen, oleskelun, yhdessäolon ja vapaa-ajan alue”. Kuvaus noudatteli sanankäänteitä, joita kollegat käyttivät samoihin aikoihin yhtä lailla ympäristöministeriön kuin alueen kiinteistönomistajien toimeksiannosta. Käytännön kaupunki- ja liikennesuunnittelun kannalta kävelykeskustan käsite ei tarkoittanut Helsingissä enää autotonta keskustaa tai edes yksittäisiä kävelykatuja. Se oli suunnitteluperiaate, joka otti erityisesti huomioon jalankulkijat. Kävelykeskusta oli nyt ”kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelua, se on asemakaavasunnittelua ja katutilojen ja aukoiden suunnittelua sekä pysäköinnin ja huollon suunnittelua”.¹⁰³⁶

12.2 Reunakiveyksen ratkaiseva tärkeys

Kaupunkisuunnitteluvirasto totesi vuonna 1997, että rakenteilla olleet maanalaiset pysäköintilaitokset Kluuvi ja Eliel ja Forumin laitoksen laajennus lisäsivät yli 1400 autopai-kalla Helsingin liikeydinkeskustan pysäköintilaitosten kapasiteettia vuoteen 2000 mennessä.¹⁰³⁷

Alueella jo siihen mennessä toteutettujen autoliikenteen rauhoittamistoimien ansios-ta Aleksanterinkadun liikennemäärä oli arkisin enää noin tuhat ajoneuvoa vuorokaudes-sa. Siitä suurin osa oli luvallista henkilöautojen ajoa Stockmannin pysäköintilaitokseen ja

¹⁰³⁵ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta ptk 5.10.1989 § 755. HKA. Helsingin kaupunkisuunnittelulau-takunta esityslista 5.10.1989 § 755. HKA. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta esityslista 7.2.1991 § 89. HKA. Helsingin kaupunginhallituksen ptk. 13.4.1992 § 661. HKA. Kävelykeskustan periaatteista päättäminen oli vaikeaa. Viraston esitys jäi lautakunnassa pöydälle vuonna 1989 kolme kertaa ja lautakunnan esitys kaupun-ginhallituksessa vuonna 1992 kaksi kertaa ennen päätöstä. Periaatteista oltiin yhtä mieltä, mutta toteutuksen aloitus Mikonkadulla kiikasti pitkään.

¹⁰³⁶ Ilpo Forssénin muistio 9.11.1994.HKsv.

¹⁰³⁷ Helsingin kaupunginhallitus esityslista 2.6.1997 Kaj/6. HKA. Kaupunkisuunnitteluvirasto esitti DI Leena Saransaaren ja arkkitehti Anne Karppisen laskelman vastauksena Pohjois-Esplanadin kadunvarsipysäköintipaik-kojen vähenemiseen kohdistuneelle arvostelulle.

liikkeiden huoltoajoa. Lisäksi esiintyi jonkin verran luvatonta ajoa ja edelleen varsin runsaasti luvatonta pysäköintiä jalkakäytävillä. Lähes kaikki kadun liikenne oli jo jalankulkua ja raitiovaunuliikennettä. Stockmannin kohdalla laskettiin 65 000 jalankulkijaa arki- vuorokauden aikana vuonna 1991 ja yliopistonkin kohdalla 25 000.¹⁰³⁸

Aleksanterinkadun liikenteen rauhoittamisen sijasta olikin 1990-luvulla jo perusteltua tavoitella, että minimoitaisiin häiriöt, jotka haittasivat merkittävintä kulkumuotoa eli kävelyä. Se oli tärkeää myös elinkeinotoimijoiden mielestä.¹⁰³⁹ Jalankulkemisen yhteydessä ei enää ollut tarpeen puhua autoilusta. Silti kun kaupunginhallitus päätti vuonna 1997 jalankulkuolosuhteiden parantamishjelmasta, Aleksanterinkadun muutokset puuttuivat jopa vuoden 2000 jälkeen toteutettavien projektien joukosta. Sosiaalidemokraattien Rakel Hiltusen puheenjohtama kaupunginhallitus kiirehti erityisesti rautatieaseman ja yliopiston välisten paikkojen kehittämistä – mainitsematta kuitenkaan Aleksanterinkatua. Lisäksi ikään kuin kyllästyneenä liikennepoliittiseen vastakkainasetteluun hallitus hylkäsi kokouksen Ben Zyskowiczin lisäysohjeen, ”että autoliikennettä keskustassa ei tule aiheettomasti rajoittaa ennen kuin niin sanottu keskustatunneli on toteutettu”.¹⁰⁴⁰

Aleksanterinkadun muutoksen suunnittelu tuli tämän jälkeen ajankohtaiseksi kuin varkain, raitiotiekiskojen peruskorjaustarpeen takia. Kiskot olivat jo pitkään olleet uusimisen tarpeessa: niitä pidettiin ajokunnossa tilapäisin korjaushitsauksin. ”Joka yö meiltä käydään tarkastamassa, onko kaikki kunnossa”, liikennelaitoksen suunnittelujohtaja Seppo Vepsäläinen kertoi Helsingin Sanomille.¹⁰⁴¹ Kaupungin liikennelaitos teetti ensimmäisen esiselvityksen korjaustoimenpiteistä vuonna 1998.¹⁰⁴² Koska tavoitteeksi asetettiin tarkastella myös raitiovaunupysäkkien määrää, muuta liikennettä ja kadun tilajärjestelyitä, suunnitelma edellytti lainmukaista katusuunnitelmaa ja laajaa osallisten kuulemista.

Katujärjestelyjen tarkasteluun motivoi se, että Aleksanterinkadusta haluttiin merkittävän suunnittelukohde uuteen Esteetön Helsinki -projektiin. Niinpä kaupunkisuunnitteluvirasto totesi, että raitiokiskojen peruskorjaukseen kannatti yhdistää koko katualueen suunnittelu.¹⁰⁴³ Maineikas katu oli käynyt vaikeakulkuseksi monista syistä. Betonikivestä 1980-luvun alussa tehdyt jalkakäytävät olivat jo kuluneet ja kauhtuneet. Vuosien mitaan tehtyjen kymmenien johto- ja kaapelitöiden takia betonikiviä oli monin paikoin uu-

¹⁰³⁸ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjojen karttaliitteet 2000 kesäkuu Liite 1, 928 § Aleksanterinkadun katusuunnitelma, 8. HKA.

¹⁰³⁹ Sama. ”Tiivistetysti Aleksanterinkadun liikenteen nykytilanteen suurimpina ongelmina voidaan pitää ajoneuvojen pysäköintiä kadulla ja yleensä ajoneuvoliikennettä joukkoliikennekadulla sekä Stockmannin raitiovaunupysäkkien sijoittumista vilkkaimmalle kävelyalueelle.”

¹⁰⁴⁰ Helsingin kaupunginhallitus pöytäkirja 2.6.1997 § 1002. HKA.

¹⁰⁴¹ Helsingin Sanomat 4.5.2001 Riitta-Eliisa Laine, Helsingin Aleksanterinkatu perusteelliseen remonttiin, Aleksille tulee katulämmitys ja uusi pintakiveys.

¹⁰⁴² Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 9.3.2000. HKA.

¹⁰⁴³ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja 27.3.2000. HKA.

sittu. Kokonaisuudesta oli tullut kirjavannäköinen ja epätasainen.¹⁰⁴⁴ Huonokuntoiset jalkakäytävät rohkaisivat luvatonta huoltoajoa ja pysäköintiä. Autoliikenteen lieveilmiöt olivat edelleen vuonna 2000 kaupunkisuunnitteluviraston mielestä suurin kadun viihtyvyyttä häirinnyt ongelma.¹⁰⁴⁵ Nupukivien päällystämä ajorata oli paikoin painunut pahasti. Sadevesi jäi tulvehtimaan painanteisiin. Ohiajavat autot roiskuttivat vettä kadunkulkijoiden päälle.¹⁰⁴⁶

Aleksanterinkadun muutostöiden katusuunnitelman teetti rakennusvirasto. Projekti-päällikkönä toimi insinööri Reijo Järvinen. Suunnitelma edellytti kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksyntää. Kaupunkisuunnitteluviraston puolesta suunnittelua ohjasivat Forssén ja Anne Karppinen kaavoitusosastolta ja Aulis Karonen ja Leena Saransaari liikennesuunnitteluosastolta. Lisäksi mukana oli kaupunginmuseon edustaja Tuula Arkio. Suunnitelman laatimisesta vastasi WSP LT-Konsultit Oy:n projektipäällikkö Paavo Åvist. Konsulttitoimiston johtaja Murole on kuvannut suunnitteluprosessia kaupungin omien moninaisten intressien takia välillä jopa kaottiseksi. Kadun koko kunnallistekniikka kannatti uudistaa samalla. Liikenteeseen ja katutilan ratkaisuihin liittyvien ongelmien lisäksi suunnitelmassa piti ottaa huomioon valaistukseen, vesi- ja viemäriputkistoon, sähkö- ja tietoliikennekaapeleihin, materiaalien hankintaan, esteettömyyteen ja sulanapitoon liittyvät kysymykset. Ne olivat lopulta suunnittelun keinoin ratkaistavissa. Tilanahtauden vuoksi Aleksanterinkatu päätettiin jättää kalustamatta penkein. Valaistus ripustettiin edelleen vaijereihin kadun ylle.¹⁰⁴⁷

Kadunpinnan muotoilusta kaupunkisuunnitteluvirasto ei päässyt yksimielisyyteen HKL:n ja rakennusviraston kanssa. Niinpä konsulttitoimiston asiantuntijat Liisa Ilveskorpi, Hanna Pikkarainen ja Henry Lindgren laativat kaksi vaihtoehtoista ratkaisua.¹⁰⁴⁸

Kaupungin esittelyteksteissä ne oli nimetty katumaiseksi ja kävelykatumaiseksi vaihtoehdoksi. Katumaisella tarkoitettiin sittemmin toteutetuksi tullutta ratkaisua, jossa ajoradan ja jalkakäytävän välillä on selvä korkeusero. Jalkakäytävän reunakiveys korostaa sitä. Jalkakäytävät erottuvat selvästi ajoradasta. Kävelykatumainen vaihtoehto tarkoitti kadun poikkileikkauksen tasaista pintaa sillä tavoin kuin Mikonkatu ja myöhemmin esimerkiksi Keskuskatu on toteutettu. Punninta vaihtoehtojen välillä käytiin päätöksenteoelimityksissä laajan kuulemisen perusteella. Siihen sisältyi esteettisten periaatteiden ja käytännön seikkojen arviointia. Kysymykseen reunakivistä tiivistyi yli 30 vuotta keskustelua kävely-Aleksista.

Rakennusvirastosta ja yleisten töiden lautakunnasta poiketen kaupunkisuunnitteluvirasto asetti Aleksanterinkadullekin ensisijaiseksi kävelykatumaisen eli tasaisen vaihtoeh-

¹⁰⁴⁴ Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 9.3.2000. HKA.

¹⁰⁴⁵ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja 27.3.2000. HKA.

¹⁰⁴⁶ Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 9.3.2000. HKA.

¹⁰⁴⁷ Murole 2010, 358.

¹⁰⁴⁸ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjojen karttaliitteet 2000 kesäkuu, liite 1, 928 §. HKA.

don. Lautakunta hyväksyi sen lähes yksimielisesti keväällä 2000.¹⁰⁴⁹ Murole muistelee, että Korpinenkin oli tätä mieltä, koska tasaiseksi seinästä seinään rakennettu katupinta oli ”eurooppalaisten esimerkkien” mukainen.¹⁰⁵⁰ Suunnittelijat perustelivat esitystä sanoen, että tasaisesta Aleksanterinkadusta tulisi vilkkaan kävelyn ostoskatu, ”perillä olemisen paikka”, jossa jalankulku olisi asetettu muulle liikenteelle toimintaehdot. Kaikki katutila olisi ollut jalankulkijoiden käytettävissä ja kadun ylittäminen täysin vapaata. Raitiovaunujen nopeus olisi rajoitettu kävelyvauhtiseksi. Kun Aleksin ja Keskuskadun huolto- liikennetunneli aikanaan valmistuisi, eri korkeudella oleva ajorata kävisi epätarkoitukseenmukaiseksi, suunnittelijat sanoivat. Tasaiseksi rakennetusta kadusta tulisi luontevasti mahdollisimman kävelykatumainen pelkästään liikennettä rajoittamalla.¹⁰⁵¹ Alueen kauppiaiden muodostama yhdistys Helsinki City Markkinointi ry kannatti ratkaisua, koska arvioi sen lisäävän kävelyä ja vilkastuttavan kaupankäyntiä. Sen sijaan toimintaansa hiljaisesti jatkanut Enemmistö ry vastusti kävelykatumaista vaihtoehtoa!¹⁰⁵² Tällä kannalla oli myös suurin osa alueen kiinteistönomistajista ja muista toimijoista, esimerkiksi raitiovaunuliikenteestä vastannut HKL.

Jälleen kävelykatukiistassa entisenä enemmistöläisenä esiintynyt taidehistorian professori Riitta Nikula otti voimakkaasti kantaa katumaisen vaihtoehdon puolesta, kävelykatumaista vastaan syksyllä 1999. Hänen Helsingin Sanomissa julkaisemansa mielipidekirjoitus kulkeutui valmisteluaineiston mukana aina kaupunginhallituksen esityslistalle saakka.¹⁰⁵³ ”Nykymuotoisella Aleksilla on hyvä liikkua jalan, polkupyörällä, raitiovaunulla ja taksilla. Jalkakäytävien väärinkäyttö pyöräilyyn ja parkkeeraamiseen on kurinpitokysymys”, Nikula kirjoitti. Hän korosti katutilan muotoilun merkitystä kadun tehtävien ja sen varrella olevien korttelien toiminnan kannalta: ”Historiallinen katu on kiehtova ympäristö. Se rakentuu persoonallisista kortteleista, joista jokaisella on oma tarinansa. Jalkakäytävä on talon kivijalan jatke. Perinteinen tapa jakaa kadun pinta erilaisiin vyöhykkeisiin antaa eri liikkumismuodoille turvalliset reviirit.”

Suunnittelijoiden ja kaupunkisuunnittelulautakunnankin jo hyväksymää kävelykatumaista vaihtoehtoa Nikula arvosteli kosmeettiseksi ja historiattomaksi: ”Katu on kadonnut, komeat liiketalot seisovat piirustuksissa orpoina merkillisen aukioliuskan laidoilla. Ihmiset hortoilevat raitiovaunukiskojen keskellä väistellen henkensä edestä pakettiautoja.” Lisäksi Nikula piti kadun sulattamista tarpeettomana.¹⁰⁵⁴

¹⁰⁴⁹ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 27.3.2000. HKA.

¹⁰⁵⁰ Murole 2010, 358.

¹⁰⁵¹ Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan ptk 27.3.2000. HKA.

¹⁰⁵² Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja 13.6.2000 Esityslistan asia Kaj/4 Liite 2, 928 §. HKA. Enemmistö ry vetosi professori Riitta Nikulan näkemukseen: ”Jalkakäytävä on talon kivijalan jatke. Perinteinen tapa jakaa kadun pinta erilaisiin vyöhykkeisiin antaa eri liikkumismuodoille turvalliset reviirit.”

¹⁰⁵³ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja 13.6.2000 Esityslistan asia Kaj/4 Liite 32, 928 §. HKA.

¹⁰⁵⁴ Helsingin Sanomat 27.10.1999 Riitta Nikula, Ei katukosmetiikkaa Aleksille. ”Olin itse vuonna 1970 Aleksilla jakamassa Enemmistö ry:n papereita kävelykadun puolesta esikoiseni lastenvaunuista. Silloin jalkakäytävät olivat niin kapeat, että ihmiset tönivät toisiaan autojen alle ja kaikki liikenne tökki.”

Taidehistorioitsijan ilmaisema näkemys, johon sittemmin yhtyivät lausunnoissaan myös kaupungin museo ja museovirasto, noudatti täysin Enemmistö ry:n syksyllä 1968 esittämää vaatimusta kävely-Aleksista. Samoin arkkitehtiopiskelija Jorma Männyn 1960-luvulla laatimissa kuvissa kävelykatu oli käsitetty siten, että raitiovaunukiskot kulkivat kapealla ajoradalla kahden leveän jalkakäytävän välissä. Myös arkkitehtikunnassa oli 1990-luvulla paljon kritiikkiä tasapintaista ratkaisua kohtaan.¹⁰⁵⁵ Kadun yhteisen paikan luonne tuntui edellyttävän liikenteen- ja pysäköinninvalvontaa pikemmin kuin tiettyjä suunnitteluratkaisuja. Nikulan, museoiden, yksittäisten arkkitehtien ja Enemmistö ry:n mielipide ei vakuuttanut kaupunkisuunnittelulautakunnassa, mutta kaupunginhallitus päätyi kesäkuussa 2000 samalle perinteistä katutilan jäsentelyä arvostavalle kannalle. Näin päätettiin Aleksanterinkadun muotoilu nykyisenkaltaiseksi. Jalkakäytävät jäivät Aleksille.

Jalkakäytävien kaupunkikuvallista ja -tilallista merkitystä enemmän kaupunginhallituksessa painoivat varmasti HKL:n taloudelliset laskelmat. Liikennelaitos arvioi, että tasapintaisen kävelykatumaisen ratkaisun edellyttämä raitiovaunujen hitaampi ajonopeus olisi aiheuttanut neljän minuutin lisäyksen reittien ajoaikaan. Koska joukkoliikenteen palvelutasoa ei oltu valmiit alentamaan, olisi tarvittu lisää vuoroja. Lisävuoroista olisi liikennelaitoksen arvion mukaan muodostunut kuudesta kahdeksaan miljoonan markan vuotuinen lisäkustannus.¹⁰⁵⁶ Myös raitiovaunuhenkilökunnan yhdistys oli päätenyt liikenneturvallisuuden takia ”jyrkästi” vastustamaan tasaista Aleksanterinkatua.¹⁰⁵⁷

Liikennelaitoksen kanta painoi katumuotoilun poliittisessa harkinnassa enemmän kuin 170 kaupan ja palveluiden yritystä edustaneen Helsinki City Markkinoinnin kanta. Jos kauppiasyhdistyksen näkemys olisi toteutunut, Aleksanterinkadusta olisi tullut tasapintainen katu, jossa raitiovaunuliikenne olisi nykyistä huomattavasti hitaampaa. Kaupunki päätyi kehittämään katua pikemmin liikenteen kuin kaupan toimintaympäristönä. Joukkoliikenteen oikeus Aleksanterinkatuun meni nyt vähittäiskaupan oikeuden edelle. Kävely- ja raitiovaunukadun sijasta pitäisi puhua raitiovaunu- ja kävelykadusta.

Katumainen vaihtoehtokin merkitsi, että jalkakäytäviä levennettiin puolisen metriä siinä, mihin ne oli levennetty 1980-luvun alussa. Jalankulkijoiden tila kasvoi hieman. Olenaisempi olosuhteiden paraneminen seurasi jalkakäytävien sulanapidosta, jonka kiinteistönomistajat olivat valmiit kustantamaan. Se maksoi Unioninkadun ja Mannerheimintien väliseltä osuudelta noin kymmenen miljoonaa markkaa. Kadunpintojen uusiminen ja kadun alle rakennettu uusi kunnallistekniikka maksoivat perustuksineen kaupungille noin 55 miljoonaa markkaa.

Hankala suunnittelukysymys oli raitiovaunuun nousun edellyttämä melkein 30 senttimetrin korkeusero kiskojen ja jalkakäytävän pinnan välillä. Projektin asiantuntijakonsultit päätyivät innovatiiviseen ratkaisuun. Jalkakäytävien porrastamiselta vältyttiin, kun jalka-

¹⁰⁵⁵ Mikko Heikkilän haastattelu 14.7.2015.

¹⁰⁵⁶ Helsingin kaupunginhallitus esityslista 19.6.2000 Kaj/4 Joukkoliikennelautakunnan lausunto 2.3.2000. HKA.

