



**Satamatoiminnoilta vapautuvien
alueiden rakentamisen
yhdyskuntarakenteelliset ja
sosiaaliset vaikutukset**



Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaehdotus,
vaikutusten arvioinnit

Satamatoiminnoilta vapautuvien alueiden
rakentamisen yhdyskuntarakenteelliset ja
sosiaaliset vaikutukset

Tekijät

Erkki Korhonen, Maria Lindblom, Annukka Lindroos, Jon Maury, Pasi Mäenpää, Mikael Sundman, Timo Vuolanto

Nimike

Kantakaupungin uudet ranta-alueet,
rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia

Sarjan nimike

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja

Sarjanumero	2000: 1	Julkaisu-aika	18.5.2000
Sivuja	78	Liitteitä	
ISBN	951-718-434-4	ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Satamatoimintojen siirtäminen Vuosaaren rakennettavaan uuteen suursatamaan vapauttaa entiset satamakäytössä olevat sekä näihin liittyvät maat uuteen käyttöön. Alueet sijaitsevat suhteellisen lähellä keskustaa. Näiden rakentamisella tulee olemaan huomattavia vaikutuksia. Sörnäisissä oleva Kalasataman alue sekä Jätkäsaari ovat suurimmat pääasiassa asumiskäyttöön rakennettavat uudet alueet, joiden suunnittelu käynnistyy sen jälkeen kun päätös sataman rakentamisesta on tehty. Tässä vaiheessa on alustavasti arvioitu ranta-alueiden käyttöönoton sosiaalisia vaikutuksia. Uusien alueiden rakentaminen edustaa Helsingin seudun sosiaalisen rakenteen jatkuvuutta, sosiaalisen perusjaon, länsi korkeampi, itä matalampi status, säilymistä. Rannalla olevat uudet asuinalueet ovat nykyisin suosittuja ja niiden status on korkea. Mikäli asuntojen kysyntää riittää edelleen kymmenen vuoden kuluttua, jolloin alueita rakennetaan, läheisten vanhojen asuinalueiden arvostus nousee Vallilassa, Sörnäisissä, Kampissa ja Punavuoressa. Vastaavanlainen kehityssuunta on ollut jo aikaisemminkin havaittavissa. Historiallisesti tarkasteltuna monikulttuurisuus liittyy kiinteästi Helsingin kehityksen vaiheisiin ja kulttuurielämään. Uudet alueet on nähty mahdollisuutena vahvistaa Helsingin monikulttuurisuutta. Päätöksiä alueiden suunnitelmista ei vielä ole. Alueiden rakentamisesta tehtävillä kaavapäätöksillä sekä asunto- ja kiinteistöpoliittisilla ratkaisuilla vaikutetaan huomattavasti siihen millaisia sosiaalisen kehityksen piirteitä vahvistetaan tai lievennetään.

Avainsanat	HELSINKI KANTAKAUPUNKI KAAVOITUS	ASUMINEN SOSIAALINEN
Asiasanat	HELSINKI RANTA-ALUEET ASUINALUEET	RAKENTAMINEN SOSIAALISET VAIKUTUKSET
UDK	711.5	

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	1
	Kantakaupunkimaisuus	1
	Vanhojen alueiden kehittäminen	1
	Helsingin kansainvälinen imago	1
	Uusien asumismuotojen kehittyminen	2
	Segregaatio	2
	Suvaitsevaisuus ja urbaani kulttuuri	2
	Kaupunkimiljöötä uhkaava henkilöautoliikenne	2
2	VUOSAAREN SUURSATAMAN KAUPUNKIRAKENTEELLISET VAIKUTUKSET	5
2.1	Helsingin maankäytön ja toiminnallisen painopisteen siirtyminen pohjoiseen 1990- luvulla	5
	Jung problematisoi tilankäytön kehityksen	5
	Saarinen kehitti Jungin ajatuksia	6
	Periaatteita ei uudistettu	7
	Töölönlahti-kysymyksen ratkaiseva vaikutus	7
	Lama vaikutti suunnitteluperiaatteisiin ..	8
	Liikenteen järjestäminen rakenneperiaatteena	9
	Asutuksen ryhmittelykaavio ja ylimitoitus	10
	Rakenneperiaatteet metron suunnittelussa	11
	Lähiöteorian riittämättömyys	12
	Suunnitteluperiaatteiden muuntuminen	12
	Kaupungin kokonaisuus kiinnostaa jälleen	13
	Yhdyskuntarakenteen merkitys vähenee	14
2.2	Toiminnalliset vaikutukset	14
	Paikalliset vaikutukset pääpiirteissään .	14
	Epäjatkuvuus	15
	Satamapäätökseen liittyvien alueiden sijainti	15
	Alueiden sijainti suhteessa kaupungin kokonaisuuteen	15
	Sosiaalisen rakenteen jatkuvuus	16
	Tilankäytön pääpiirteet painopistesuunnalla 17	
3	RANTAKAUPUNGINOSIEN RAKENTAMINEN HISTORIAALLISSA PERSPEKTIIVISSÄ	19
3.1	Ranta-alueiden rakentaminen Helsingin historiallisena käännekohtana	19
3.2	Asuminen ja kaupunkilaisuus kulutusyhteiskunnassa	20
3.3	Kaupunki materiaalisena kulttuurina - kaupungin rakentaminen sosiaalisena ja kulttuurisena projektina	23
3.5	Kaupunkisuunnittelu materialisoi kulttuuria - kaksi luonnosta	25
	Uusi Työn kaupunki	25
	Naisten kaupunki	27
4	KANTAKAUPUNGIN RANTAPROJEKTIN SOSIAALIMAANTIETEELLINEN ASEMA	29
4.1	Helsingin perinteinen sosiaalinen erilaistuminen	29
4.2	Helsingin monikulttuurisuus	30