¹⁰⁵⁷ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja 13.6.2000 § Esityslistan asia Kaj//4 Liite 31 § 928. HKA.

käytävän korkeutta nostettiin loivasti pysäkkien kohdalla. Samalla kohdalla madallettiin ajoradan korkeutta. ”Katu aaltoilee”, Murole sanoi julkaisemattomissa muistelmissaan.¹⁰⁵⁸

12.3 Madonna vapautti Helsingin

Suomen suurin yksittäinen katutyöurakka alkoi toukokuun puolimaissa vuonna 2001. Työt päätettiin tehdä kolmessa reilun puolen vuoden jaksossa aina vapun ja itsenäisyyspäivän välisenä aikana. Päätöksentekovaiheessa yritykset ja elinkeinoelämän järjestöt korostivat, että työt piti koettaa tehdä nopeasti ja ilman kohtuutonta haittaa kadun yrityksille.¹⁰⁵⁹

Ensimmäisenä vuonna uusittiin vesijohdot ja viemärit Mannerheimintien ja Unioninkadun väliltä. Samalla kadun alle rakennettiin kaapelikanava. Vuonna 2002 rakennettiin uudet raitiotiekiskot ja uusittiin ajoradan nupukiveys. Viimeisenä vuonna 2003 tulivat vuoroon jalkakäytävien sulanapitolaitteet ja uudet luonnonkivilaatat. Koska katujen sulanapito eli katulämmitys oli vielä harvinaista, kaupunki korosti omassa tiedottamisessaan, että kyse ei ollut energian tuhlaamisesta, vaan ”katulämmitys toimii kaukolämmön paluuedellä”. Tärkeältä tuntui sanoa, että kyse ei ollut vain käyttömukavuuden tavoittelusta, vaan ”lisäksi talvikunnossapito helpottuu”. Urakasta vastannut rakennusviraston katutoimiston päällikkö Osmo Turpeinen vakuutti etukäteen, että jalankulku ja esteetön pääsy liikkeisiin pystytään säilyttämään koko remontin ajan.¹⁰⁶⁰

Kaikki raitiolinjat jouduttiin siirtämään tilapäisreiteille Kaisaniemenkadulle ja Kai-vokadulle keväällä 2002, mutta ne palasivat Aleksanterinkadulle jo lokakuussa, sillä remontti eteni suunniteltua vauhdikkaammin.¹⁰⁶¹ Liikennelaitoksen suunnittelupäällikkö Seppo Vepsäläinen vertasi operaatiota ”ohitusleikkaukseen Helsingin sydämessä”. Aleksin Alueen Kehitys Oy:n Veijo Laakso uskoi, että ”parantamalla katu ympäristöä ydinkeskustan kaupallinen vetovoima lisääntyy”. ”Laadukkaan liikkumisen mielikuva” oli Helsingin Sanomien toimittajan Kimmo Oksasen mielestä ydinkeskustassa urakoiden aikana koetuksella. Laaksoa hirvitti ydinkeskustan yritysten puolesta: ”jos ihmiset oppivat siihen, että täällä on aina liikuntaesteitä, he oppivat ehkä kävelemään muualla”. Rakennusviraston toimitusjohtaja Matti-Pekka Rasilainen lohdutti turisteista huolehtivia sarkastisesti: ”vakihelsinkiläiset kärsivät vielä enemmän”.¹⁰⁶²

Kesken Aleksanterinkadun töiden kaupunkisuunnitteluviraston virastopäällikkö Tuomas Rajajärvi julkisti lokakuussa 2002 uutisen, että virasto oli käynnistänyt asemakaa-

¹⁰⁵⁸ Murole 2010, 358.

¹⁰⁵⁹ Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta pöytäkirjojen liitteet 16.3.2000, Helsingin kauppakamarin kirje 22.2.2000. HKA.

¹⁰⁶⁰ Helsingin Sanomat 4.5.2001 Riitta-Eliisa Laine, Helsingin Aleksanterinkatu perusteelliseen remonttiin, Aleksille tule katulämmitys ja uusi pintakiveys.

¹⁰⁶¹ Helsingin Sanomat 15.10.2002 Ratikat palasivat Aleksille.

¹⁰⁶² Helsingin Sanomat 3.4.2002 Kimmo Oksanen, Aleksanterinkatu kaivetaan taas kesäksi auki peruskorjauksen takia, Raitiovaunut poikkeusreiteille huhtikuun puolivälissä.

vanmuutoksen uudesta ”merkittävästä kävelykeskustan laajennuksesta”: Keskuskatu muutettaisiin aikanaan kävelykaduksi koko Kaivokadun ja Pohjoisesplanadin väliseltä matkalta.¹⁰⁶³

Kesäkaudella 2003 uudistettiin Aleksanterinkadun jalkakäytävät. Katukiviksi valittiin kotimaisesta graniitista sahatut laatat. Ladonnan tekstuuria rikkoivat lukuisat kaivonkannet. Murole vertaa niitä ikkunoihin, jotka vievät ”kadun tuntemattomaan alamaailmaan”.¹⁰⁶⁴ Se tuo mieleen Claes Anderssonin runon Aleksanterinkadusta sielunmaisemana. Joissakin kaivonkansissa on kuvattu sukupuuttoon kuolleita eliöitä. Ne on suunnitellut taiteilija Tuula Närhinen. Hän voitti kaupungin järjestämän ideakilpailun. Ympäristötaideteos Kluuvinlahden fossiilit toteutettiin katuremontin viime vaiheissa. Jalkakäytävien poikki kulkevat messinkiraidat kuvaavat vanhaa Kluuvinlahden rantaviivaa lähellä nykyistä Mikonkadun risteystä ja nykyisen Kluuvin kauppakeskuksen kohdalla.

Raitoihin on taottu merenrannan kasvien ja eläinten latinankielisiä nimiä, *cladophora glomerata*, *abramis brama*, *esox lucius* ja niin edelleen.¹⁰⁶⁵ Teos muistuttaa siitä, että Aleksanterinkadun alue on rakennettu täyttömaalle. Maa-aines, peruskallio ja luonto alkavat heti ihmisen rakentaman kaupungin alta. Vielä 1800-luvun jälkipuolella, kun alue oli jo kauttaaltaan rakennettu, tulva ja lieju saattoivat katkaista kulkemisen Aleksanterinkadulla rankkasateen jälkeen.¹⁰⁶⁶ Vesi tunkeutuu ajoittain vieläkin Kansallisteatterin ja Ateneumin kellareihin. ”Kluuvinlahti on yhä olemassa tässä meidän allamme”, sanoo Pia Österman.¹⁰⁶⁷ Niinpä kerrotaan, että sateisen kesäpäivän jälkeen saattaa kadun keskivaiheilla nykyäänkin aavistaa kaislojen ja mudan tuoksun!

Syksyllä 2003 Helsinki City Markkinointi ry:n toiminnanjohtaja Tuija Harmainen alkoi valmistella uudistetun Aleksanterinkadun avajaisjuhlia. Yleisten töiden lautakunnan puheenjohtaja Eric Pollock mietti puhettaan. Murole arvostelee muistelmissaan joitakin valmiin kadun yksityiskohtia, mutta pitää katuja onnistuneena kokonaisuutena: ”Se kunnioittaa talojen kasvoja. Se ei yritä hyppiä silmille. Ei varasta kaupungilta. Suomalainen graniitti on lämmin. Isot laatat heijastavat aurinkoa ja kiiltelevät tuikkien. Katu on hyvä. Valkohousuinen tyttö empii astuessaan messinkiraidan yli (Murolen muistelmien kuvassa JV). Lastenvaunut rullaavat esteettä. Raitiovaunu houkuttelee astumaan sisään. Liikkuva olohuone. Yhteys muualle kaupunkiin tuntuu luissa ja ytimissä, kiehtoo, houkuttelee.”¹⁰⁶⁸ Aleksanterinkadun alue kytkeytyikin kaupungin muuhun liikenneverkostoon katutasolla nyt periaatteessa enää raitiovaunukiskojen ja jalankulkureittien välityksellä. Varsinkin huoltotunnelin (2009) ja Keskuskadun kävelykadun (2010 ja 2014) valmistuttua käve-

¹⁰⁶³ Helsingin Sanomat 5.10.2002 Olli Pohjanpalo, Keskuskatu muuttuu kävelykaduksi, Mannerheimintien alle uusi pysäköintiluola Stockmannille, Kävelykatu rakenteille ehkä viiden vuoden kuluttua.

¹⁰⁶⁴ Murole 2010, 359.

¹⁰⁶⁵ [https://fi.wikipedia.org/wiki/Kluuvinlahden_fossiilit_\(taideteos\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Kluuvinlahden_fossiilit_(taideteos)).

¹⁰⁶⁶ <http://www.tuulanarhinen.net/publicworks/kluuvi.htm>.

¹⁰⁶⁷ Oksanen 2006, 14.

¹⁰⁶⁸ Pentti Murole 2010, 359.

ly-ydinkeskusta muodosti oma katujen ja liikekorttelien kokonaisuutensa. Keskuskadulla päivittäin liikenneineet 6000 ajoneuvoa joutuivat etsimään uuden ajoreitin.

Aleksanterinkadun alue muodostaa nykyään kävelykeskustan, joka perustuu modernin ajan suorakulmaiseen asemakaavaan. Kadut ja korttelit kiinnittyvät kulkijan kokemuksessaan kulttuurisiin ja ideologisiin siteihin muiden eurooppalaisten pääkaupunkien ytimeen yhtä lailla kuin muuhun Helsinkiin. Liikenteellisesti kävely-ydinkeskusta noudattaa Enemmistö ry:n ja 1970-luvun nuorten kaupunkisuunnittelijoiden tavoitteita, mutta uusi postmoderni kävely-ympäristö on tosiasiasa pikemmin osa korkeasti teknologisoitunutta kaupunkia kuin palautettua menneisyyttä ajalta ennen autoilun ja liikenneteknologian kasvua ja ”luonnon loppua”.¹⁰⁶⁹ Kirkkaat valot loistavat talvisin Aleksanterinkadulla ja Esplanadinpuistossa. Jalkakäytävät sulatetaan. Näyteikkunat tulvivat muotia ja muotoilua. Kävelytunnelit alittavat autoliikenneväylät. Arvokkaat katukivet on hiottu sileiksi.

Ylellisyys- ja muotituotteiden parhaat merkkimymälät sijoittuvat suurkaupungeissa ydinkeskustan ytimeen, klassisiin kivijalkaliiketiloihin kaikkein kulutusvoimaisimpien jalankulkijavirtojen äärelle, eivät kauppakeskuksiin.¹⁰⁷⁰ Niinpä kulutuksen tyyllitietoisuus yhdistyi 2000-luvun maailmankansalaisuuteen selkeämmin Aleksanterinkadulla kuin missään muualla Suomessa. Kluuvikadun Kämp-hotellista tuli kaupungissa konsertoivien ulkomaisten tähtiesiintyjien suosima majoittumispaikka. Fanit päivystävät siellä nähdäkseen idolinsa. Lopulta itse popin kuningatar Madonna vapautti Helsingin kansainvälisen vertailun aiheuttamasta noloudentunteesta shoppailemalla Aleksilla.¹⁰⁷¹ Helsingin ydinkeskustan kehittämätön kaupunkikulttuuri ei enää kelpaa yleiseksi kansallisen itseruosinnan aiheeksi.

Aleksanterinkadun aluetta on nykyisellään perusteltua pitää ensisijaisesti kiinteistökapitalismin tuottamana kaupallisten paikkojen järjestelmänä. Samalla se toteuttaa julkisesti määriteltyjä liikenteen rauhoittamisen ja maineenrakentamisen kaupunkipoliittisia tavoitteita. Aleksanterinkatu ja poikkikadut ovat autottomia, mutta ydinkeskustassa on nykyään todennäköisesti enemmän pysäköityjä autoja kuin koskaan aikaisemmin - kalliioon louhituissa pysäköintiluolissa. Maanalainen ajoneuvoliikenne johtuu ydinkeskustaan saapumisesta, se ei ole keskustan läpiajaja. Kun Helsinki liittyi mukaan Euroopan autottoman päivän viettoon 22. syyskuuta 2000, ja koko ydinkeskusta oli ensi kerran ”suljettu autoilta”, pysäköintiluoliin sai ajaa.¹⁰⁷²

Aleksanterinkatu on kymmenien tuhansien henkilöiden työssäkäyntialueen keskellä mutta ei käytännössä kenenkään asuinympäristöä. Liikkeissä myytävät merkkituotteet ovat samoja kuin muissa kulutussuuntautuneiden pääkaupunkien ydinkeskustoissa. Ka-

¹⁰⁶⁹ Castellsin luonnon lopusta ks. esim. Ampuja 2007, 109. Kävelykeskusta on ymmärrettävissä ympäristöliikkeen tavoittelemaksi, kulttuurisesti määritellyksi ideaaliksi alkuperäisestä kaupungista.

¹⁰⁷⁰ Santasalo ja Koskela 2015, 97.

¹⁰⁷¹ Iita-Sanomien 15.8.2012 Popin supertähti Madonna viihtyi Suomessa peräti kolme yötä.

¹⁰⁷² Helsingin Sanomat 21.9.2000 ilmoitus Helsingin keskusta on autoton perjantaina 22.9.! ja Mistä on kyse? – palstan uutinen Miksi autottomana päivänä saa ajaa keskustan parkkihalleihin?

tukahvilat ja myyntikojut yksityistävät ja kaupallistavat julkista tilaa. Liikkeiden kontrolli ja valta ulottuu hienovaraisesti kadulle. Ympäristön ja palveluiden laatu ja kadulla kulkijoiden tyylikkyys lähettävät koodiviestiä siitä, ketkä toivotetaan tervetulleiksi. Parikymmentä vuotta Stockmannin myymäläetsivänä työskennelleen Antto Terraksen mukaan Aleksanterinkadun alueesta on muodostunut paikka, jonne vähävaraiset kuluttajat eivät tunne kuuluvansa.¹⁰⁷³ Jotkut jopa epäilevät, että alueen elitistisyys harhauttaa mielipidevaikuttajat yhteiskunnan todellisuudesta: ”Ydinkeskustassa liikkuvat ihmiset voivat hyvin, pukeutuvat hyvin ja syövät hyvin. Uusia ravintoloita perustetaan ja hotelleihin investoidaan, koska tuolla neliökilometrin alueella viihtyvät ulkomaiset turistit.”¹⁰⁷⁴

Vaikka ympäristöaktivistit iloitsevat liikeydinkeskustan liikenteellisestä muutoksesta, katujen, korttelien ja liikkeiden tietynlainen eksklusiivisuus tuskin vastaa vuonna 1968 asetettuja modernismikriittisiä tavoitteita. Ajoneuvojen teknologian sijasta kadulla kulkemista erotellaan kulttuurisin ja sosiaalisin keinoin. Silti David Harveyn esittämä kriittinen uhkakuva ei ole toteutunut. Alueen julkinen tila on edelleen avointa. Kadunkulkijat neuvottelevat käytöksellään jatkuvasti oikeudestaan kaupunkiin. Aleksanterinkadun alue integroituu muuhun jalankulkukeskustaan, Esplanadiin, Mannerheimintiehen ja niin edelleen. Siksi liikeydinkeskustan muutos tuottaa sosiaalista koheesiota eikä hävitä sitä.

Romanikerjäläisten tulo Länsi-Euroopan kaupunkiin synnytti 2000-luvulla tosielämän kokeen EU-maiden julkisen tilan politiikalle. Pääministeri Berlusconi laillisti siviilien militantit katupartiot Italiassa vuonna 2008. Huomattavasti vähemmällä päässeessä Suomessa katutila on pidetty edelleen yhteisenä sikäli, että se on kaikkien käytettävissä yksilöllisesti. Sitä osoittaa, että talven 2015–2016 aikana keskusteltiin julkisuudessa niin naisten kuin maahanmuuttajien oikeudesta kaupunkiin.¹⁰⁷⁵

Ison Numeron myyjät ja kerjäläiset ovat olleet jo vuosia Aleksilla kymmenien tuhansien muiden ihmisten joukossa. Myös he tuottavat kadulla kaupunkia. Kolikkoa kerjäävät ihmiset ovat muuttaneet yhteiskuntaa. Myötätunnon lisäksi rasismi ja ymmärtämättömyys ovat tulleet esiin.¹⁰⁷⁶

¹⁰⁷³ Terras 2015, 38. Terras kirjoittaa Stockmannin tavaratalon myymälävarkaista Aleksanterinkadun kulkijajoukon sosiaalista koostumusta kuvaten: ”Kaikki kalja- ja makkaravarkaavat pysyttelevät suosiolla lähiöissä, eikä sekäkäyttäjää jaksa lähteä aseman Kotikontua kauemmas.”

¹⁰⁷⁴ <http://www.uusisuomi.fi/raha/156421-jaatava-arvio-suomen-tilanteesta-valtaosalla-menee-suorastaan-surkeasti>. Yrittäjä Olli Muurainen kirjoittaa neliökilometriharhasta: ”Siellä pyöriivät myös monet mielipidevaikuttajat, kansanedustajat ja median edustajat joilla on yhä paljon vaikutusvaltaa siihen, miten ihmiset ajattelevat. Muilla Suomen neliökilometreillä tilanne on toinen. Valtaosalla menee suorastaan surkeasti.”

¹⁰⁷⁵ Suomen Kuvalehti 2/2016 Pauliina Penttilä, Joukkoahdistelu tuli länsimaihin: Nainen on saalis, jonka voi raiskata, https://fi.m.wikipedia.org/wiki/Katupartiot_Suomessa, www.verkkouutiset.fi/kotimaa/partio-maaritelma-43560 Juha-Pekka Tikka, Hjallis Harkimo: Miten kiellettävä katupartio määritellään? Kansanedustajat ihmettelevät katupartioista käytävää keskustelua.

¹⁰⁷⁶ Oksanen 2009, 15–19, 194–207.

13. Yhteenvedo ja johtopäätökset

Olen laatinut historiallisen esityksen siitä, kuinka Helsingin Aleksanterinkadun alue muodostui kävelykeskustaksi 1960-luvulta tähän päivään.

Tarkastelin muutosta urbaanina ympäristökonfliktina, sarjana kävelykatutaisteluita, joissa kamppailtiin kaupunkitilan kulttuurisesta hallinnasta. Konkreettisesti hallinta tarkoitti oikeutta määritellä kadun liikennettä, järjestelyjä ja toimintaa. Selvitin, kuinka tutkimusajankohdan toimijat ymmärsivät kadun merkityksen ja kuinka ymmärrys muuttui.

Kun esitän tutkimustulosteni yhteenvedon ja johtopäätökset, painotan kaupunkipolitiikan ajankohtaisia teemoja. Osoitan siten, kuinka historiantutkimuksen keinoin tuotettu tieto avaa uuden ja raikkaan näkökulman yhteiskunnallisesti merkittäviin aiheisiin.

13.1 Kenen katu, sen kaupunki

Mitä kävely-ytimen muodostuminen on merkinnyt Helsingin kaupunkielämän ja kaupunkikehityksen kannalta? Helsingin kävelykeskustahan on vielä nykyisin laajuudeltaan vaatimaton esimerkiksi Kööpenhaminaan verrattuna, ja se on muodostunut hitaasti ja risti-riitaisesti.¹⁰⁷⁷

Kävelykeskusta tarkoittaa yhtä lailla Helsingissä kuin Münchenissä, Tukholmassa tai Kööpenhaminassa sitä, että kaupungin liikennejärjestelmän keskeisen solmukohdan kaduilta on riisuttu liikenneteknologia ja autoilun edellyttämä infrastruktuuri mahdollisimman vähiin. Moottoriajoneuvoilla ajamista on rajoitettu tai hidastettu. Liikennevalot ovat joutaneet pois. Liikennemerkkejä on vähennetty.

Toimenpiteitä ei ole tehty ydinkeskustaan kohdistuvan liikenteen vähentämiseksi vaan päinvastoin liikenteen lisäämiseksi. Liikenne vain toteutuu kävely-ydinkeskustan kaduil-

¹⁰⁷⁷ Oikarinen 2008, 24. Kaupalliseen ydinkeskustaan sijoittuvia kävelykatuja oli Kööpenhaminassa noin neljä kilometriä, Tukholmassa kolme kilometriä, Oslossa kaksi ja puoli kilometriä ja Helsingissä yksi kilometri (ml. Aleksanterinkatu).

la jalankulkuna. Liikenteen sijasta onkin ydinkeskustassa parempi puhua liikkumisesta ja kulkemisesta.

Kävelykeskusta on muuttanut helsinkiläisten tapaa käyttää kaupunkia. Katutilamuu-
tosten seurauksena Helsinkiin muodostui 1980-luvulta alkaen kuljeskeluun perustuva uudenlainen urbaani käyttäytymiskulttuuri. Ytimen kävijäkokemus määriytyy nykyään ensisijaisesti kaduilla kävellen. Jalankulkija liikkuu kaupungilla yksilönä. Kulkijoiden heterogeeninen joukko muodostuu sattumanvaraisesti. Ihmisiä on yhtä aikaa paljon yhdessä paikassa, mutta he eivät muodosta kiinteää yhteisöä. Väkijoukon koostumus ja muoto muuttuu jatkuvasti. Pääkaupunkiseudun asukkaiden lisäksi Helsingin ytimen katuja kuttavat matkailijat, vieraat, muukalaiset, pakolaiset.