	Suomenkieliset vähemmistönä	30
	Ruotsinkieliset	31
	Venäjänkieliset	32
	Romanit	33
	Juutalaiset	34
	Islaminuskoiset ja tataarit	34
	Vironkieliset	34
	Uudet pakolaisryhmät	34
	Muut ryhmät	35
4.3	Työväen kaupunginosan synty Pitkäsillan pohjoispuolella	35
4.4	Työväen kaupunginosan synty kaupungin lounaisnurkkaan	36
4.5	Ranta-asumisen muodostuminen ihanteeksi	37
4.6	Urbaani elinympäristö ja lähiö kulttuurisena luokitteluina	38
4.7	Rantaprojektien sijainti sosiaalisessa ympäristössään	40
4.8	Kalasataman suhde olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen	43
4.9	Jätkäsaaren suhde olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen	44
5	KALASATAMAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET SOSIAALISELTA KANNALTA	47
5.1	Kalasataman sosiaalista asemaa nostavat tekijät	48
	Merellisyys	48
	Näkyvyys	48
	Venesatamat	48
	Autopaikat laitoksessa ja joukkoliikenne	49
	Ympäristöllinen eriytyminen ja omaleimaisuus	49
5.2	Kalasataman arvostuksen nousua rajoittavat tekijät	49
	Hanasaaren voimalaitos	49
	Palvelujen puute	49
	Kupunkirakenteellinen sijainti	50
5.3	Arvio tulevasta sosiaalisesta rakenteesta ..	50
	Verkkosaari	50
	Sompasaari	50
	Hanasaari	51
5.4	Suhde olemassa olevaan sosiaaliseen rakenteeseen	52
6	JÄTKÄSAAREN RAKENTAMINEN ASUNTOMARKKINOIDEN KANNALTA	53
6.1	Jätkäsaaren sosiaalista asemaa nostavat tekijät	53
	Merellisyys	53
	Raitiovaunuliikenne	53
	Satamaterminaali	53
6.2	Arvostuksen nousua rajoittavat tai laskevat tekijät	54
	Paikallinen ilmasto	54
	Toiminnallinen yksipuolisuus	54
	Uusi liikkumiskulttuuri	54
	Ajallisen syvyyden puuttuminen	54
	Virkistysalueiden puute	54
6.3	Arvio tulevasta sosiaalisesta rakenteesta ..	55

7	1990-LUVUN ALUN KOKEMUKSIA UUSIEN SUURTEN ASUINALUEIDEN RAKENTAMISESTA	57
7.1	Ketkä muuttivat uusille alueille	57
7.2	Miksi uusille alueille muutettiin	58
7.3	Ruoholahden ja Pikku Huopalahden hyvät ja huonot puolet	58
7.4	Miksi uusilta alueilta muutettiin muualle ..	59
8	JÄTKÄSAAREN JA KALASATAMAN SUUNNITTELUSSA HUOMIOON OTETTAVIA VIEREISTEN ASUINALUEIDEN PIIRTEITÄ	63
8.1	Yleistä	63
8.2	Jätkäsaaren lähialueet - eteläinen suurpiiri	63
	Muuttoliike	63
	Asuntojen koko	64
	Asuntokunnat ja asumisväljyys	64
	Asuntojen hallintamuoto	64
	Tulotaso	65
	Asuntojen hinnat ja vuokrat	65
	Ikärakenne	66
	Koulutus	66
	Ulkomaalaiset	66
8.3	Kalasadaman lähialueet - keskinen suurpiiri	67
	Muuttoliike	67
	Asuntojen koko	67
	Asuntokunnat ja asumisväljyys	68
	Asuntojen hallintamuoto	68
	Tulotaso	69
	Asuntojen hinnat ja vuokrat	69
	Ikärakenne	70
	Koulutus	70
	Ulkomaalaiset	70
9	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSIA	73
	Lähdeluettelo	77