Kävely-ydinkeskustan muodostaminen oli kaupunkimuodon ja perinteisen kaupunkimaisen elämäntavan rakentamista, vaikka sitä motivoitiin 1990-luvulla metropolin eli suurkaupungin tekemisellä. Silti Taina Rajannin mukaan moderni suurkaupunki hävittää kaupunkia, ”paikkaan ja maaperään juurtunutta sekoittunutta inhimillisen olemisen tilaa”.¹⁰⁷⁸ Helsingin ydinkeskustan 1980-luvulla alkanut tapahtumien, kahviloiden, ravintoloiden, kirjakauppojen ja muotiliikkeiden kukoistus kuitenkin poikkesi tästä. Kaupallisesti elinvoimainen kävely-ydin muodosti *kaupunkia*, vaikka kävelykeskustan avulla ”Helsingistä tehtiin *metropolia*”. Jalankulkijaystävällisistä kaduista tuli postmodernia tai refleksiivisesti modernia Helsinkiä, jossa asiointi ja oleskelu poikkesi suurkaupungin näennäis-tehokkaasta, liikenneteknologian säätelämästä elämänmuodosta. Niinpä se, että keskustan kadut vapautuvat ajoneuvoliikenteen vallasta, tuottaakin spontaania kaupunkimaisuutta moderniin suurkaupunkikehitykseen.

Jalkaisin kaupungilla kulkeminen on uuden kaupunkikehityksen suojeluksessa, mutta se on toisaalta perinteistä kaupunkilaisuutta. Helsingin ytimen suurin kulkijatiheys kohdistuu nykyään, kuten koko 1900-luvun ajan, Aleksanterinkadun läntisimpien korttelien, rautatieaseman ja Kampin keskuksen rajaamalle alueelle. Aleksanterinkadun ja Keskuskadun risteuksen kautta kävelee tavallisina arkipäivinä 50 000 jalankulkijaa, vilkkaimpina tapahtumapäivinä jopa lähes 100 000. Risteys on Suomen suosituin paikka ja vilkkain muutaman aarin ala. Mistään muusta kohdasta Suomea ei kulje yhtä paljon väkeä tavallisen päivän aikana kuin Aleksanterinkadun ja Keskuskadun risteyksestä. Aleksanterinkadulla kulkevien henkilöiden määrä on suurempi kuin on ajoneuvojen määrä yhdelläkään Suomen valtatiellä.¹⁰⁷⁹

Juuri katujen vilkastuttaminen on ollut olennaisin strateginen tavoite, kun Helsingin ydintä on muutettu jalankulkijaystävälliseksi. Kulkijoiden vilinä tuottaa katuseurallisuutta

¹⁰⁷⁸ Rajanti 1999, 147–151. Rajanti erotelee suurkaupungin ja kaupungin. Suurkaupunki on modernin projektissa kasvanut kaupunki, joka kadottaa kaupunkimuotonsa. Niinpä postmodernien suunnitteluperiaatteiden omaksuminen näyttää päinvastoin palauttaneen kaupungin, julkisen ja yhteisen tilan ja yleisön (vastakohtana yhteisölle) takaisin Helsingin ytimeen, vaikka liikeydinkeskustan katujen muutosta perusteltiin metropolin rakentamisella.

¹⁰⁷⁹ Käytössäni on digitaaliseen konenäköseurantaan perustuva tieto Kluuvin kaupunginosan jalankulkuvirroista ja jalankulkijoiden päivittäisestä määrästä vuosilta 2015 ja 2016.

ja mahdollistaa kaupungin mainetta rikastuttavan kävijäkokemuksen. Autoliikenteen rauhoittamisen ansiosta ytimen jalankulkukokemus on muuttunut 1970-luvun kokemusta paremmaksi. Helsingin ydinkeskusta alkoi tapahtumallistua 1980-luvulla. Kehitys kytkeytyi katujen, aukoiden ja torien muutokseen jalankulkijaystävällisemmiksi. Yksi julkisen tilan käytön käänntekekeistä tapahtumista, Total Balalaika Show, järjestettiin samana kesänä, kun Mikonkadusta tuli ”ensimmäinen oikea kävelykatu”. 1970-luvulla Helsingin ytimessä ei ollut kävelykatuja eikä kävelyaukioita – ei katusoittajia eikä katukahviloita, ei kansanjuhlaa torilla. Spontaani kaupungilla kuljeskelu oli joutunut uhanalaiseksi, koska julkisen tilan arvo oli määritelty funktionalistis-rationalistisesti autoliikenteen suoritteiden perusteella.

Nykyään ydinkeskustan jalkakäytävillä ja kävelykaduilla on kevästä syksyyn kymmeniä kahviloiden ja ravintoloiden terasseja. Niiden kaupallinen kannattavuus perustuu siihen, että kaduilla vietetään enemmän aikaa kuin neljä vuosikymmentä sitten. Toisaalta, kuten kaupunkitutkijat sanovat, mitä enemmän kadulla on kahviloiden ja ravintoloiden istuimia, sitä enemmän kadulla on väkeä johonkin aikaan vuorokaudesta. Kadulla yhtä aikaa olevien ja kulkevien ihmisten suuri määrä merkitsee elävää katua. Koetaan, että elävä katu osoittaa elinvoimaista kaupunkia.

Suurten kaupunkitapahtumien aikana katujen elävyys tiivistyy. Kaupunkilaiset saapuvat Taiteiden yön, joulukadun avajaisien ja Tuomaan markkinoiden kaltaisten suur-tapahtumien kokijaksi ja osallistujaksi. Se merkitsee, että he kulkevat kaupungilla jalkaisin spontaanisti paikasta toiseen. Ydinkeskustan tapahtumiin tullaan paikallisjunalla, metrolla, ratikalla, bussilla, polkupyörällä, henkilöautolla, mutta tapahtumaan osallistuminen tarkoittaa liittymistä jalankulkevaan väkijoukkoon. Lux Helsinki –tapahtuma saavutti tammikuussa 2016 noin 400 000 kävijää. Myös pienempiin tapahtumiin, kuten Ravintolapäivään, osallistutaan kävelemällä katuja pitkin paikasta toiseen. Aleksin kaupallisten juhlakatuavajaiset olivat suosittuja 1950-luvulla ja 1960-luvulla. Niihin tultiin katsomaan poikkeustilannetta: ihmisiä kulki vähän aikaa keskellä katua jalkaisin. Nyt tapahtumiin osallistutaan siten, että yleisö kuljeskelee kaduilla ja koettaa selvittää, mitä kaikkea on tekeillä missäkin.

Sama ilmiö toistuu tavallisena arkena. Mikä tahansa musiikkifestivaali tai urheilutapahtuma olisi ylpeä Aleksanterinkadun muutamien ruuhkaisimpien tuntien jokapäiväisestä kävijämäärästä. Jalankulku on yksittäisen asiointimatkan kannalta vain yksi kulkumuodoista. Matkaan sisältyy usein myös muiden kulkumuotojen osuuksia. Erona entiseen on se, että Aleksin alueen kadut eivät enää toimi läpiajoliikenteen väylänä. Kävely-ydin on siten ajoneuvoliikenteen matkojen määränpää.¹⁰⁸⁰

Katuympäristön fyysinen muutos ja sen aikaansaamat käyttäytymisen muutokset ovat vaikuttaneet tulevaisuuden kaupunkisuunnitteluun. Aleksilta alkanut tavoite rauhoittaa au-

¹⁰⁸⁰ Tämä oli kaupunkisuunnittelun tavoitteena koko tutkimusajankohdan ajan. Kävely-ydin määriteltiin ”perillä olemisen paikaksi” jo 1970-luvun alun suunnitelmissa. Anne Karppinen ja Ilpo Forssén käyttivät määritelmää myös haastattelussani vuonna 2016.

toliikennettä koskee nykyään koko kaupunkia. Helsingin maankäytön ja liikenteen suuria linjauksia ei ole enää pitkään ollut järkevää suunnitella henkilöautoiluun perustuen. Liikenne ja liikkuminen lisääntyvät, kun kaupunki kasvaa. Henkilöautoilun kasvulle ei ytimessä yksinkertaisesti olisi enää tilaa. Kääntekehditys havainnollistuu kaupunkibulevardeja koskevassa suunnittelussa. Moottoriväylien kaventaminen merkitsee autoliikenteen sujuvuuden alistamista kantakaupungin rakennusalan ja asukasluvun kasvulle.

13.2 Kävelykeskustan poliittinen muodostuminen

Miksi Aleksin alueen autoliikenteen rajoittaminen ja kävelykeskustan muodostaminen tapahtuivat hitaasti? Miksi aikaa kului vuosikymmeniä? Siksi, että kyse oli julkisesta tilasta, joka kiinnosti kaikkia. Ydinkeskustan julkinen tila on julkista sfääriä, jonka hallinnasta käydään aina ja kaikkialla aktiivista tai latenttia ideologista kamppailua. On kaikkialla maailmassa tavallista, että symbolisesti latautuneiden ja taloudellista merkitystä omaavien katujen tulevaisuudesta kiistellään poliittisesti, kulttuurisesti ja yhteiskunnallisesti. Ajallista ja paikallista vaihtelua on sen suhteen, millaisia osapuolia, motivaatiotekijöitä, tavoitteita ja argumentteja kiistoissa muodostuu.

Enemmistö ry:n kansalaisaktivistit ilmaisivat liikenteen rauhoittamistavoitteen liikennepoliittisesti radikaalina autottoman keskustan ideana. Nuoren polven kaupunkisuunnittelijat tarttuivat siihen innokkaasti 1970-luvun vaihteen tienoilla. Virastossa ja kansalaisjärjestössä vaikutti samoja henkilöjä. Suunnittelijat tunsivat varsin hyvin myös kansainväliset esimerkit ja näkemykset, Jane Jacobsin, Christopher Alexanderin, Jan Gehlin ja niin edelleen.

Samaan aikaan henkilöautoistuminen oli irtautunut kiivaaseen kasvuun. Autoilu toi teollisen vallankumouksen kaduille, koska autojen määrän ja autolla ajamisen lisääntyminen edellytti uusia väyliä, pysäköintilaitoksia, liikennevaloja, normeja ja kuria. Kaupunkiympäristön teknologisoiminen palveli näitä tarkoituksia. Henkilöautot olivat jo sinänsä suosittuja teknisiä designobjekteja. Silti melkein kaikki itse asiassa kannattivat Helsingin ytimen kävelyolosuhteiden parantamista jo autoilun kasvun vuosikymmeninä 1960-luvulta alkaen. Niinpä kävelykatuihin kohdistunut kiista koskikin todellisuudessa autoilun olosuhteiden järjestämistä siinä tapauksessa, että muodostettaisiin kävelykatuja: Pitääkö keskustaan turvata sujuva saapuminen henkilöautolla? Kuinka järjestetään keskustan kautta kulkevan ajoneuvoliikenteen läpiajoväylät? Kuinka paljon ydinkeskustassa voidaan sallia pysäköintiä? Enemmistö ry vaati autottomia katuja, kauppakamari ja yksittäiset porvaripoliitikot suuria pysäköintilaitoksia ja sujuvaa ajoneuvoliikennettä. Kaupunginvaltuusto torjui lähinnä vasemmiston äänin ytimen uudet moottorikatut ja rajoitti ytimen pysäköintiä, mutta autoliikenteen rauhoittaminen pysähtyi 1970-luvulla oikeusriitoihin ja epäselvyyteen pätevistä suunnittelukäytännöistä.

Vasemmistolaisittain virittynyt Helsingin ytimen kävelykatuprojekti huipentui Kolmen sepän aukion tilajärjestelyihin, Aleksanterinkadun jalkakäytävien leventämiseen ja kadun pysyvään pysäköintikieltoon vuosina 1980–1982. Sen jälkeen kävely-ydinkeskustan idea

eteni pitkään vain kaupunkisuunnitteluviraston papereissa mutta ei lainkaan kadulla. Päinvastoin autoilijoiden kapina yltyi jatkuvaksi luvattomaksi pysäköinniksi Aleksin uusilla leveillä jalkakäytävillä. Iso Roobertinkatu, joka sijaitsee kauempana ytimestä, valmistui kuitenkin osittain kävelykaduksi vuonna 1985. Uusi interrail-sukupolvesta ja city-kulttuurista ponnistanut aktivistien ja kunnallispoliitikkojen joukko tuli esiin 1980-luvun lopulla. Pyöräilyä ja kävelyä kannattanut Jalkaliitto ja muut ryhmät palauttivat kävelykadut julkiselle vaatimuslistalle. Kävelykeskusta leimautui tuolloin ensisijaisesti vihreiden tavoitteeksi. Puolue kasvoi nopeasti kilpailemaan sosiaalidemokraattien kanssa pääkaupungin toiseksi suurimman puolueen asemasta. Vihreiden suosio vahvistui jo 1960-luvulla tiedetyn tosiasian, että suurin osa äänestäjistä kannatti liikenteen rauhoittamista. Maanalaisen pysäköintilaitosten rakentaminen 1990-luvulla vähensi kävelykeskustan ja autoilun välistä jännitettä, koska pysäköintilaitokset turvasivat henkilöautolla pääsyn ytimeen. Suurimassa puolueessa kokouksessa kävelykatujen hyväksyttävyyttä lisäsi se, että vilkas kaatuelämä liitettiin 1990-luvulla metropolinrakentamisen mainepolitiikkaan, Helsingin kansainvälistymisstrategiaan ja keskustan kaupalliseen kehitykseen.

Kävelykeskustan laajentaminen on tarkoittanut autoliikenteen rajoittamista kaduilla, mutta samanaikaisesti ytimeen on rakennettu pysäköinnille aiempaa enemmän autopaikkakapasiteettia maan alle, kuten elinkeinoelämä ja kokoomuslaiset valtuutetut vaativat jo 1970-luvulla. Toisaalta verrattuna ydinkeskustan viime vuosikymmeninä rakennettuun kerrosalaan, pysäköintikapasiteetin kasvu on ollut vähäistä. 2000-luvun vaihteen kriittisten kaupunkitutkijoiden huoli siitä, että ydinkeskustan kaupallinen kehittäminen johtaisi ytimen autoliikenteen kasvuun ja julkisen tilan heikentymiseen, ei ole toteutunut. Rakennettuun kiinteistömassaan suhteutettuna ydinkeskustan pysäköintipaikkojen ja henkilöautoliikenteen määrä väheni 1980-luvun jälkeen, vaikka on rakennettu useita maanalaisia pysäköintilaitoksia. Liikeytimen palvelujen lähellä sijaitsee kuitenkin enemmän pysäköintikapasiteettia kuin koskaan.¹⁰⁸¹

Sen sijaan kävely-ydinkeskustan toimeenpano ei ole tarkoittanut autoliikennettä lisäävää Vapaudenkataua, keskustan kehätietä eikä keskustatunnelia, vaikka kaupunkisuunnitteluvirasto on niitä aikoinaan esittänyt yleiskaavaan nimenomaan kävelykatujen edellytyksenä. Hyvin usein on joku henkilö tai ryhmä esittänyt ydinkeskustaan uusia ajoneuvoliikennekatuja tai muuta kaupunkiympäristön teknologisointia sillä perusteella, että se mahdollistaisi kävelykeskustan. Esimerkiksi 1960-luvulla sanottiin, että Aleksanterinkadusta voi tulla kävelykatu sitten, kun Mannerheimintielle ja muille ytimen vilkkaille autoliikennekaduille saadaan liikennevalojen vihreä aalto.¹⁰⁸² Smithin ja Polvisen suunnitelmassa esitettiin pisimmälle menevät ehdot ydinkeskustan kävelykaduille: uudet moottorikatut purettavien korttelien tilalle ja pysäköintitaloja, joissa olisi kymmenien tuhansien autopaikkojen kapasiteetti.

¹⁰⁸¹ Ilpo Forssénin, Anne Karppisen ja Pekka Nikulaisen haastattelu 3.5.2016.

¹⁰⁸² HS 21.10.1967 Viisi valtuutettua esittää Aleksanterinkataua kävelijöille.

Samanlainen poliittinen tendenssi on tuttu kaikkialta maailmasta jo ainakin 1950-luvulta alkaen: jotta minkä tahansa suuren kaupungin ytimeen voidaan muodostaa kävelykatu tai kaksi, väitetään yleensä, että ensin pitää rakentaa kymmenen tai sata kertaa kalliimpia keskustan ohitusteitä tai tunnelikatuja.¹⁰⁸³ Tässä näkyy modernistisen kaupunkipolitiikan luottamus siihen, että ajoneuvoliikenteen sujuvuuden maksimointi tuottaa kaupungin alueella tehokkaammin talouskasvua kuin se, että ihmiset viihtyvät kaupungilla.

Helsingin kunnallispolitiikassa on 1960-luvun lopulta lähtien suhtauduttu pääosin kriittisesti henkilöautoilua palveleviin ratkaisuihin. Pysäköintilaitosten ja huoltoliikennetunnelin louhiminen ytimen kallioperään ovat osoittautuneet ainoiksi päteviksi niistä lukuisista liikenteellisistä ehdoista, joita eri aikoina on esitetty kävelykeskustan toteuttamiselle.

Rakennettujen pysäköintiluolien muutaman tuhannen autopaikan kapasiteetti on selvästi vähemmän kuin kaupunkisuunnitteluvirasto asetti tavoitteeksi 1970-luvun alussa. Hyväksytyille ratkaisuille on ollut yhteistä se, että niiden on ajateltu siirtävän liikeydinkeskustan välttämätöntä ajoneuvoliikennettä pois kadulta maan alle. Pysäköintilaitosten rakentamistarve osoitettiin välttämättömäksi oikeastaan jo vuoden 1959 rakennuslaissa. Maanalaisten laitosten rakentamisessa olikin lopulta kyse ennen pysäköintipaikkainormin säätämistä rakennettujen liikekiinteistöjen, liikekorttelien ja koko ydinkeskustan palvelukapasiteetin päivittämisestä autoilun kasvun olosuhteisiin. Liikeydin oli rakennettu pääosin ennen voimakasta autoistumista. Esimerkiksi Elannon, Sokoksen ja Stockmannin keskustataratalot eivät pystyneet osoittamaan pysäköintipaikkoja asiakkailleen juuri lainkaan. Sen sijaan kaupunginvaltuuston enemmistön linjana on jo puoli vuosisataa ollut, että kävelykeskustan muodostaminen ei ole kiinni kaupungin läpiajoliikenteen ratkaisusta. Autoilukriittinen enemmistö muodostui valtuustossa 1970-luvulla vasemmistopuolueiden ja 1990-luvulla vihreiden johdolla.

Tutkimukseni tarkentaa tällä tavoin aiemmin vallinnutta kuvaa kävelykeskustan poliittisesta muodostumisesta. 1970- ja 1990-luvun kansalaisaktivistien osuutta ei ole syytä vähätellä. He toivat kävelykatuvaatimustensa avulla esille vaihtoehtoisen kaupunkirakenteen mahdollisuuden. Ilman katutason aktiivisuutta Helsingissä tuskin olisi ekologista kestävyyttä demonstroivaa kävely-ydintä, sen tuottamaa vireää ja sosiaalisesti moniarvoista kaupunkielämää eikä kävelykeskustan nykyisiä laajentamisoptioita. Ratkaiseva poliittinen kannatus sille, että kävelykatuja alettiin toteuttaa, muodostui kuitenkin 1990-luvulla lopulta muista syistä kuin ekologisesti kestävä ja sosiaalisesti tasa-arvoisen kaupungin lähtökohdista. Kiinteistökapitalismin globalisoituneet toimintamallit, jotka tunnistivat jalankulkijoiden edustaman kaupallisen potentiaalin, ja kaupungin kansainvälistymistavoitteet käänsivät lopulta myös riittävän monen konservatiivisesti asennoituneen poliiti-

¹⁰⁸³ Sadik-Khan and Solomonow 2016.

kon kävely-ytimen kannalle.¹⁰⁸⁴

Vaikka 1990-luvun kaupunginjohtajat ja johtavat poliitikot olivat – eri syistä ja eri painotuksin – jalankulkukeskustan kannalla, metropolin tekemisen suurin poliittinen huomio kohdistui isoihin maankäyttö- ja rakentamishankkeisiin, kuten merelliseen Helsinkiin, Vuosaaren satamaan, Kampin keskukseen, Töölönlahden suunnitteluun ja niin edelleen. Kävely-ytimestä vastanneet kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehdit kokivat saavansa toimia varsin itsenäisesti.¹⁰⁸⁵ Suurin osa poliitikoista tunsivat tekevänsä päätöksiä länsieurooppalaisen suurkaupungin rakentamiseksi, ja samaan aikaan aktivistien motiivit suunnittelijat saivat tuottaa ydinkeskustassa kaupunkia neuvotellen kiinteistönomistajien kanssa.

13.3 Ydinkeskustan uudistamisen’ toimintamalli

Tutkimukseni muuttaa käsitystä Helsingin kävelykeskustan muodostumisesta eniten sikäli, että kiinteistönomistajien rooli osoittautuu keskeiseksi. Aluksi yhtiöt vierastivat sitä, että osin vasemmistolaisena pidetty suunnitteluvirasto ja aktiiviset kaupunkilaiset puuttuivat yhtiöiden rakentaman Kluuvin liikennejärjestelyihin. Sitten yhtiöiden halu kehittää omia kiinteistöjään saneli käytännössä, miten ja missä järjestyksessä kävelykeskusta toteutettiin. Lopulta kiinteistöistä tuli aktiivisia muutoksenajajia.

Kolmen sepän aukion muodostaminen tilankäytöltään nykyisenkaltaiseksi merkitsi käännettä Helsingin ytimen katutilan kehityksessä. Siihen saakka, koko sotien jälkeisen ajan, jalankulkijoiden käytössä ollutta tilaa oli rajoitettu ja vähennetty ydinkeskustan kaduilla. Jalankulkemisen kontrollia oli lisätty liikennevaloin, suojatien käyttövelvoittein, jalkakäytävien kaventamisella, maanalaisin kävelytunnelein ja niin edelleen. Kolmen sepän patsaan ja Vanhan ylioppilastalon välisten ajoratojen korvaaminen jalankulkualueella merkitsi vuonna 1980, että kävely asetettiin konkreettisesti ajoneuvoliikenteen edelle ensi kerran Helsingin ydinkeskustan rakentamishistoriassa.

Kävely-ydin laajeni sen jälkeen merkittävimmin vuonna 1993 (Mikonkatu) ja 2003 (Aleksanterinkatu). Noihin aikoihin myös keskustan ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitukset tiukennettiin. Jalankulkijoiden kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä putosi Helsingissä 1990-luvun alkuvuosina peräti 75 prosenttia eli noin neljännekseen verrattuna aiempaan. Tutkimusaikanani tehtiin vielä päätös Keskuskadun kävelykadusta. Se toteutui kahdessa vaiheessa vuonna 2010 ja 2014.

Millaisin vaihein Helsingin kävelykeskustan alue on tähän mennessä laajentunut, havainnollistuu liitteen 2 kartoista. Kolmen sepän aukiolta kävelykeskusta suureni siten, että vuonna 2016 suurin osa Aleksanterinkadun liikekeskustan kaduista on autottomia. Li-

¹⁰⁸⁴ Arto Bryggaren haastattelu 27.7.2016. Valtuustoryhmänsä puheenjohtajana toimineen Bryggaren mukaan myös osa Sdp:n valtuutetuista suhtautui kävelykeskustaan ensin varauksellisesti 1990-luvulla, koska myönteisistä liiketaloudellisista vaikutuksista ei oltu vakuuttuneita. Apulaiskaupunginjohtaja Korpisen perustelut kävelykeskustan puolesta saivat aikaan, että ryhmä useimmiten kannatti yksimielisesti suunnittelijoiden esityksiä.

¹⁰⁸⁵ Ilpo Forsсэнin, Anne Karpisen ja Pekka Nikulaisen haastattelu 3.5.2016.

säksi autottomaksi on rajoitettu katuja Mannerheimintien toisella puolella ja Kampissa.

Vuonna 1968 alkanut liikenteen julkinen politisoituminen käsitte kävelykeskustan osaksi joukkoliikennepainotteista liikennepolitiikkaa. Kun metrolikenteen aloittamisaika lähestyi 1970-luvun jälkipuolella, suunnitelmat parantaa ydinkeskustan jalankulkuoloja alkoivat edetä. Johtavat liikekiinteistöjen omistajat hyväksyivät ytimen autoliikenteen rauhoittamisen. Aiemmin ne olivat vastustaneet autoiluun puuttumista. Erityisesti City-korttelin omistajat kehittivät kiinteistöjään kävely-ystävällisiksi, koska uskoivat metron tuovan ytimeen lisää väkeä. Jalankulkeville oli tarpeen järjestää kaupallisia katettuja passaseja ja muita kävelyreittejä läpi rakennusten, jotta heitä saatiin vuokralaisliikkeiden asiakkaiksi. Pysäköidyt autot saivat väistyä Perunatorilta ja liikkuvat autot Vanhan edestä. Kolmen sepän muutos jalankulkuaukioksi paransi kiinteistöjen näkökulmasta ydinkeskustan kaupallista kilpailukykyä.

Kävely-ydinkeskusta on senkin jälkeen käytännössä poikkeuksetta muodostunut yhtä aikaa liikekiinteistöjen kaupallisen kehittämisen kanssa, kuten liitteen 3 taulukko kertoo. Taulukko kuvaa ajoneuvoliikenteen rauhoittamistoimien ja liikekiinteistöjen muutosaneerausten tai pysäköintilaitosten rakentamisen yhtäaikaisuutta kaduittain. Yksityisten projektien ajoitus sääтели kävely-ydinkeskustan toimenpiteiden toteuttamisajan. Toimintatapa johtui kiinteistöjen suuresta vaikutusvallasta. Katujen liikenteelliset muutokset edellyttivät monimutkaista asemakaavamenettelyä, ja kiinteistöt pystyivät käytännössä estämään muutokset koko 1970-luvun ajan. Menettelyn oikeudellinen perusta lepäsi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä vuodelta 1972, jossa katu tulkittiin ensisijaisesti liikenteen käyttöön luovutetuksi alueeksi. Katujen liikennekäyttöä pidettiin välttämättömänä ydinkeskustan liikekiinteistöjen toiminnan kannalta. Siksi kaupunki ei voinut metroinvestoinneistaan ja muista joukkoliikennesijoituksistaan huolimatta yksin oikopäättää muuttaa ydinkeskustan katuja autottomiksi.

Kävely-ytimen muodostumisen toimintamalli ei perustunut etukäteen sovittuun pitkänajan konsensukseen. Sen sijaan kävelykeskusta toteutui katu kerrallaan neuvotteluisa kaupungin ja kiinteistöjen kesken. Neuvottelujen perustana olivat olemassa olevat kävely-ydinkeskustan suunnitelmat. Kaupunki laati niitä 1980- ja 1990-luvulla. Myös kiinteistönomistajat tuottivat omia kiinteistöjen ja katujen ideasuunnitelmiaan 1990-luvulla. Neuvottelut kävelykatujen toteuttamisesta käytiin sitä mukaa, kun kiinteistöjen uudistamisprojektien asemakaavoitus tuli ajankohtaiseksi. Toimintamallin muotoutumista edisti se, että kävely-ytimen suunnittelu oli kaupunkisuunnitteluvirastossa keskitetty Kolmen sepän aukion rakentamisen jälkeen omaksi projektikseen. Projektipäällikkönä toimii edelleen jo 35 vuotta aiemmin kävelykatukomitean työtä avustanut arkkitehti Ilpo Forssén.

Kun keskustan ajoneuvoliikenteen määrä oli saavuttanut huippunsa 1980-luvun lopulla, liikekiinteistöjen omistajat kääntyivät arviomaan, että asiakasmäärät saattoivat kasvaa vain, jos ytimen jalankulkumäärää saataisiin lisättyä. Pankkikriisin takia Aleksanterinkadun alueelta vapautui paljon tilaa muulle liiketoiminnalle, lähinnä vähittäiskaupalle ja hotell- ja ravintolatoiminnalle. Aleksanterinkadusta tuli aiempaa selkeämmin kauppakatu.

Katutilaa oli kaupallisesti järkevää osoittaa pikemmin shoppailijoiden kuin edustusautojen käyttöön. Aleksin alueen katujen ajoneuvoliikennettä rauhoitettiin samalla, kun kunkin kadun lähimpien liikekiinteistöjen käyttötarkoitusta muutettiin kaupallisesti. Toimintamalli huipentui, kun Aleksanterinkatua rakennettiin nykyiselleen. Stockmann ja City-Centerin omistajaksi tullut Sponda esittivät silloin kaupungille kiinteistöjensä laajentamista, uusia maanalaisia pysäköintilaitoksia – ja Keskuskadun kävelykatua.¹⁰⁸⁶

13.4 Kadun merkityssisältö muuttui

Kävelykeskusta muodostui poliittisesti ja toteutui käytännössä, kun kadun merkitys muuttui. Tutkimusaikana katu alkoi saada merkitystä muuna kuin liikenneväylänä. Kadun uudet yhteiskunnalliset merkitykset poikkesivat modernistis-rationalistisesta ajattelusta ja korostivat kadun perinteisempiä funktioita. Ennen kuin autovirta valtasi kadut, katutila yhdisti myös kadun vastakkaisilla puolilla olevat korttelit toisiinsa. Merkityksiä, jotka korostivat jalankulkijoiden spontaanin kuljeskelun arvoa, tuottivat 1960-luvulta lähtien ensin kansalaisaktivistit ja kaupunkisuunnittelijat, myöhemmin myös kaupungin maineen rakentajat ja elinkeinoelämä.

Helsingin katutila oli alkanut teknologisoitua Aleksanterinkadulta 1950-luvun alussa, kun sinne asennettiin kaupungin ensimmäiset liikennevalot. Samasta paikasta suunnittelun modernismi alkoi säröillä 1960-luvun puolimaissa, kun kävely-Aleksi esitettiin vaihtoehdokseksi tavaksi ymmärtää kadun merkitys.

Jalankulkemisen korostaminen tarkoitti vuoden 1968 aktivisteille kaikkien tasavertais-ta oikeutta kaupunkiin. Katu piti ymmärtää yhteiseksi liikkumisen, oleskelun ja kuljeskelun paikaksi, jota ei saanut monopolisoida moottoriliikenteen käyttöön. Poliittinen protesti kohdistui 1970-luvulla kärkevästi henkilöautoiluun, ja siihen sisältyi myös kulutus-yhteiskunnan vastustusta.

Protesti autoilun valta-asemaa kohtaan laajeni Helsingissä kaupunkioppineiden piireistä yleiseksi mentaliteetiksi tulkintani mukaan 1970-luvulla. Autoruuhkat ja kaupungin eroosio närkästyttivät kaupunkilaisia. Suuttumus yhdistyi ajankohdan muuhun ympäristöhuoleen. Kaikkialle tunkevat autot muodostivat 1980-luvun vaihteen elokuvassa ja pop-musiikissa tehokkaan narratiivisen keinon. Autot oli helppoa esittää lauluissa ja kuvissa siten, että teoksen yhteiskuntakriittinen asenne tuli selväksi jokaiselle.

Viimeistään 1990-luvulla ydinkeskustan jalankulkuolosuhteiden parantaminen alettiin laajasti käsittää keinoksi lisätä liikkumista ydinkeskustassa. Autoja keskustaan ei mahtunut ruuhka-aikoina enempää, mutta kävelyä voitiin lisätä.

Jo vuonna 1981 kokoontunut kaupungin kävelykatukomitea määritteli kadun merkityksen kaupunkielämän ja kaupallisuuden avulla. Liikennepoliittinen konflikti laimeni 1980-luvulla muutoin paitsi Aleksanterinkadun levennetyillä jalkakäytävillä, jossa kamp-

¹⁰⁸⁶ Makkaratalo, Hermes ja Keskuskatu. Asemakaavan muutoksen selostus, 2–3. Hksv.

pailu katutilasta oli konkreettista päivittäin. Kun Kluuvin huoltotunneli rakennettiin ja pysäköintilaitokset kaavoitettiin, väheni kadun merkitys liikkuvan liikenteen ja pysäköintipaikkana. Liikennepoliittista uudelleen arviointia osoitti, että kaupunki käytännössä luopui rajoittavan pysäköintipoliittikan tiukimmasta tulkinnasta salliessaan pysäköintilaitokset.

1990-luvulla ydinkeskustan kadut käsitettiin kaupungintalolla paikoiksi, joissa rakennettiin uuden EU-maan pääkaupungin urbanistista mainetta. Mannermaiseksi mainitulla Mikonkadulla ja Mannerheimintien ja Pohjois-Esplanadin levennetyillä jalkakäytävillä tavoiteltiin kävijäkokeemusta, jota pidettiin ominaisena suurelle ja dynaamiselle kaupungille. Sellaiseksi Helsinki haluttiin tehdä ja sellaisena se haluttiin esittää. Valokuvat kadulla kulkevasta väkijoukosta tulivat osaksi Helsingin kaupunkimarkkinointia, kuten samoihin aikoihin monissa muissakin suurissa kaupungeissa maailmalla. Liikekiinteistöjen omistajien ja yrittäjien tavoite lisätä liikkumista ydinkeskustassa kytkeytyi tällä tavoin yhteen kaupungin mainepoliittikan kanssa.

Kävelykeskusta palvelee nykyään kiinteistöjen kaupallisia tavoitteita. Kävelykadut ja leveät jalkakäytävät sijoittuvat vilkkaiden liikekorttelien väliin. Jalankulkureitit yhdistyvät keskustaan suuntautuvan henkilöauto- ja joukkoliikenteen terminaaleihin ja pysäkkeihin. Ydinkeskustan vilkkaan jalankulkemisen tajuttiin 1990-luvun alussa luovan arvoa vähittäiskauppaan ja kiinteistötalouteen. Tästä johtui, että liike-elämä alkoi edistää Aleksanterinkadun ja Keskuskadun muuttamista autottomiksi. Aleksanterinkatua alettiin muuttaa nykyiseksi kävely- ja raitiovaunukaduksi heti, kun Kluuvin pysäköintilaitos valmistui: Katua ei tarvittu enää liikenneväyläksi vaan kuljeskelupaikaksi. Samalla ruvettiin suunnittelemaan Keskuskadun kävelykatua.¹⁰⁸⁷

13.5 Oikeus kaupunkiin, oikeus katuun

Missä määrin Helsingin liikeydinkeskustan hienoilla luonnonkivilaatoilla päällystetyt kadut ovat yhteisiä paikkoja, yhteismaan kaltaisia? Onko tavallisilla ihmisillä enää asiaa koko Kluuvin kaupunginosaan? Kysymys on perusteltu siksi, että liikkeiden valta ulottuu nykyään julkisen tilan käyttötapoina kadulle, kuten kriittiset tutkijat ennakoivat. Liikkeiden valta näkyy paitsi kalusteina, mainoksina ja toimintana myös valvontana. Eksklusivisimpien liikkeiden sisäänkäyntiä vartioi ovimies. Tavaratalon kamerat seuraavat kadulla

¹⁰⁸⁷ Keskustan maanalainen huoltoliikenne ja pysäköinti. Hksv.

Makkaratalo, Hermes ja Keskuskatu. Asemakaavan muutoksen selostus. Hksv.

Stockmann, Akateeminen kirjakauppa ja Keskuskadun eteläosa. Asemakaavan muutoksen selostus. Hksv.

liikkujia.¹⁰⁸⁸ Vaikka Pasi Mäenpään havaintojen mukaan Kolmen sepän aukio oli ainakin 1990-luvulla sosiaalisen sekoittumisen paikka, ovat jotkut varoitelleet, että ydinkeskustan liiketoiminnan gentrifikaatio – jota vauhdittaa julkisen tilan kaupallinen kehittäminen – saattaa johtaa siihen, että ydinkeskustasta tulee vain maksukykyisten ihmisten konsumeristista kaupunkia.¹⁰⁸⁹ Onko ytimen katujen väkijoukko sittenkin keskiluokkainen yhteisö, joka hyväksyy keskuuteensa vain samoja arvoja tunnustavat yksilöt?

Kaupungin ytimen katu ei ole vain kaupungin kaupallista esittämistä, kuten kauppa-keskuksen käytävät ovat, vaan katu on kaupungin eksistentiaalinen kohta. Kadulla kaupunki tapahtuu, virtaa ja on olemassa. Jos jalankulkijat hylkäävät ytimen kadut, kaupunki lakkaa olemasta kaupunki eli lakkaa kaupunkina olemasta olemassa. Elämän kaupunkimuodon ylläpitämiseksi katu käsitetään paikaksi, jota jokainen vapaa ihminen saa käyttää. Oikeutta liikkua, kuljeskella ja olla kadulla pidetään kiistattomana ihmisoikeutena. Helsingin kävely-ydinkeskustan muodostaminen merkitsi, että ajoneuvoliikenteeltä poistettiin valta rajoittaa kaikkien ihmisten oikeutta kaupunkiin. Jalankulkemisen asemoiminen ensisijalle ydinkeskustan liikennesuunnittelussa tarkoitti yhteiskunnallisena periaatteena kaupungin tasavertaisia käyttömahdollisuuksia kaikille.¹⁰⁹⁰

Sorretut ryhmät tulevat näkyväksi kadulla.¹⁰⁹¹ Niinpä kadun väliaikainen haltuunotto mielenosoituksella merkitsee sitä, että näytetään kadun yhteinen luonne. Kadulla marssiminen tarkoittaa, että mielenosoittajat ilmoittautuvat yhteiskuntaan kuuluviksi. Yksilöitä koskeva yhteiskunnan jäsenyys ei ole sen enempää esimerkiksi markkinavoimien kuin poliittisten ääriyhmiensä ratkaistavissa.¹⁰⁹² Siksi naisten, seksuaalivähemmistöjen, maahanmuuttajien ja muiden historiallisesti alistettuina pidettyjen ryhmien ja yksilöiden vapaus kulkea loukkaamatta kaduilla on julkisesti tunnustettu perusoikeus liberaalissa demo-

¹⁰⁸⁸ Terras 2015, 159. ”Stockmannin ulkokamerajärjestelmä on niin kattava ja laaja-alainen, että ellei siitä olisi kaikenlaisille viranomaisille jatkuvaa käytännön hyötyä, se luokiteltaisiin luultavasti laittomaksi. Hyvällä säällä ja kun puut eivät ole lehdessä kamerostamme näkee Aleksis Kiven patsaan, Eduskuntatalon portaat, Länsisataman liikennevalot, ravintola Kappelin roskikset ja Senaatintorin alkupään. Sadat pahoinpitelyt, kultaryöstöt, lompakkovarkaudet, kolarit, ikkunanrikkomiset ja muut urbaanit sankariteot ovat selvinneet meidän kuvanauhoistamme.”

¹⁰⁸⁹ Helsingin Sanomat 29.9.1993 Riitta Astikainen, ”Ei pieniä onneloita kaupunkien sisälle, vaan erilaisten kulttuurien törmäyksiä”, ”Urbaani kylä” ei miellytä brittiprofessoria. Harvey havainnollisti Helsingissä puhueensa yhteisen julkisen tilan problematiikkaa: ”Urbaanin kylän puolustajat, prinssi Charles esimerkiksi, haluavat ympäristön, jossa George ja Mary kävelevät kadulla ja sanovat toisilleen *Hello George, Hello Mary*. He kävelevät katetuilla kaduilla Benettonin ja Laura Ashleyn myymälöiden välissä. Entäpä sitten, jos vastaan tulevan naapurin nimi ei olekaan Mary vaan jotakin hyvin eksoottista? Entä jos näillä kaduilla käveleekin kaupungin sisäosien slummin mustia ja rap-musiikki soi? George ja Mary olisivat kauhuissaan.”

¹⁰⁹⁰ Rajanti 2002. Jalankulkemisen demokraattisuus perustuu siihen, että jalankulku on liikennettä, joka on riippumatonta nopean liikkumisen mahdollistamasta teknologiasta. Kaikki kykenevät kulkemaan jalan ainakin avustettuna. Näin ollen jalankulkemisen mahdollistama ympäristö toteuttaa tasa-arvoa.

¹⁰⁹¹ Ks. esim. Castells 2012, 10–11.

¹⁰⁹² Harvey 2012, 73. ”At the heart of practice of commoning lies the principle that the relation between the social group and that aspect of the environment being treated as a common shall be both collective and non-commodified – off-limits to the logic of market exchange and market valuations.”

kratiassa. Aleksanterinkadun ja muiden ydinkeskustan julkisten paikkojen nauttima suosio mielenosoitusten järjestäjien tai vaalikampanjoiden junailijoiden keskuudessa merkitsee, että ne halutaan pitää paitsi julkisina myös yhteisinä paikkoina. Vaikka kadunvarren hienot liikkeet lähettäisivät sanattomia viestejä siitä, millaista väkeä ne toivovat kaduille, katujen yhteiskunnallinen symboliarvo estää segregaatoin. Kun harrastelijasosiologin silmin tarkkailee Kluuvin katuja, tulee mieleen, että väkijoukko on siellä sosiaalisesti sekoituneempaa kuin missään muualla Suomessa.