1 JOHDANTO

Jätkäsaari ja Kalasatama muuttuvat satama-alueista asumisen, virkistystyksen ja työnteon alueiksi ensi vuosikymmenen keskivaiheilta lähtien. Kyse on kantakaupungin mittavimmasta muutosprosessista teollistumisen jälkeen. Muutoksella tulee olemaan sosiaalisia, kulttuurisia ja taloudellisia seurausvaikutuksia. Osin ne voidaan ennakoida ja liittää kaupungin kehittämisen tavoitteisiin. Osin muutosprosessit ovat kunnallisen "halun" ulottumattomissa. Jo suunnittelun alkuvaiheessa olisi laaja-alaisesti pohdittava, mitkä ovat uusien alueiden rakentamisen sosiaaliset ulottuvuudet ja miten niihin tulisi kaupunkisuunnittelun keinoin vaikuttaa, vai tulisiko niihin lainkaan vaikuttaa.

Kantakaupunkimaisuus

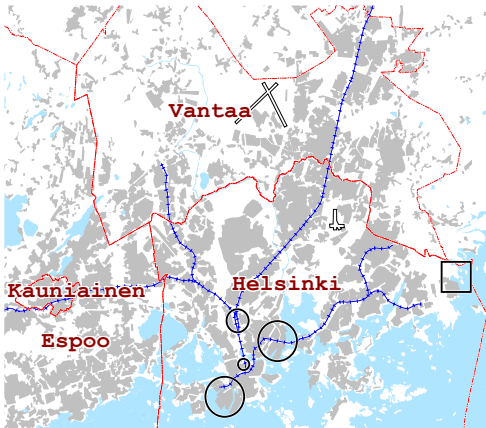
Kantakaupungin uusien alueiden luonteenomainen piirre on niiden lähiömäisyys. Katajanokan kärkeä on usein kutsuttu uudeksi lähiöksi. Ruoholahden urbaniteetti on monen kaupunkilaisen mielestä lähes kokonaan riippuvainen kanavan alueelle antamasta luonteesta. Saattaa olla, että kantakaupungin uusien asuinalueiden lähiömäisyydestä tulevaisuudessa löydetään jokin positiivinen ominaisuus. Toistaiseksi kuitenkin yleisenä tavoitteena on luoda kantakaupunkimaista diversiteettiä ja monipuolisuutta sekä toiminnoille että sosiaaliselle elämälle. Millä tavalla voitaisiin voimistaa alueiden kantakaupunkimaisuutta, ja mitä se on?

Vanhojen alueiden kehittäminen

Uusien alueiden rakentaminen on suurelta osin täydennysrakentamista. Uusi yhdyskuntarakenne tulee asettumaan olemassa olevan viereen. Näin alueilla voi olla vaikutuksia lähiympäristöön. Mitä ne voisivat olla, ja miten uusien alueiden rakentamisella voitaisiin vaikuttaa olemassa olevien alueiden muuttumiseen tai ennallaan pysymiseen?

Helsingin kansainvälinen imago

Menestyminen kansainvälisessä kilpailussa on kaupungin eräänä keskeisenä tavoitteena. Helsingin markkinoidaan dynaamisena kasvukeskukseksi, johon halutaan ulkopuolisten investoijien ennakkoluulotonta ja osaavaa toimintaa. Miten ranta-alueiden kehittäminen liittyy tähän prosessiin?



Sataman siirtäminen Vuosaareen vapauttaa 280 hehtaaria maata rakentamiseen ja alueilla säilyviä rakennuksia uuteen käyttöön.



Jätkäsaari ja Kalasatama ovat uusia 2000-luvun alussa rakennettavia asunto- ja työpaikka-alueita. Alueet vapautuvat rakentamiseen kun

Uusien asumismuotojen kehittyminen

Asumisihanteet ovat osin muuttuneet kahden viime vuosikymmenen aikana. Urbaani, tiivis asuminen on yhä useamman väestöryhmän tavoittelema asumismuoto. Toisaalta Kulosaari, Kauniainen tai Westend eivät näytä menettävän suosiotaan. On kuitenkin ilmeistä, että asumismuodot ovat muuttumassa. Opiskelusta tulee yhä useammalle elinikäinen, ainakin sivutoiminen harrastuksenomainen työ. Kotiperäinen työ yleistyy. Epänormaalityyösuhteet ja työskentelytavat yleistyvät. Lyhytaikaiset "keikat" lisääntyvät ja ne suuntautuvat sekä Helsinkiin että Helsingistä ulos. Myös väestörakenteen muutokset ja uudet elämäntyyli luovat uusia asumistarpeita. Miten asuntorakentamisessa voitaisiin ennakoita tulevaisuuden sosiaaliset haasteet?