Kyse ei ole vain symbolisesta haltuunotosta. Oikeus kaupunkiin rakentuu kadulla konkreettisesti ja fyysisesti – ja purkautuu myös. Konservatiiviset provokaatiot erilaisuutta vastaan tapahtuvat vaikuttavimmin juuri julkisessa tilassa. Esimerkkejä löytyy runsaasti tasa-arvoisimmistakin yhteiskunnista. Seksuaalivähemmistöjen Helsinki Pride sai vuonna 2010 vastaansa uusnatsien hyökkäyksen Aleksanterinkadulla Kluuvikadun risteyksessä.¹⁰⁹³ Tukholman, Oslon ja Kööpenhaminan ydinkeskustan kaduilla syrjintä on kohdistunut tutkimuksen mukaan romanikerjäläisiin. Myös Helsingin ytimessä kerjäläisten silmille on syljetty, jotta he väistyisivät kadulta, kaupungista ja maasta.¹⁰⁹⁴ En tiedä, millä tavoin epätoivoiseen asemaan ajautunut ihminen sen tulkitsee. Kovasydämisenä toivotuksena lopettaa olemassaolo? Missä hän saisi olla, jos ei edes kadulla? Talvella 2016 Suomessakin julki tulleet uusnatsien katupartiot osoittavat, kuinka ääriryhmän pyrkimys kontrolloida esimerkiksi sitä, kuuluvatko maahanmuuttajat yhteiskuntaan, tarkoittaa juuri siihen puutumista, keillä on oikeus kulkea rauhassa kadulla.

Esimerkit syrjinnästä ovat kuitenkin olleet toistaiseksi poikkeustapauksia. Kerjäämistä siedetään Keskuskadun kulmassa ja riehakastakin ajanviettoa sallitaan Esplanadilla. Se osoittaa, että kansa käsittää kadun yhteismaaksi. Todennäköisesti kaupunkilaisten valtaosa kokee, että kaupunkiin ja yhteiskuntaan voi kuulua myös löyhästi, epämääräisesti, väliaikaisesti ja anonyymisti – muukalaisena, yksilönä ja emigranttina, ei pelkästään samanmielisten yhteisön roolitettuna jäsenenä.

13.6 Pienyrittäjien oikeus kaupunkiin

Viittasin edellä jo ydinkeskustan liiketoiminnan gentrifikaatioon. Tarkoitan muutosta vähittäiskaupan ja palveluiden yrityskannassa. Suomalaiset perheytykset hallitsivat Aleksanterinkadun alueen kaupallista tarjontaa 1960-luvulla. Niiden lisäksi helsinkiläisten suurimmalla osuuskaupalla Elannolla oli merkittävä asema Aleksanterinkadulla, myös kaup-

¹⁰⁹³ Ks. esim. https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_vastarintaliike, http://yle.fi/uutiset/pride-kulkueeseen_sumutettiin_pipurikaasua_helsingissa/5590499 ja <http://www.hs.fi/kotimaa/a1305561270733>. Oikeus langetti hyökkääjille myöhemmin ehdollisen vankeusrangaistuksen pahoinpitelystä ja poliittisten toimintavapauksien loukkaamisesta.

¹⁰⁹⁴ Ks. esim. Helsingin Sanomat 9.10.2015 Elina Kervinen, Höckelilylän on kansankodin kipukohta. ”Asuntovaununsa edustalla Gina kertoo tulleen Ruotsiin, koska olot ovat paremmat kuin muissa Pohjoismaissa. Suomessakin hän on ollut, mutta lähti, koska siellä oli liian rasistista. Poliisi oli koko ajan kerjäläisten perässä, Gina sanoo. Ihmiset sylkivät päälle.”

pakadun yritys yhdistyksessä.¹⁰⁹⁵

Jo 2000-luvun vaihteessa erikoistavarakaupan suurinta toimialaa muotikauppaa hallitsivat liikeydinkeskustassa kansainväliset yritykset. Se näkyi Aleksanterinkadulla ketjumuymälöiden suurena määränä. Helsinkiläiset perhe- ja pienyritykset olivat väistyneet ydinalueelta.¹⁰⁹⁶ Jos kävelykeskustan muodostuminen tulkitaan vuoden 1968 mielenosoittajien tavoin inhimillisen kaupungin rakentamiseksi, on ristiriitaista, että pienet liikkeet menettivät oikeutensa Aleksanterinkatuun, ensin sen tilallisten ominaisuuksien määrittelijöinä, sitten käyttäjinä ja vuokralaisina.

Tutkimukseni osoittaa, että vähittäiskaupan ja kuluttajapalveluiden pienyritykset sivuutettiin aluetta koskeneessa suunnittelussa. Kaupunkisuunnittelu ei kyennyt järjestämään yritysten osallistumista suunnitteluun, vaikka yritysten mielipiteiden merkitys tunnistettiin tärkeäksi suunnitelmien läpimenon kannalta. Ennen ensimmäistä kävelykatukokeilua kaupunkisuunnitteluvirasto keräsi vuonna 1969 tietoa Aleksanterinkadun ja Iso Roobertinkadun yritysten – ei vain kiinteistöjen – suhtautumisesta. Aleksanterinkadulla yritykset suhtautuivat kokeiluun varsin myönteisesti. Vain noin kolmannes sanoi vastustavansa sitä, ja yhtä moni kannatti.

Vaikka suunnittelupuhe kohdistui nimenomaan pienten kivijalkayritysten välittömään fyysiseen toimintaympäristöön, yrityksiä ei organisoitu kävelykatusuunnittelun aktiiviseksi osapuoleksi. Helsinkiä ei voi pitää heikkona poikkeuksena. Juuri missään päin maailmaa ei ollut vielä 1970-luvun alkupuolella sovellettu kommunikatiivisen tai osallistavan suunnittelun menetelmiä kovin systemaattisesti.¹⁰⁹⁷ Helsingin keskustan yritysten mielipidettä kysyttiin suunnittelussa varsin yleisluontoisesti ja niille varattiin tietysti lain edellyttämä mahdollisuus antaa lausuntoja valmiista suunnitelmista. 1970-luvulla kokoontunut kaupakamarin city-toimikunta edusti lähinnä ydinkeskustan liikekiinteistöjen omistajia ja vähittäiskaupan suuryrityksiä, ei pienkauppiaita. Yritysten suhtautumista selvitettiin jonkin verran 1980-luvun alkupuolella, kun Iso Roobertinkadun kävelykatupäätöstä valmisteltiin.¹⁰⁹⁸ Maria Lindblom ja Timo Vuolanto haastattelivat noin kahtakymmentä kauppiasta 1990-luvun alussa saadakseen kaupunkisuunnitteluviraston käyttöön tietoa yritysten suhtautumisesta kävelykeskustasuunnitelmiin.¹⁰⁹⁹ Kun Mikonkatu muutettiin kävelykaduksi 1990-luvulla, yritysten vaikutelmia selvitettiin kyselyin jälkeensä.¹¹⁰⁰

Paitsi Enemmistö ry myös elinkeinoelämän järjestöt, suuryritykset, kaupunkisuunnit-

¹⁰⁹⁶ Esteetön Helsinki 2002, 22–26. Elannon tavaratalo oli muuttunut Kluuvin kauppakeskukseksi, jossa oli kansainvälisiä ketjumuymälöitä. Aleksin varen kivijalkaliikhuoneistoissa toimivat jo 2000-luvun alussa muotikaupan ketjut Lindex, H&M, Sportmax, Moda, Fashion World, Kappahl ja Belizia.

¹⁰⁹⁷ Puustinen 2006, 183–194.

¹⁰⁹⁸ Oikarinen 2008, 6.

¹⁰⁹⁹ Lindblom – Vuolanto 1994, 41–44. Kauppiat toivoivat kaupungilta lisää pysäköintipaikkoja ja jalankulkukvaliteiden viihtyisyyttä parantavia toimenpiteitä.

¹¹⁰⁰ Lindblom 1995.

teluvirasto ja poliitikot kiistelivät 1970-luvulla yrittäjien (ja näiden asiakkaiden ja muiden kadunkulkijoiden) pään yli Aleksanterinkadun tulevaisuudesta. Yleensä yrityksille oletettiin muutoksia kritisoiava mielipide. Kyselyiden ja haastatteluiden hyötynä oli kirjata ennakkoluulot muistiin. Toisaalta kyselyiden tulokset eivät olisi oikeuttaneet leimamaan pienyrityksiä liikenteen rauhoittamisen tai edes kävelykatujen vastustajiksi missään vaiheessa tutkimusaikanani.¹¹⁰¹ Ikka Oikarisen suunnittelumaantieteen opinnäytetyö jopa osoitti vuonna 2008, että suurin osa Helsingin ydinkeskustan yrityksistä päinvastoin kannatti kävelykeskustan laajentamista.¹¹⁰² Kunnollista analyysia pienyritysten näkemyksistä ei syntynyt, koska ne eivät olleet prosessin aktiivisena osapuolena.

Aleksanterinkadun suunnittelussa näkyi, kuinka liikeydinkeskustan pienyritysten aiemmin itsestään selvä oikeus katuun ja kaupunkiin heikkeni 1970-luvulla. Rationalistinen suunnittelu korosti yhteiskunnan kokonaisuutta. Suunnittelijat kokivat toimivansa jalankulkijoiden ja muiden heikkojen ryhmien puolustajina.¹¹⁰³ Vielä edellisellä vuosikymmenellä yritykset symbolisesti hallitsivat Aleksanterinkadun kulttuuriympäristöä. Koettu hallinnantunne rakentui useita kertoja vuodessa toteutettujen juhlatutempausten ja näytekkunaparaatien avulla. Yritysten kustantamat jalkakäytävien juhlahalipputangot seisoivat ylväästi parinkymmenen metrin välein koko länsijakson matkan silloinkin, kun jouluvallot lojuivat varastossa. Enemmistö ry:n kävelykatuvaatimus haastoi kauppiaiden katuun kohdistuneen kollektiivisen hallinnan. Pienyritysten asema kadun tilallisten järjestelyjen ja toiminnan määrittelijänä heikkeni myös sen jälkeen, kun kaupunkisuunnitteluvirasto otti autottoman keskustan ohjelmaansa. Yritysten edunvalvojaksi oletettu Aleksanterinkatu ry todennäköisesti vain pahensi pienyritysten syrjäytymistä kärjekkäällä esiintymisellään. Koska nuoret suunnittelijat ja kadun kauppiat eivät käyneet suunnittelua koskevaa vuoropuhelua keskenään, kaupan suurten toimijoiden kriittinen kanta liikenteellisiin muutoksiin yleistettiin huonoin perustein koko vähittäiskaupan mielipiteeksi sekä poliittisessa vasemmistossa että oikeistossa. Pienyritykset eivät päässeet osapuolena vaikuttamaan suunnitteluun alusta lähtien. Elannon kävelykatuja ymmärtävät mielipiteet sivuutettiin elinkeinoelämänjärjestöissä.¹¹⁰⁴

¹¹⁰¹ Lindblom – Vuolanto 1994, 41–44. Kävelykeskustan hyväksi puoleksi yrittäjät arvioivat esimerkiksi asiakasystävällisyyden, viihtyisyyden ja spontaanin liikkeissä poikkeamisen kasvun. Huonoina puolina pidettiin autoilevien asiakkaiden keskustaanpääsyn vaikeutumista, pysäköintipaikkojen vähäisyyttä ja katusuunnitelmien epäkaupallisuutta. Mielipiteitä puolesta ja vastaan oli tässäkin kyselyssä, kuten vuonna 1969, suurin piirtein yhtä paljon, mutta kannastaan epävarmojen ryhmä oli kaikkein suurin. Oikarinen 2008, 19. Poliittiset yleistyksiset johtivat myös suunnittelussa tulkintaan yritysten yleisestä muutosvastarinnasta. ”Forssénin mukaan kadunvarsiliikeyrittäjille on usein ominaista se, että he vastustavat kaikkea lähiympäristössään tapahtuvaa muutosta etupäässä siitä syystä, että jokainen muutos ”voi olla muutos huonompaan”. Kadunvarsiliikeyrittäjien ajatusmaailmaa leimaa hänen mukaansa voimakas muutoksen pelko. Tästä syystä kyseisen ryhmän on vaikea suhtautua positiivisesti kävelykatujen rakentamiseen.”

¹¹⁰² Oikarinen 2008, 63.

¹¹⁰³ Puustinen 2006, 155–156, 180–183.

¹¹⁰⁴ Yritykset ilmaisivat ennakkokäsityksiään samankaltaisesti vuosikymmenestä toiseen. Vastustavalla kannalla oli aina vain suurin piirtein yhtä moni yritys kuin myönteisellä kannalla. Vastustava kanta yleistettiin silti valitsevaksi, koska tulkinta sopi poliittisesti sekä oikeistolle että vasemmistolle.

Näyttääkin, että Helsingissä päti koko tutkimusaikani se, mitä Sarah Zukin on päättellyt Amsterdamissa 2010-luvulla. Vaikka paikalliset liikkeet ja kauppakatut ovat osa kaupungin keskeistä aineetonta kulttuuriperintöä, hallinto tunnistaa niiden merkityksen arkisen kaupunkikulttuurin kannalta huonosti. Vaikka kaikki pitävät kivijalkayrityksiä tärkeinä katu- ja elävöittäjänä, niitä ei ole yleensä missään otettu mukaan katuja koskevaan suunnitteluun. Kyse ei ole vain modernistisen rationalismin ominaisuudesta. Myös nykyaikaiselle kommunikatiiviselle suunnittelulle on ollut kritikoiden mukaan tavallista tukeutua lähinnä paikallisiin poliittis-taloudellisiin valtaregiimeihin.¹¹⁰⁵ Toisaalta Aija Staffansin näkemys kommunikatiivisen suunnittelun ongelmista tuo mieleen, että demokratiaa ja heikkojen ryhmien osallistumisoikeutta puolustava suunnittelu helposti mitätöi pienkauppiaiden kaltaisen ryhmän argumentit, koska se ei ole kaikkein heikoin ryhmä.¹¹⁰⁶

Ilmosen mukaan kaupunkien välisessä kilpailussa korostuu pikemmin halu uudistaa ydinkeskustaa monumentaalisesti kuin vaalia vanhoja rakennettuja ympäristöjä tai edistää perinteisten arkisten kauppakatujen kilpailukykyä.¹¹⁰⁷ Juuri pienimuotoinen uudistaminen antaisi pienyrittäjien kaltaisille toimijoille paremman mahdollisuuden osallistua aktiivisesti kaupungin tuottamiseen kuin kymmenien miljoonien eurojen rakentamisprojektit. Osallistumismahdollisuudet kiinnostavat Richard Floridan mukaan luovaa luokkaa. Kaupunkikeskustan itsenäiset pienkauppiaat tulisi tulkita osaksi luovaa luokkaa: he soveltavat kekseliäästi erilaisia liiketoiminnan muotoja ja rakentavat toimintansa avulla omaa identiteettiään siinä missä muut osaamisammattilaiset tai kaupunkiaktivistit.

Kaupunkisuunnittelijat ajattelivat 1970-luvulla tietävänsä muun muassa OECD:n tutkimusten ja kansainvälisten esimerkkien perusteella paremmin kuin liikeydinkeskustan yritykset itse, millaiset ratkaisut toimintaympäristön säätelemiseksi olivat parhaaksi näiden liiketoiminnalle. Asetelma on säilynyt edelleen samankaltaisena, vaikka maankäyttö- ja rakennuslakia on uudistettu kommunikatiiviseen suuntaan. Asiantuntijat ovat taipuvaisia olettamaan pienyritysten mielipiteen. Suunnittelun ammattilaiset käyttävät työaikaansa laatiakseen suunnitteluideoita puolustavia teoreettisia perusteluita tai yksinkertaistavia kyselyitä sen sijaan, että pienyritykset kutsuttaisiin vuorovaikutukseen ja suunnittelun subjektiksi.¹¹⁰⁸

¹¹⁰⁵ Zukin 2012, Puustinen 2006, 190–191.

¹¹⁰⁶ Staffans 2004, 51–55.

¹¹⁰⁷ Zukin 2012, Ilmonen 2013, 43.

¹¹⁰⁸ Ks. esim. Rantala, Luukkonen, Karhula, Vaismaa, Mäntynen ja Metsäpuro 2014, 2–3, 120–138. Tutkijat korostavat, että konflikteja syntyy suunnittelijoiden ja yrittäjien välisten tietokatkosten takia, ei niinkään tavoitteiden eroavuuden takia. Tekijät tunnistavat yrittäjät kaupunkien ydinkeskustan kehittämisen ”elintärkeäksi sidosryhmäksi”. Tutkimus korostaa kommunikaatiota, vuorovaikutusta ja yrittäjien ja kiinteistönomistajien ”integroitumista osaksi kehittämisprosessia”. (Tuore, ansiokas ja moniarvoinen tietokirja ”kävelyalueiden vaikutuksesta liike-elämään, kävelyä tukevan keskustan liikennejärjestelmästä sekä kävelyalueiden parhaista suunnitteluperiaatteista” on Tampereen teknillisen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Vernen projektijulkaisu. Projektin rahoittajiksi oli koottu kaupungeja ja ministeriöitä, ohjausryhmään kaupunkien suunnittelupäälliköitä ja ministeriöiden virkamiehiä. Vaikka kirjassa käsitellään jalankulkuolojen parantamisen vaikutusta kaupunkikeskustan liike-elämän kannalta ja esitetään arvioita yrittäjien mielipiteistä ja yritysten menestyksestä, tutkimuksen taustatoimijoina tai ohjaajina ei ollut yrityselämän edustajia tai asiantuntijoita.)

1980-luvun kiinteistötalouden muutos heikensi kuluttajapalveluita tarjoavien yritysten asemaa ja vaikutusvaltaa entisestään. Liike-elämän puhevalta siirtyi entistä selkeämmin kaupalta kiinteistöille, vuokralaisilta omistajille. Kun Helsingin liikeydinkeskustan rakennetun ympäristön suuri muutos alkoi toteutua seuraavalla vuosikymmenellä, tärkeimmät neuvottelut käytiin kaupungin ja kiinteistönomistajayhtiöiden kesken. Elinkeinotoimijoiden ääntä ei käyttänyt pienkauppiaita edustanut rekisteröity yhdistys vaan kiinteistönomistajien perustama Aleksin Alueen Kehitys Oy. Kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi lausuntoja vuoden 2000 katusuunnitelmiin ensisijaisesti kiinteistöiltä. Kauppiaiden yhdistys joutui muistuttamaan olemassaolostaan, eikä sen näkemys Aleksanterinkadun katusuunnittelussa painanut.¹¹⁰⁹

Aleksanterinkadun liikeydinkeskustan sijasta helsinkiläisten pienyritysten oikeus kaupunkiin näyttää nykyään toteutuvan Kaartinkaupungissa, Punavuoressa, Töölössä, Kalliossa. Niinpä, jos moderniin, yli puoluerajojen laajenneeseen sosiaalidemokratiaan nojannut kaupunkisuunnitteluvirasto pani Aleksanterinkadun alueen kauppiat henkisesti ahtaalle 1970-luvun liikennekysymyksissä, vasta 1990-luvun globalisoitua kiinteistökapitalismi pakotti vuokrankorotuksilla yksityisyrietykset lupomaan liikepaikoistaan ja tekemään tietä kansainvälisille merkkimymälöille.¹¹¹⁰

Kun kauppakatuja ja muita urbaaneja kaupallisia ympäristöjä kehitetään, olisi kaupunkisuunnittelijoiden Zukinin mielestä varmistettava, että kivijalkaliikkeiden edustama kulttuuriperintö ja katuja elävöittävä vaikutus säilyy.¹¹¹¹ Kiinteistöjen lisäksi kadulla toimivat yritykset tulee minun mielestäni kutsua mukaan kauppakatuja käytännön uudistamissuunnitteluun. Kadun toimijat voidaan ymmärtää suunnitteluteorian tunnistamaksi käytäntöyhteisöksi, joka omistaa suunnittelua rikastuttavaa hiljaista tietoa.¹¹¹² Lisäksi pienyrityksille

¹¹⁰⁹ Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirja liitteineen 19.6.2000 § 928 Aleksanterinkadun katusuunnitelma, Helsinki City Markkinointi ry:n kirje. HKA. ”Julkisuuslakiin kirjatun avoimuus-periaatteen – vuorovaikutus asukkaiden ja muiden asianosaisten kanssa sekä näiden mielipiteiden huomioiminen – noudattaminen on erittäin tärkeää. Toivomme, että Helsinki City Markkinointi ry:ltä jatkossa pyydetään lausuntoa kaikissa asioissa, jotka vaikuttavat jäsentemme toimintaedellytyksiin.”

¹¹¹⁰ Noudattamaani tutkimussuunnitelmaan ei ole kuulunut systemaattinen analyysi Aleksin alueen liiketoiminnan muutoksista. Jokainen voi käydä toteamassa kiinteistökehittämisen yhteyden kansainvälisten merkkimymälöiden sijoittumiseen. Melkein kaikkien rakennusten katutaso liikehuoneistot uudistetaan määräajoin. Uudistusten aiheuttamat vuokrankorotukset aiheuttavat sen, että vain suurten toimijoiden on varaa maksaa Aleksille sijoittumisen hinta. Ne saavat Aleksilta paitsi vilkkaan liikepaikan myös näkyvyyttä ja imagohyötyä. Aleksilla on ainakin yksi rakennus, Litoniuksen talo, jonka kaikkiin katutaso liikehuoneistoihin ei ole tehty merkittäviä näkyviä kehittämistoimia viime vuosina. Tähän taloon näyttää keskittyvän vielä kustannustietoisia suomalaisia perheyrietyksiä, vaikka se sijaitsee Suomen vilkkaimmassa liiketoimintaympäristössä.

¹¹¹¹ Zukin 2012. Ilmosen tavoin Zukin tähdentää, että aineettoman kulttuuriperinnön varjeleminen olisi otettava julkisen politiikan normiksi: ”Public policies and informal norms must ensure that local shopping streets preserve ongoing multicultural heritage.”

¹¹¹² Ks. esim. Rantanen ja Nummi 2009, 31–34, Wates 2008. Rantanen ja Nummi ovat kehittäneet OPUS-foorumia menetelmäksi, jolla kaupunkisuunnittelussa voidaan hyödyntää sekä asiantuntijoiden että toimijoiden tietoa. Wates esittelee käytännön tapoja järjestää kommunikatiivisen suunnittelun projekteja, joihin otetaan mukaan mahdollisimman paljon eri rooleja edustavia henkilöitä.

kuuluu oikeus osallistua suunnitteluun. Osallistumisensa vastineeksi ne tuottavat joka päivä palveluita, joiden takia kaupunkilaisilla on ylipäättään perusteltuja syitä liikkua kaduilla.

13.7 Tuottaisiko pysäköintinormin purkaminen kestävämpää kaupunkikehitystä?

Tutkimukseni osoittaa, että ajatus autottomista kaduista lähti liikkeelle ydinkeskustan pysäköinnin järjestämisvaikeuksista 1960-luvulla.¹¹¹³ Kadunvarret oli aiemmin osoitettu pysäköintiin, koska tiiviisti rakennettujen korttelien alueelle ei ollut mahdollista sijoittaa riittävästi autopaikkoja. Tilaa ei ollut tarpeeksi, vaikka melkein kaikki kantakaupungin pihat uhrattiin pysäköinnille. Asemakaavoitukseen säädettiin kiinteistönomistajille uusien rakennusten aiheuttaman pysäköinnin järjestämisvelvoite eli pysäköintinormi vuoden 1959 rakennuslaissa. Pysäköintinormi vahvisti autoilun kasvun polkuriippuvuutta.

Keskustan korttelien suunnittelijat väläyttivät autotonta ydinkeskustaa jo 1960-luvulla, kun ydinkeskustan korttelien rakennusoikeuden hyödyntäminen osoittautui ylivoimaisen vaikeaksi autoilun kasvuodotusten ja pysäköintinormien takia. Lain ja uusien asemakaavojen sanelema velvoite rakentaa pysäköintipaikat kiinteistöjen alueelle osoittautui hankalaksi ja kalliiksi. Käytännössä se vähensi mahdollisuuksia lisätä keskusta-asumista taa-jaman tiivistämisen avulla.

Autoilun kasvusta, uusien teiden rakentamisesta, kaupunkirakenteen leviämisestä lähi-öihin ja uusista omakotitalomatoista muodostui polkuriippuvainen kehä. Siitä hyötyivät rakennusteollisuus ja autokauppa. Teollisesti organisoitu kaupungin rakentamista käsitettiin pitkään ylivoimaiseksi vastustajaksi katutason kritiikille, joka kohdistui ytimen ruuhkiin ja kaupunkitilan köyhtymiseen. Asemakaavoituksen pysäköintinormi oli lähiö-rakentamisen ja autoistumisen ytimessä kaikkialla Suomessa. Pysäköintipaikkaveloitteeseen kohdistunut kritiikki vaiennettiin 1960-luvulla sanomalla, että ilman kiinteistöjen omia pysäköintipaikkoja autot pysäköitäisiin kaduille. Puistoja ja toreja nakerrettaisiin väistämättä pysäköintialueiksi. Sellaista oli jo tapahtunut paljon. Kaupunki suostui osoit-tamaan kaikki Helsingin keskustan torit ainakin osittain pysäköintikäyttöön 1970-luvul-la. Samalla katujen ja torien pysäköinnistä tuli maksullista.

Kaupunginvaltuuston vuoden 1976 linjaus rajoittaa pysäköintipaikkojen rakentamista ydinkeskustaan on tulkittava pyrkimykseksi vähentää keskustaan suuntautuvaa autoilua. Käytännössä se johti luvattoman katupysäköinnin kasvuun, koska autojen määrä ja au-toliikenteen määrä kasvoi edelleen 1980-luvullakin. Autoilun suosion takia liikeydinkes-kustan kiinteistönomistajat ovat sittemmin louhineet tuhansien autopaikkojen kapasiteet-tin käsittävän pysäköintiluolien verkoston ytimen kallioperään. Nykyään ydinkeskustan pysäköintipolitiikassa korostuu myös asukas-pysäköinnin maksullisuus.

¹¹¹³ Ennen pysäköinnin järjestämisen vaikeuksia henkilöautottomia katuja esitettiin kaupungin liikennelaitokses-ta jo 1950-luvulla, jotta bussi- ja raitiovaunuliikenteelle saataisiin tilaa.

Ajatus velvoittavan pysäköintinormin poistamisesta tai lieventämisestä on jälleen ajan-kohtainen. Se perustuu tavoitteeseen vähentää autoliikennettä, edistää autotonta elämäntapaa ja rakentaa kaupunkia entistä tiiviimmin ja tehokkaammin. Jos ei olisi pakkoa rakentaa autopaikkoja, kun rakennetaan uusia kerrostaloja, oletetaan, että autopaikkoja tehtäisiin nykyistä vähemmän. Auton hankintaan suhtauduttaisiin kriittisemmin. Liikkuminen töihin ja asioille ratkaistaisiin toisin. Kun tilaa ja rahaa ei tarvitsisi varata autopaikkoihin, olisi keskustassa mahdollista rakentaa nykyistä tiiviimmin. Sitä pidetään kaupunkien tuottavuuden ja kaupunkimaisen elämäntavan lisäämisen kannalta tärkeänä.¹¹¹⁴

Kansa kuitenkin valitsi modernisaatiossa autoilun, ja autoilun suosio näyttää jatkuvan korkeana vielä pitkään. Vähentäisikö velvoittavan autopaikkainormin poistaminen tai merkittävä lieventäminen auton omistamisen halua ja autoilua? Jos kaupunkilaiset käyttäisivät liikkumiseen enemmän joukkoliikennevälineitä ja omia jalkojaan, saataisiin aikaan kestävämpää kaupunkikehitystä. Sellainen tuntuisi ilmastomuutoksen uhkaamassa maailmassa järkevältä kaupunkipolitiikalta. Helsingissä kasvaakin niiden määrä, jotka suhtautuvat omaan autoiluunsa kriittisesti.

Pysäköintinormin poistaminen tai lieventäminen voi johtaa myös ei-haluttujen asuinalueiden syntymiseen tai paineeseen osoittaa asukkaille autopaikkoja julkisesta tilasta. Osana liikenteen ja asuntokatuja kokonaisuvaltaista hallintaa se voisi silti olla tehokas väline ekologisen ja kaupunkimaisen ympäristön muodostamiseksi kantakaupungin laajenemisalueilla, esimerkiksi suunniteltujen kaupunkibulevardien varrella. Samalla kaupunki sitoutuisi asuinalueiden katujen ja muun julkisen tilan hallintaan ja joukkoliikenteen kehittämiseen. Jos sallitaan rakentaa asuinkerrostaloja ilman autopaikkavelvoitetta, auton omistaminen tulisi nykyistä vähemmän houkuttelevaksi kahdella edellytyksellä. Autopaikkakustannusten välttämisen pitäisi alentaa asumisen kustannuksia. Tarjolla pitäisi olla muita kulkemisen mahdollisuuksia.

Katuja pitäisi sallia autojen pysäköintikäyttöön vain maltillisesti autopaikkottomien kerrostalojen lähellä, koska muutoin aikaansaadaan entistä köyhempää ympäristöä ja vähennetään yhteismaata. Jos kaupunki kuitenkin osoittaa kadunvarret väliaikaisesti asukkaiden maksullisiksi pysäköintipaikoiksi, saattaa tulos silti olla kaupunkirakenteen tiivistämisen ansiosta myönteinen. Tulevaisuuden innovatiiviset liikenne ratkaisut todennäköisesti vastaavat autottomien kaupunkilaisten kuljetuspalveluiden kysyntään.

Autopaikkainnormi tuotti aikoinaan autoilun kasvun polkuriippuvuutta. Autopaikkainnormista luopuminen nopeuttaa autoilun vähenemistä, jos ilman autopaikkaa olevien asuntojen kysyntä todella kasvaa.

¹¹¹⁴ Loikkanen ja Laakso 2016, 84–86.

13.8 Kysymys Helsingin kävelykeskustan laajentumisesta

Helsingin liikennesuunnittelussa on tapahtunut hidas käänne. Vuoden 2016 yleiskaavan valmistelussa on asetettu kävely, pyöräily ja joukkoliikenne etusijalle. Kaupunkisuunnittelun muutos alkoi puoli vuosisataa sitten. Ydinkeskustassa on 1970-luvun liikennepoliittisten kahakoiden jälkeen toteutettu muitakin kävelykeskustan suunnitteluperiaatteiden mukaisia toimia kuin ne, joita tutkimukseni Aleksanterinkadulta käsittelee. Ajoneuvoliikenteen käytöstä 1970-luvun jälkeen poistetut kadut ja torit on merkitty liitteen 4 karttaan. Helsingin ydinkeskusta on nykyisin kauttaaltaan varsin jalankulkijaystävällinen.

Helsingissä on tehty 2010-luvulla uusia esityksiä ainakin Mannerheimintien alkupään ja Kaivokadun ajoneuvoliikenteen rauhoittamiseksi. Näillä kaduilla autovirta vyöryy neljällä kaistalla. Ehdotetut toimenpiteet sisältävät sen oivalluksen, että toteutuessaan Mannerheimintien alkupään ja Kaivokadun liikenteen rauhoittaminen laajentaisi kävely-ydintä, vaikka niistä ei tulisi autottomia kävelykatuja.¹¹¹⁵ Liikenteen rauhoittaminen yhdistäisi nykyistä selkeämmin toisiinsa ne kaupallisen keskustan alueet, joilla autoilua on jo rajoitettu olennaisesti. Aleksanterinkadun alue yhdistyisi nykyistä kiinteämmin Forumin kortteliin, Kampin keskukseen, Rautatieaseman lähiympäristöön ja Töölönlahden-Kaisaniemen kulttuuri- ja puistoalueeseen. Olennaista olisi, että muutoksen havaitsisi kadulla kulkiessaan eikä vain karttaa katsoessaan.

Kävelykeskustan kokoaminen myös kirkastaisi Helsingin ydinkeskustan mainetta ja vahvistaisi urbanismia ja jalankulkemista kaikkine myönteisine kansanterveydellisine vaikutuksineen. Hitaasti muuttuneessa Helsingissä olisikin yllättäen yksi Pohjoismaiden laajimmista kävelykeskustoista!

Taksien ja muun julkisen liikenteen lisäksi pysäköintilaitosten ajoneuvoliikenne käyttää rauhoitettavaksi esitetyjä katujaksoja. Kaivokadun ja Mannerheimintien asetelma muistuttaakin 1960- ja 1970-luvun tilannetta. Silloin Stockmann huomautti kaupungille tarpeesta säilyttää Aleksanterinkatu väylänä uuteen pysäköintilaitokseensa. Autoilun täydellinen kieltäminen ei todennäköisesti tule nytkään kysymykseen.

Kävely-ytimen laajeneminen on silti uskoakseni ajan kysymys. Vaikka usein on esitetty päinvastoin, Helsingissä on ollut tapana rauhoittaa ytimen ajoneuvoliikennettä ilman merkittäviä korvaavia järjestelyjä. Liikenneoloja koskevia toimenpiteitä on tehty reilun kymmenen vuoden välein, kun lähellä olevien kiinteistöjen kehittäminen on tullut ajan-kohtaiseksi. Nykyään niin sanotun taktisen urbanismin innovatiiviset käytännöt leviävät vauhdilla kansainvälisesti.

Kaivokadun ja Mannerheimintien alkupään ajoneuvoliikennettä voidaan hidastaa esimerkiksi kaistamuutoksilla. Se edistää ytimen käveltävyyttä.¹¹¹⁶ Muutos keskustaan

¹¹¹⁵ Oikarinen 2008, 26. Oikarisen mukaan Mannerheimintien alkupää ja Kaivokatu sisältyvät väyläverkostoon, joka silpoo kaupallista ydinkeskustaa. Liikennevirrat hidastavat ja estävät kadun ylittämistä.

¹¹¹⁶ Speck 2012. Amerikkalaissuunnittelija purkaa jalankulkukaupungin vastakkaisuutta autoiluun pitämällä käveltävyyttä keskeisenä arvona, ei autottomuutta.

suuntautuvan ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen ei välttämättä olisi kielteinen. Keskustan läpäisevän autoliikenteen sujuvuus on jo joutunut tavoitteena väistymään Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Kulttuuri on muuttunut ja keskustelu kööpenhaminallistunut: kävelykeskustan laajentamideoita ei enää suunnittelijoiden mukaan alisteta entiseen tapaan sen pohtimiselle, millaisia korvaavia ajoneuvoliikenteen järjestelyjä ideat edellyttäisivät.¹¹¹⁷ Autoilun poliittinen hegemonia on murtunut siten, että muutos koskee jo koko kaupunkia. Liikennejärjestelmän konkreettinen muutos alkoi Aleksanterinkadun kävelykatukokeilusta vuonna 1970. Kenen Alekski, sen Helsinki!

Miksi kaupungin sydämen kaupallisen menestyksen ja kulttuurisen elävyyden, jotka perustuvat jalankulkijoiden määrän kasvuun, pitäisikään olla kiinni siitä, kuinka Helsingin läpi ajetaan henkilöautolla?

Autokaistoja on vähennetty ja kavennettu äskettäin esimerkiksi Times Squarella ja kymmenillä muilla Manhattanin kaduilla New Yorkissa. Toimenpiteet ovat vähentäneet liikenteen aiheuttamaa melua ja vaaraa. Jalankulkijoiden tilaa on lisätty, ja jalankulkijoiden määrä on lisääntynyt merkittävästi. Suunnittelun käännettä johtaneen liikennejohtaja Sadik-Khanin mukaan liikenteen uudelleenorganisointi on parantanut ydinkeskustan liiketoiminnan menestystä.¹¹¹⁸

Siksi kävelykeskustan laajentaminen on ehkä perusteltavissa elinkeinoelämälle myös Helsingissä, jossa koko seudun liikennejärjestelmä muuttuu jatkuvasti vähemmän henkilöautoriippuvaiseksi. Ristiriidat, jotka hidastivat Helsingin ydinkeskustan muutosta 1970-luvulla, johtuivat osittain puutteellisesta kommunikaatiosta. Ydinkeskustan toimijoiden ja suunnittelijoiden vuoropuhelu tuottaa ratkaisuja, jotka voidaan toteuttaa nopeasti. Niinpä toimintamalli, jolla Helsingin kävelykeskusta on tähän mennessä muodostunut, voisi täydentyä siten, että kiinteistötalouden toimijoiden lisäksi vähittäiskaupan ja kuluttajapalveluiden yritykset olisivat prosessissa organisoidusti mukana. Kaikkien oikeus katuun tulisi olla yhtenä suunnittelun lähtökohtana.

¹¹¹⁷ Ilpo Forssenin, Anne Karppisen ja Pekka Nikulaisen haastattelu 3.5.2016.

¹¹¹⁸ Sadik-Khan and Solomonow 2016, 254–261.

14. Lähteet, kirjallisuus, haastattelut

Arkistolähteet

Elinkeinoelämän keskusarkisto ELKA

Aleksin Alueen Kehitys Oy:n arkisto. Alekski 2002 – Aleksanterinkatua ympäröivien kortteleiden kehittämissuunnitelma.

Aleksin Alueen Kehitys Oy:n arkisto. Aleksin Alueen Kehitys Oy:n hallituksen pöytäkirjat 1995, 1996, 1999-2006.

Helsingin kaupunginarkisto HKA

Aleksanterinkatu ry:n arkisto. Aleksanterinkatu ry:n johtokunnan pöytäkirjat 1969, 1970, 1973, 1976.

Aleksanterinkatu ry:n arkisto. Kertomus Aleksanterinkatu ry:n toiminnasta vuonna 1949, 1950, 1952, 1.4.1960–30.3.1961, Toiminta vuonna 1965–66, Aleksanterinkatu ry: toimintakertomus 1968, Aleksanterinkatu ry:n toiminta vuonna 1969–70.

Aleksanterinkatu ry:n arkisto. Lehtileikkeet 1970, 1974, 1989

Aleksanterinkatu ry:n arkisto. Aleksanterinkatu ry:n vuosikokouksen ptk 5.5.1965

Helsingin kaupungin kunnallishallinto 1973.

Helsingin kaupungin virastot ja laitokset 10 1974.

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1953, 1959, 1968-1970, 1992, 1997, 2000

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjan liitteet 1970

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjan karttaliitteet 2000

Helsingin kaupunginhallituksen esityslistat 1992, 1997, 2000.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjat 1965, 1969, 1987, 1989, 1990, 2000

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistat 1969, 1985, 1989, 1991, 1992

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan liitteet 2000

Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat, Kvston päätökset 1979, 1988, 1992

Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat 1976, 1981, 1988, 1991, 1992, 1994, 2007

Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1976, 1979, 1981, 1988, 1992, 1994

Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjat 2000

Helsingin yleiskaava 1992: Kehityskuva

Helsingin yleiskaava 1992: Toteutussuunnitelma

Helsingin yleiskaava 1992: Yleiskaavaehdotuksen selostus

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1936, 1955

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto HKsv

Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu 12.6.1970–8.1.1971.

Autottomat alueet osa kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua. 1973.

Helsingin keskustan jalankulikututkimus, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1990:5.

Helsingin keskustan kaupallinen rakenne. Helsinki 2002.

Helsingin kantakaupungin jalankulikututkimus 1971.

Ilpo Forssénin muistio 9.11.1994. Anne Karppinen. Kopio tekijän hallussa.

Keskustan pysäköintijärjestelmäselvitys 1981. Julkaisuja LA:5/81.

Keskustan maanalainen huoltoliikenne ja pysäköinti. Asemakaavaosasto 2004:11300.

Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus 1974.

Kävelykatukokeilu 70.

Kävelykatukomitean mietintö 1981.

Makkaratalo, Hermes ja Keskuskatu. Asemakaavan muutoksen selostus.

Asemakaavaosasto 2005:11390.

Stockmann, Akateeminen kirjakauppa ja Keskuskadun eteläosa. Asemakaavan muutoksen selostus. Asemakaavaosasto 2004:11365.

Helsingin kaupungin tietokeskus HKT

Helsingin kaupungin (tilinpäätös- ja) kunnalliskertomus 1992-1994, 1996

Helsingin kaupungin päätöshakemistot, Keskushallintoelinten päätökset 1986.

Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1970, 1971, 1980, 1990, 1993, 1995, 1997, 2000, 2003, 2005, 2009.

Helsingin kaupungin vuosikertomus 1997, 1998, 2000

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston toimintakertomus 1986, 1988, 1989, 1991, 1992, 1994–1996, 2000

Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnittelulautakunta ja -virasto, toimintakertomus 2004.

Helsingin kauppakamarin arkisto Hkka

Helsingin kauppakamarin vuosikertomus 1966, 1972–1974, 1978

Kansan arkisto KA

Enemmistö ry:n arkisto. Enemmistö ry:n toimintakertomus 1969, 1970, 1972–1974

Kansallisarkisto KAA

Korkeimman hallinto-oikeuden arkisto. Taltiot 1972.

Työväen arkisto TA

Helsingin sosialidemokraattisen piirin arkisto. Helsingin sosialidemokraattisen piirin toimintakertomus 1968.

Painetut lähteet

Esteetön Helsinki, Kauppakadun sisäänkäyntien esteettömyys selvitys, Kehityshanke 2002, Helsinki kaikille. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisu 2002:10.

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, osa I ja II. Helsinki 1968.

Helsingin puhelinluettelo 1960

Helsingin puhelinluettelo 2000

Lehdet

Aamulehti	1972
Alueuutiset	1995
Apu	1970
Arkkitehti	1960, 1962, 1965-1974, 1978-1981, 1983, 1985, 1988-1990, 1996-1999
Asuntoreformi	1964, 1965
Demari, ks. Suomen Sosialidemokraatti	
Eeva	1970
Etelä-Saimaa	1972, 1994, 1995
Etelä-Suomen Sanomat	1972
Filmihullu	1980
Forssan Lehti	1972
Forum för Ekonomi och Teknik	1972
Helsingin Kauppakamari	1970
Helsingin Sanomat	1960, 1966-1972, 1976-1981, 1989-1991, 1993, 1995, 2000-2003, 2006, 2009, 2010, 2012-2016
Helsinki-lehti	1969, 1970, 1976, 1982
Helsinki Times	2014

Hufvudstadsbladet	1965, 1967, 1969-1972, 1976, 1978-1982, 2003
Hymy	1970
Ilkka	1970
Iltalehti	1981, 1992
Ilta-Sanomat	1965, 1967, 1968, 1970-1973, 1980-1982, 1990, 2012
Jaana	1970
Kaleva	1996
Kansan Lehti	1972
Kansan Uutiset	1965, 1971, 1973, 1974, 1980, 1981
Kauppalehti	1960, 1968, 1970
Karjalan Maa	1970
Keskipohjanmaa	1972
Keskisuomalainen	1972, 1995
Kirkko ja kaupunki	1970, 1974
Kotiliesi	1970
Länsi-Savo	1972
Länsi-Suomi	1972
Me Naiset	1967, 1970, 1976
Nya Pressen	1967, 1969-1971, 1973
Päivän Sanomat	1971, 1972
Pääkaupunki	1971, 1975, 1980, 1982
Rakennustaito	1973, 1974
Rakennuslehti	1980, 1995
Salon Seudun Sanomat	1972
Satakunnan Kansa	1972
Savon Sanomat	1970
Seura	1970
Suomen Kiinteistölehti	1976
Suomen Kunnallislehti	1963, 1965, 1966, 1968, 1969, 1973
Suomen Kuvalehti	1962, 1963, 1967, 1970, 2012, 2016
Suomen Sosialidemokraatti, Demari	1967, 1968, 1970, 1971, 1975, 1976, 1978, 1980-1982

Suomenmaa	1967-1969, 1981
Suosikki	1970
Svenska Dagbladet	1989
Tekniikan Maaailma	1990
Tekstiilikauppias	1963, 1967
The New York Times	1964
The New Yorker	2013
Turun Sanomat	1972
Uusi Suomi	1965, 1967, 1969-1974, 1976, 1977, 1979-1982
Vasabladet	1972
Viikkosanomat	1970
Vip	1970
Yhdyskuntasuunnittelu, Yhteiskuntasuunnittelu	1986, 2002, 2014
Ylioppilaslehti	1965, 1968

Kirjallisuus

Aalto, Sari	”Vanha kansalle – kansa Vanhalle!”. Vanhan ylioppilastalon kulttuurikeskuksen syntyvaiheet Helsingin yliopiston ylioppilaskunnassa. Pro gradu -tutkielma. HY. Historian laitos. Painamaton. Tammikuu 2007.
Ahtola, Tellervo	Punainen sulkuviiva. Tästä on kysymys 2. Helsinki 1973.
Akkila, Ilona	Urbaani kivijalkakauppa Lahden keskustan elävöittäjänä. Julk. teoksessa Ilmonen (toim.) 2013.
Ampuja, Outi	Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä. 2007.
Andersson, Claes	Staden heter Helsingfors. Schildts 1965.
Alexander, Christopher et al.	A Pattern Language. NY 1977.
Amato, Joseph A.	The History of Walking. New York University Press 2004.
Bergholm, Tapio	Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
Brandes Gratz, Roberta	The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs. Nation Books 2010.

- Bremer, Stefan ja Lehtola, Jouko
Stadin nuoret. Tammi 2000.
- Brunila, Birger
Asemakaavoitus. Julk. teoksessa Helsingin kaupungin historia, V osa, Ajanjakso 1918–1945, ensimmäinen nide. Helsinki 1962.
- Brunila, Birger ja af Schulten, Marius
Asemakaava ja rakennustaide. Julk. teoksessa Helsingin kaupungin historia, IV osa, Ajanjakso 1875–1918, ensimmäinen nide. Helsinki 1955.
- Brunila Mikael, Ranta Kukka ja Viren Eetu
Muutaman töhryn tähden. Into 2011.
- Cantell, Timo
Tarpeesta taiteeseen, taiteesta tarpeeseen – Taiteiden yön tarina. Julk. teoksessa Lähteenmaa ja Mäkelä (toim.) 1995
- Castells, Manuel
Networks of Outrage and Hope. Social Movements in the Internet Age. Polity Press 2012.
- Castren, Sampo
Talou- ja kadunvaltausta. Julk. teoksessa Korhonen ja Tikkanen (toim.) 2002.
- Castren Sampo, Korhonen Ella ja Larjavaara Risto
Järkeä liikenteeseen. Julk. teoksessa Korhonen ja Tikkanen (toim.) 2002.
- Clark, Peter
European Cities and Towns 400 – 2000. Oxford University Press 2009.
- Dennis, Kingsley and Urry, John
After the Car. Polity UK 2009.
- Donner, Jörn
Uusi maammekirja. 1967.
- Flint, Anthony
Wrestling with Moses. How Jane Jacobs Took On New York’s Master Builder and Transformed the American City. Random House Trade Paperbacks 2009.
- Florida, Richard
Luovan luokan esiinmarssi. Talentum 2005.
- Florida, Richard
Luovan luokan pako. Talentum 2006.
- Gehl, Jan
Life Between Buildings. Using Public Space. Island Press 2011 (1971).
- Gehl, Jan and Gemzoe, Lars
Public Space – Public Life. 1996.
- Giddens, Anthony
Sociology. The 6th Edition. Polity Press 2009.

- Goldsmith, Stephen A. and Lynne, Elizabeth
What We See. Advancing the Observations of Jane Jacobs. New Village Press 2010.
- Haarni, Tuukka
Unelmien Töölönlahti – painajaisten Kamppi. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Hankonen, Johanna
Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Helsinki 1994.
- Hakli, Kari
Helsinki 1967–1977. Helsingin kaupunginmuseo 2008.
- Harvey, David
Social Justice and the City. The University of Georgia Press 2009(1973).
- Harvey, David
Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution. Verso 2012.
- Hass-Klau, Carmen
The Pedestrian and the City. Routledge 2015.
- Heikkilä Mikko, Karppinen Seppo, Santasalo Tuomas
Parempi kaupunkikeskusta. Seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen. Edita Publishing 1998.
- Heikkilä Mikko, Santasalo Tuomas, Karppinen Seppo
Suomalaisia kävelykeskustoja. Edita 1996.
- Heikkilä Mikko, Santasalo Tuomas, Silfverbrg Björn
Pohjoismaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö 1994.
- Helander, Vilhelm ja Sundman, Mikael
Kenen Helsinki - raportti kantakaupungista 1970. Helsinki 1970.
- Helminen, Martti ja Hietala, Marjatta
Aleksanterinkadun historiaa. Julk. teoksessa Hietala, Helminen, Lahtinen (toim.) 2009.
- Helminen Ville, Ristimäki Mika, Oinonen Kari
Työpaikat kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteessa 1985 – 2000. Ympäristöministeriö 2005.
- Helsingin kaupungin historia, IV osa, Ajanjakso 1875–1918, ensimmäinen nide. Helsinki 1955.
- Helsingin kaupungin historia, V osa, Ajanjakso 1918–1945, ensimmäinen nide. Helsinki 1962.

- Herranen, Timo Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupunki 1988.
- Herranen, Timo Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. Julk. teoksessa Turpeinen, Herranen, Hoffman 1997.
- Hietala Marjatta, Helminen Martti, Lahtinen Merja (toim.) Helsinki Helsingfors Historiallinen kaupunkikartasto Historic Town Atlas. Helsingin kaupunki Tietokeskus 2009.
- Hinttaniemi, Tero Enemmistö ry liikennepoliittisena keskustelijana 1968–1975. Pro gradu -tutkielma. HY. Historian laitos. 2003.
- Hoffman, Kai Elinkeinot. Julk. teoksessa Turpeinen, Herranen, Hoffman 1997.
- Hyrkkänen, Markku Aatehistorian mieli. Osuuskunta Vastapaino 2002.
- Hänninen, Mauno Tienrakennus energiakriisin jälkeen. Julk. teoksessa Hänninen ja Masonen (toim.) 1995.
- Hänninen ja Masonen (toim.) Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Helsinki 1995.
- Hämäläinen, Juha Populaarikulttuurin kapina 1960- ja 1970-luvun Suomessa. Avantgardismi, poliittinen laulu ja punkrock. Suomen ja Pohjoismaiden historian lisensiaatintutkimus. HY. Historian laitos. 2006.
- Hämäläinen, Kirsti Yhteiskuntasuunnittelu-lehden kaupunkiaiheiset artikkelit vuosina 1963–1989. Sosiologian yleisen suuntautumisvaihtoehdon pro gradu -työ. HY. 1992.
- Ilmonen, Mervi (toim.) Hyvät kaupat. Kivijalka ja Ostari rakennemuutoksessa. Aalto-yliopisto 2013.
- Isokangas Antti, Karvala ja von Reiche City on sinun. Kuinka kaupunkikulttuuri tuli Helsinkiin. Keuruu 2000.
- Jacobs, Jane The Death and Life of Great American Cities. NY 1961.
- Junttila, Ulla-Kirsti Kaupunkiympäristön suunnittelu. Rakennustieto Oy 1995.
- Järvelä, Lybäck ja Jokinen (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä 2002.
- Kalanti, Timo Auto romanttisen minuuden kotina. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.

- Kalanti, Timo Auto ja psyyke – Kiihdytys vauhtiin. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
- Kalela, Jorma Historiantutkimus ja historia. Gaudeamus 2000.
- Kauppakeskustyöryhmä Keskustojen kehittäminen kauppapaikkoina. Mietintö. Ympäristöministeriö 1991.
- Kervanto Nevanlinna, Anja Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä. Helsinki 2002.
- Kervanto Nevanlinna, Anja Voimat jotka rakensivat Helsinkiä. Helsingin historia vuodesta 1945, 4. Helsingin kaupunki ja Otava 2012.
- Kilpiö, Kaarina ja Toiskallio, Kalle Hiveleviä kuul(t)okuvia pellistä – Intimisoituva kulutussuhde autojen suomalaisissa mainoselokuviissa. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
- Kinnunen, Aarne ja Sepänmaa, Yrjö (toim.) Ympäristöestetiikka. Gaudeamus 1981.
- Kivistö, Markus Kasvava katu – Autoliikenne ja modernisaatio Turussa. Julk. teoksessa Vähäkangas (toim.) 2000.
- Knuuti, Liisa Urbaani tila muuttuu, katoaako yhteisyys. Julk. teoksessa Knuuti (toim.) 2002.
- Knuuti, Liisa (toim.) Minun ja muiden kaupunki. TKK Espoo 2002.
- Koivisto, Mauno Linjan vetoa. Kirjayhtymä 1968.
- Kolbe, Laura Eliitti, traditio, murros - Helsingin yliopiston ylioppilaskunta 1960-1990. Helsingin Yliopiston Ylioppilaskunnan historia 6. Otava 1996.
- Kolbe, Laura Helsinki kasvaa suurkaupungiksi. Julk. teoksessa Kolbe ja Helin 2002.
- Kolbe, Laura ja Helin, Heikki Helsingin historia vuodesta 1945 osa 3. Kunnallishallinto ja politiikka, Kunnallistalous. Helsingin kaupunki ja Edita 2002.
- Konttinen, Esa Ympäristökansalaisuuden kyläsepat. Jyväskylä 1999.
- Kopomaa, Timo Työmaat katukuvassa. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Korhonen, Ella Jalkaliitto. Julk. teoksessa Korhonen ja Tikkanen (toim.) 2002.

- Korhonen, Ella ja Tikkanen, Sarianne (toim.)
Tanssiva katusulku – Kestävän kehityksen tositarinoita
Helsingin seudulta. Rakennusalan kustantajat 2002.
- Koskela, Hille
Pelkokierre – Pelon politiikka, turvamarkkinat ja
kamppailu kaupunkitilasta. Gaudeamus 2009.
- Kovero, Martti
Helsinki kauppakaupunkina. Julk. teoksessa Helsingin
kaupungin historia, IV osa, Ajanjakso 1875–1918,
ensimmäinen nide. Helsinki 1955.
- Kuisma Markku, Sarantola-Weiss Minna ym.
Hulluja päiviä, huimiam vuosia. Stockmann 1862–2012.
Siltala 2012.
- Kukkonen Jukka, Toiviainen Riitta, Westö Kjell
Helsinki valon kaupunki. Helsingfors med I.K. Inhas
ögon. WSOY 2009.
- Kääpä, Pietari and Laine, Silja (ed.)
World Film Locations Helsinki. Intellect Books 2013.
- Laakso, Seppo
Julk. teoksessa Laakso ja Loikkanen 2004.
- Laakso, Seppo ja Loikkanen, Heikki A.
Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen,
kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien
sijoittumiseen. Gaudeamus 2004.
- Laine, Markus ja Peltonen, Lasse
Ympäristökysymys ja aseveliakseli. Ympäristön
politisoituminen Tampereella 1959–1995. Tampere 2003.
- Laine, Silja
Right On, Man Täältä tullaan, elämä 1980. Julk.
teoksessa Kääpä and Laine (ed.) 2013.
- Landry, Charles
The Art of City Making. Earthscan 2007.
- Larjavaara, Risto
Enemmistö – historiaa ja nykypäivää. Julk. teoksessa
Korhonen ja Tikkanen (toim.) 2002.
- Lefebvre, Henri
The Production of Space. Blackwell Publishing 1991
(1974).
- Lehtola, Jyrki
Teokset I. WSOY 2001.
- Lehtovuori, Panu
Tapahtuma – toinen paikka? Julk. teoksessa Stadipiiri
2000 (toim.)
- Levä, Kimmo
Valtakunnansuunnittelusta yhteiskuntasuunnitteluun.
Julk. teoksessa Masonen ja Hänninen (toim.) 1995.

- Liksom, Rosa Lepakosta se lähti. Julk. teoksessa Bremer ja Lehtola 2000.
- Lindblom, Maria ja Vuolanto, Timo Kauppakierroksella ydinkeskustassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1994:7. Helsinki 1994.
- Lindblom, Maria Mannermainen Mikonkatu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1995:11. Helsinki 1995.
- Linko, Maaria Kiasma, taidetta(kin) olohuoneessa. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Loikkanen, Heikki A. ja Laakso, Seppo Tiivistetty kaupunkikehitys – Tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta. Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö 2016.
- Loikkanen, Heikki ja Susiluoto, Ilka Kasautuminen, tiheys ja tuottavuus kaupunkialueilla. Julk. teoksessa Schulman ja Mäenpää (toim.) 2011.
- Lynch, Kevin The Image of the City. Cambridge 1960.
- Lähteenmaa ja Mäkelä (toim.) Helsingin yö. Helsinki 1995.
- Masonen, Jaakko Liikenneturvallisuus ja ympäristö. Julk. teoksessa Masonen ja Hänninen (toim.) 1995.
- Masonen, Jaakko ja Hänninen, Mauno (toim.) Pikeä, hikeä ja kyyneleitä. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Tielaitos ja Painatuskeskus 1995.
- Maunula, Leena (toim.) Alas auton pakkovalta. Tammi 1969.
- Mauranen, Tapani Satavuotias autoilija – suomalaisen autonkäytön historiaa. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
- Miettunen, Katja-Maria Menneisyys ja historiakuva. Suomalainen kuusikymmentäluku muistelijoiden rakentamana ajanjaksona. SKS 2009.
- Miller, Peter ja Rose, Nikolas Miten meitä hallitaan. Vastapaino 2010.
- Mitchell, Don The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space. The Guilford Press 2003.
- Mumford, Lewis Kaupunkikulttuuri. WSOY 1949.

- Murole, Pentti Raportti 1950–2010. Julkaisematon käsikirjoitus.
- Murole, Pentti Suunnittelu, kaupunki ja me. Julk. Yhteiskuntasuunnittelu-lehdessä 3/1986.
- Mustonen, Pertti Kaupungin sielua etsimässä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2010.
- Mäenpää, Pasi Helsinki takaisin jaloilleen. Askelia toimivampaan kaupunkiin. Gaudeamus 2011.
- Mäenpää, Pasi Viihtymisen kaupunki. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Mäenpää, Pasi Narkissos kaupungissa. Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta. Tammi Oy 2005.
- Mäkelä, Johanna ja Rajanti, Taina Caféistuminen. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Newman, Peter ja Kenworthy, Jeff Ympäristölle ystävällisempi kaupunkiliikenne. Julk. teoksessa Worldwatch-instituutti 2007.
- Nordberg, Lauri Julk. teoksessa Korhonen ja Tikkanen 2002.
- Noro, Arto Small talkia sosiologiasta. Tutkijaliitto 2007.
- Norppa, Miika Helsingin metropolialue innovaatioympäristöinä asiantuntijahaastattelujen valossa. Julk. teoksessa Schulman ja Mäenpää (toim.) 2011.
- Norton, Peter D. Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City. The MIT Press 2011.
- Näätänen, Risto Maantiekoulema. Tutkimus liikenneonnettomuuksista. WSOY 1972.
- Oikarinen, Ilkka Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta. Suunnittelumaantieteen pro gradu –tutkielma. Painamaton. HY Maantieteen laitos 2008.
- Okkonen, Ilpo ja Salokorpi, Asko Aleksanterinkatu – katu Helsingin sydämessä. Ilpo Okkonen Oy 2004.
- Oksanen, Kimmo Makasiinit 1899 – 2006. Helsingin Sanomat 2006.
- Oksanen, Kimmo Kerjäläisten valtakunta. Totuus kerjäävistä romaneista... ja muita valheita. WSOY Barrikadi 2009.
- Parkatti, Jarre Helsingin keskustakampus. Julk. teoksessa Korhonen ja Tikkanen (toim.) 2002.

- Partanen Rauli, Paloheimo Harri ja Waris Heikki
Suomi öljyn jälkeen. Into 2013.
- Peltola, Jarmo
Maatalous-Suomen liikenne. Julk. teoksessa Masonen ja Hänninen (toim.) 1995.
- Peltola, Jarmo
Hyvinvointi-Suomen liikenne. Julk. teoksessa Masonen ja Hänninen (toim.) 1995.
- Peltonen, Lasse
Kulutuksen käännetty liukuhihna. Varhainen Baudrillard kulutusyhteiskunnan kriitikkona 2002. Julk. Yhdyskuntasuunnittelu-lehdessä 3–4/2002.
- Pulma, Panu
Kasvun katveessa. Julk. teoksessa Schulman, Pulma, Aalto 2000.
- Puustinen, Sari
Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Yhdyskuntasuunnittelun väitöskirjatyö. Teknillinen korkeakoulu 2006.
- Päivänsalo, Martti
Kaupunkikeskustojen kehittäminen. KSV Liikennesuunnitteluosaston julkaisuja B:4/73. Helsinki 1973.
- Rahikainen, Marjatta
Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1985.
- Rahikainen, Marjatta
Keskusta pääoman näyttämönä. Julk. Yhteiskuntasuunnittelu-lehdessä 3/1986.
- Rajanti, Taina
Kaupunki on ihmisen koti. Tutkijaliitto 1999.
- Rajanti, Taina
Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia. Julk. teoksessa Järvelä, Lybäck ja Jokinen (toim.) 2002a.
- Rajanti, Taina
Sosiaalisilta vaikutuksiltaan kestävä liikennejärjestelmä. Helsinki eurooppalaisessa vertailussa. Liikenne- ja viestintäministeriö 2002.
- Rantala Tuuli, Luukkonen Terhi, Karhula Kaisa, Vaismaa Kalle, Mäntynen Jorma ja Metsäpuro Pasi
Kävelystä elinvoimaa. TTY. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tampere 2014.
- Rantanen, Heli ja Nummi, Pilvi
Alueella on tietoa. Julk. teoksessa Staffans ja Väyrynen (toim.) 2009.
- Rantanen, Miska
Lepakoluola. Lepakon ja liekkihotellin tapahtumia ja ihmisiä 1940–1999. WSOY Juva 2000.
- Rentola, Kimmo
Vallankumouksen aave. Vasemmisto, Beljakov ja Kekkonen 1970. Otava 2005.

- Replodge, Michael ja Hughes, Colin Kohti kestäväää liikennepolitiikkaa. Julk. teoksessa Worldwatch-instituutti 2012.
- Roivainen, Irene Lähiö ja sen asukkaat teollisuuden murroksessa. Tutkimus Hervantalaisista teollisuustyöntekijöistä. Tampereen yliopisto, Sosiaalipolitiikan laitos, Tutkimuksia, Sarja A, Nro 5. Tampere 1993.
- Ruoppila, Sampo ja Cantell, Timo Ravintolat ja Helsingin elävöityminen. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Saarinen, Esa Jörn Donner. WSOY 1987.
- Sadik-Khan, Janette and Solomonow, Seth Streetfight. Handbook for an Urban Revolution. Viking 2016.
- Santasalo, Tuomas ja Heusala, Heli Erikoiskauppa kaavoituksessa. Tuomas Santasalo Ky 2002.
- Santasalo, Tuomas ja Koskela, Katja Vähittäiskauppa Suomessa 2015. Palvelualojen ammattiliitto ry ja Santasalo Ky 2015.
- Sarantola-Weiss Julk. teoksessa Kuisma, Sarantola-Weiss ym. 2012.
- Sarantola-Weiss Julk. teoksessa Kuisma, Sarantola-Weiss ym. 2012.
- Schulman, Harry Helsingin aluesuunnittelu ja rakentaminen. Julk. teoksessa Schulman, Pulma, Aalto 2000
- Schulman, Harry ja Kanninen, Vesa (toim.) Kaupunki kohtaupaikkana. Näkökulmia kulttuuriseen kaupunkitutkimukseen. Teknillinen korkeakoulu 1995.
- Schulman, Harry ja Mäenpää, Pasi (toim.) Kaupungin kuumat lähteet. Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt. Helsingin kaupungin tietokeskus 2011.
- Schulman Harry, Pulma Panu, Aalto Seppo. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 2 Suunnittelu ja Rakentuminen, Sosiaaliset ongelmat, Urheilu. Helsingin kaupunki ja Oy Edita Ab 2000.

- Sennet, Richard The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities. Alfred A. Knopf 1990.
- Shields, Rob Henri Lefebvre, arkielämän filosofi. Julk. Yhdyskuntasuunnittelu-lehdessä 3–4/2002.
- Siipi Helsingin kaupungin historia, 5, Ajanjakso 1918–1945. Helsinki 1962.
- Simmel, Georg Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895–1917. Gaudeamus 2005.
- Soininvaara, Osmo Vihreä politiikka. Teos 2012.
- Speck, Jeff Walkable City. How Downtown Can Save America, One Step at A Time. North Point Press 2012.
- Spitz, Marc Jagger. Otava 2012.
- Stadipiiri (toim.) Urbs. Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista. Edita 2000.
- Staffans, Aija Vaikuttavat asukkaat. Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina. Yhdyskuntasuunnittelun väitöskirja. Teknillinen korkeakoulu 2004.
- Staffans, Aija ja Värynen, Erja (toim.) Oppiva kaupunkisuunnittelu. Teknillinen korkeakoulu 2009.
- Syrjämaa, Taina ja Tunturi, Janne (toim.) Eletty ja muistettu tila. SKS.
- Söderström, Panu Elävät kaupunkikeskukset. Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Suomen ympäristökeskus 2012.
- Söderström Panu, Schulman Harry, Ristimäki Mika (toim.) Pohjoiset suurkaupungit. Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla. Suomen ympäristökeskus 2014.
- Taipale, Kaarin Cities for sale. How economic globalization transforms the local public sphere. Helsinki University of Technology 2009.
- Tani, Sirpa Kaupunki Taikapeilissä. Helsinki-elokuvien mielenmaisemat – maantieteellisiä tulkintoja. Helsingin kaupunki, Tietokeskus 1995.
- Tani, Sirpa ja Kopomaa, Timo Kolmannelta linjalta Kontulaan: tulkintaa pop- ja rock-lyriikan Helsinki-kuvista. Julk. teoksessa Schulman ja Kanninen (toim.) 1995.

- Terho, Henri Festivaali kaupungissa. Down By The Laituri, Turku ja kaupunkitila. Julk. teoksessa Syrjämaa ja Tunturi (toim.) 2002.
- Terho, Henri Vähittäiskauppa autoilijoiden ehdoilla. Turun ensimmäiset automarketit. Julk. teoksessa Vähäkangas (toim.) 2000.
- Terras, Antto Stockmann Yard. Myymäläetsivän muistelmat. Like Kustannus Oy 2015.
- Timonen, Lauri Aki Kaurismäen elokuvat. Otava 2006.
- Toiskallio, Kalle Parkkiluolien autot-on keskusta. Julk. teoksessa Stadipiiri (toim.) 2000.
- Toiskallio, Kalle Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
- Toiskallio, Kalle (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. SKS 2001.
- Toiviainen, Sakari Levottomat sukupolvet – Uusin suomalainen elokuva. SKS 2002.
- Tukkimäki, Jukka Helsingin liikenne. Julk. teoksessa Hietala, Helminen, Lahtinen (toim.) 2009.
- Tuomioja, Erkki Kukkaisvallasta Kekkosvaltaan. Tammi Oy 1993
- Tuomola, Pertti Yhdyskuntasuunnittelu ja liikenneturvallisuus. Julk. teoksessa Tuomola, Nick, Taipale (toim.) 1975.
- Tuomola Pertti, Nick Marja, Taipale Ilkka (toim.) Liikenneturvallisuus. Tammi 1975.
- Turpeinen, Oiva Väestö. Julk. teoksessa Turpeinen, Herranen, Hoffman 1997.
- Turpeinen Oiva, Herranen Timo, Hoffman Kai Helsingin historia vuodesta 1945 osa 1. Väestö, Kaupunkisuunnittelu ja asuminen, Elinkeinot. Helsingin kaupunki 1997.
- Tynkkynen, Aulis Tori ja pikkukaupunki. Kulttuuriperintö, viihtyisyys ja maine – Loviisan tori ja sen mahdollisuudet. Teknillinen korkeakoulu 2007.
- Valkonen, Jarno ja Saaristo, Kimmo Julk. teoksessa Valkonen (toim.) 2010
- Valkonen, Jarno (toim.) Ympäristösosiologia. 2010.

- Wates, Nick The Community Planning Event Manual. How to use Collaborative Planning and Urban Design Events to Improve your Environment. Earthscan 2008.
- Virrankoski, Lauri Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Julk. teoksessa Toiskallio (toim.) 2001.
- von Bagh, Peter Elokuvan historia. Otava 1998.
- von Bagh, Peter Suomalaisen elokuvan uusi kultainen kirja. Otava 2005.
- Worldwatch-instituutti Maailman tila 2007. Urbaani tulevaisuutemme. Gaudeamus 2007.
- Worldwatch-instituutti Maailman tila 2012. Kohti kestäväää hyvinvointia. Gaudeamus 2012.
- Vähäkangas, Ismo (toim.) Sata lasissa. Turun historiallinen yhdistys 2000.
- Ylinen, Jaakko Modernin kaupunkiympäristön estetiikasta. Julk. teoksessa Kinnunen ja Sepänmaa (toim.) 1981.
- Zukin, Sarah The social production of urban cultural heritage; Identity and ecosystem on an Amsterdam shopping street. Julk. lehdessä City, Culture and Society 3/2012. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877916612000525>
- Åström Helsingin kaupungin historia, 4, Ajanjakso 1875–1918. Helsinki 1956
- Österman, Pia Torrläggningen av Gloviken – från ord till handling. Resultatet av pöanering, reglering, debatt och torrläggning i över 200 år. Pro gradu -avhandling i historia. Historiska institutionen vid Helsingfors universitet 2001.

Elokuvat

Täältä tullaan, elämä! Ohjaus Tapio Suominen, Suomi 1980.

Digitaaliset lähteet

www.pps.org.

<http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/SDP/sdpliikenne1973> Sdp:n liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty puolueuuvoston kokouksessa 29.11.1973.

<http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/KOK/kokliikenne1973> Kokoomuksen liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty puoluehallituksessa 15.11.1973.

<http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/SKDL/skdlliikenne1974> Skdl:n liikennepoliittinen ohjelma, hyväksytty liittoneuvoston kokouksessa 30.3.1974.

<http://www.fsd.uta.fi/pohtiva/ohjelmat/LIB/lkpliikenne1973> LKP:n liikennepoliittinen ohjelma I osa, hyväksytty puoluekokouksessa 16.-17.6.1973.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1981/19810267>

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Pihakatu>

<http://www.ksml.fi/uutiset/kotimaa/tassa-kulkee-pihakatu-kohta-se-muuttuu-harmaastavillin-varikkaaksi/2042026>.

<https://en.wikipedia.org/wiki/flaneur>.

https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsingin_vihreat.

https://fi.wikipedia.org/wiki/Kauppakeskus_Jumbo.

[https://fi.wikipedia.org/wiki/Itis_\(kauppakeskus\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Itis_(kauppakeskus)).

https://fi.wikipedia.org/wiki/Iso_Omena.

[https://fi.wikipedia.org/wiki/Sello_\(kauppakeskus\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Sello_(kauppakeskus)).

https://fi.wikipedia.org/wiki/Kampin_keskus.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1990/19900696>.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1999/19990132#Pidp2722080>.

[https://fi.wikipedia.org/wiki/Kluuvinlahden_fossiilit_\(taideteos\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Kluuvinlahden_fossiilit_(taideteos)).

<http://www.tuulanarhinen.net/publicworks/kluuvi.htm>.

<http://www.uusisuomi.fi/raha/156421-jaatava-arvio-suomen-tilanteesta-valtaosal-la-menee-suorastaan-surkeasti>.

https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_vastarintaliike.

http://yle.fi/uutiset/pride-kulkueeseen_sumutettiin_pippurikaasua_helsingissa/5590499.

<http://www.hs.fi/kotimaa/a1305561270733>.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/1981026>

Haastattelut

Anne Karppinen 9.11.2010

Arja Alho 13.10.2011

Arto Bryggare 27.7.2016

Ilpo Forssén, Anne Karppinen ja Pekka Nikulainen 3.5.2016

Mikko Heikkilä 14.7.2015

Timo Honkala 11.11.2011

Yrjö Härmä 6.9.2011

Ville Komsa 11.11.2011

Veijo Laakso 27.10.2011

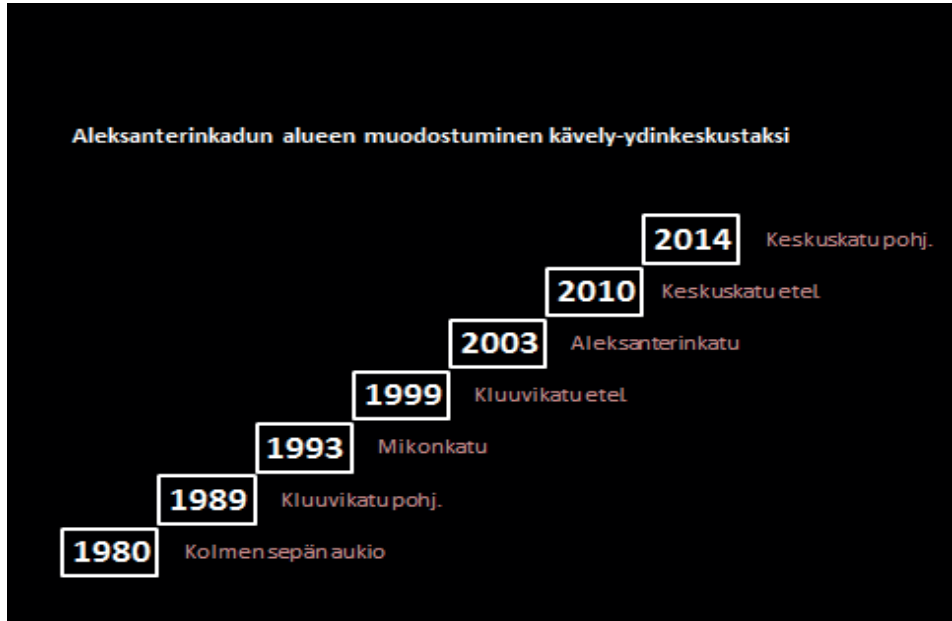
Olli-Pekka Poutanen 5.10.2011

Leena Silfverberg 17.5.2016.

Osmo Soininvaara 3.10.2011

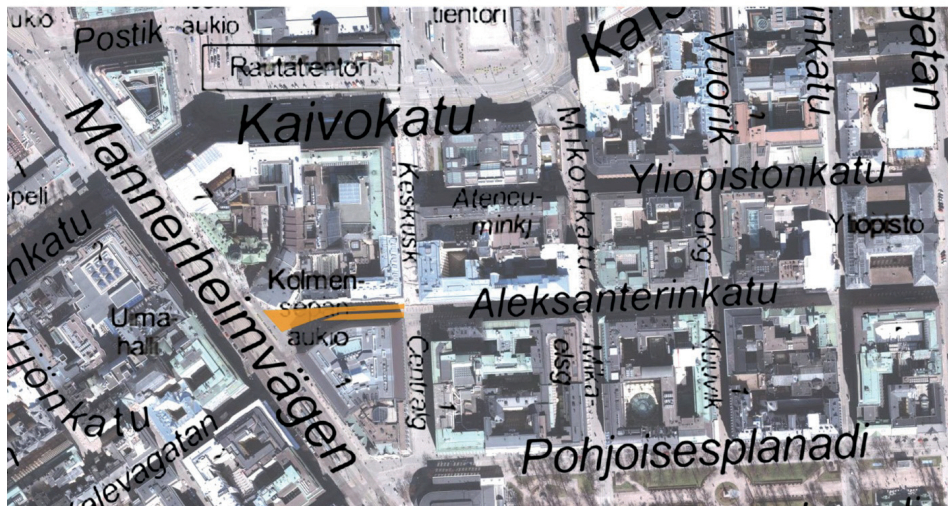
Erkki Tuomioja 9.11.2010

Liite 1 Vuodet, jolloin Aleksanterinkadun alueen kadut muuttuivat autottomaksi

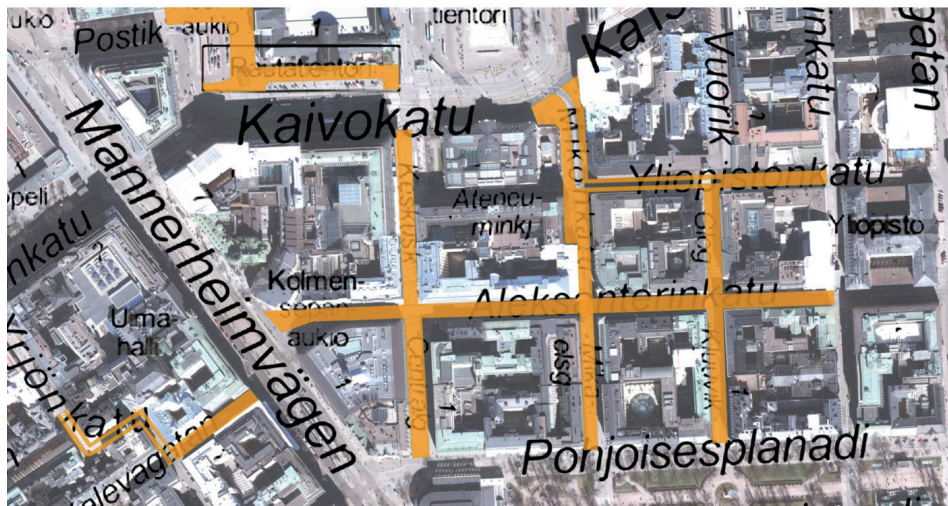




Liite 2 Henkilöautoliikenteen rajoittaminen Helsingin Aleksanterinkadun alueen kaduilla vuonna 1980 ja 2015

1980

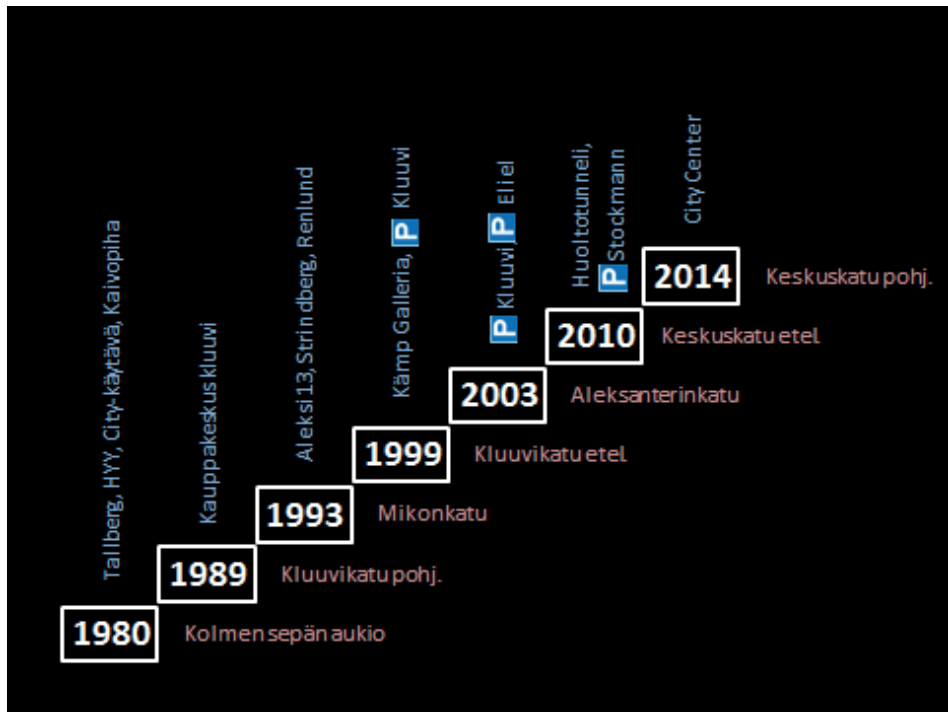


2015

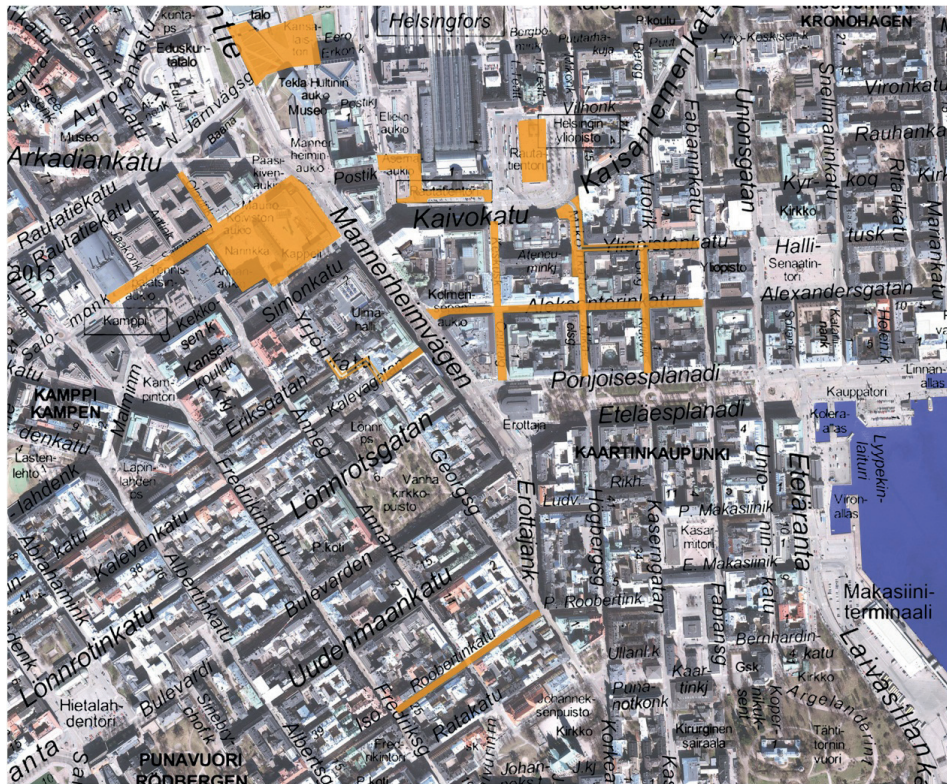



-  Henkilöautoilulta täysin rajoitettu katuosuus
-  Katuosuus, jolla liikennettä on rajoitettu olennaisesti

Liite 3 Aleksanterinkadun alueen liikekiinteistöjen ja katujen muuttosten samanaikaisuus



Liite 4 Helsingin ydinkeskustan autoilulta rajoitetut kadut ja muut aiemmin liikennekäytössä olleet alueet



-  Henkilöautoilulta täysin rajoitettu katuosuus
-  Katuosuus, jolla liikennettä on rajoitettu olennaisesti