Segregaatio

Viime aikoina on paljon puhuttu Helsingin väestön alueellisesta erilaistumisesta ja sen voimistumisesta. Segregaatio on nähty uhkaavana vaarana. Ulkomaisiin esimerkkeihin viitaten on puhuttu myös keskustan slummiutumuksesta. Siihen on tosin vaikea uskoa, kun tietää millä innolla kaupungin hyvinvoivia keskeisiä alueita kohennetaan. Miten uudet alueet asettautuvat segregaatioprosessiin?

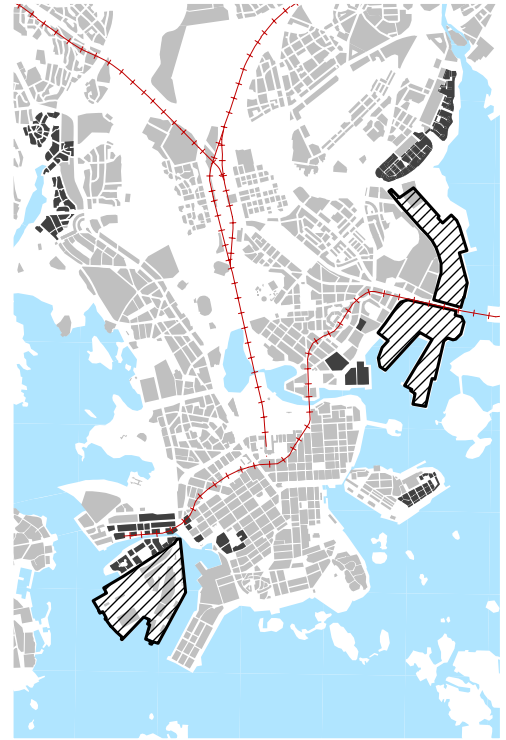
Suvaitsevaisuus ja urbaani kulttuuri

Usein urbaniteetin vahvana puolena on pidetty kansalaisten kasvua hyviksi yksilöiksi, jotka yksin ja yhdessä kykenevät ja haluavat kehittää inhimillistä kulttuuria. Toisaalta kaupungeissamme on uusia suvaitsemattomuuden ja raakuuden ilmenemismuotoja. Onko uusien alueiden kehittämisellä mitään yhteyttä näihin kysymyksiin?

Kaupunkimiljöötä uhkaava henkilöautoliikenne

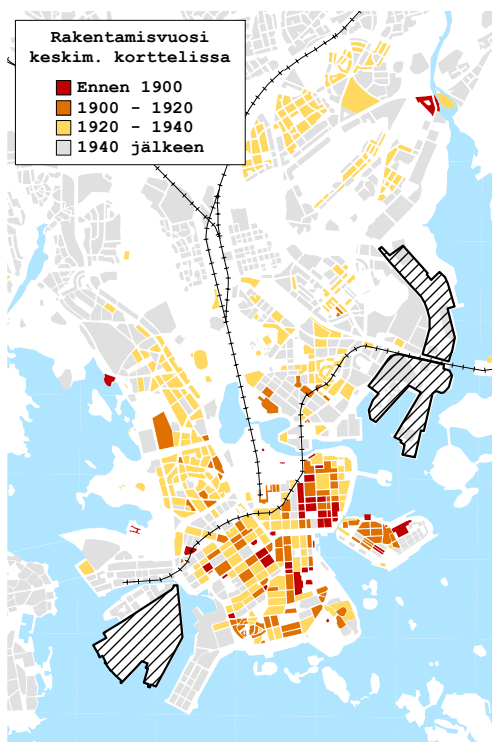
Liian suurella ajoneuvomäärällä on huomattavia haittavaikutuksia: ilmansaasteita, melua, ruuhkia, onnettomuuksia. Nämä haitat uhkaavat kaupunkien hyvinvointia ja vetovoimaisuutta. Lisäksi näistä aiheutuu kaupungille runsaasti kustannuksia.

Jätkäsaaresta halutaan tehdä kaupunginosa, jossa ei olla riippuvaisia henkilöauton käytöstä. Myös Kalasataman liikenteen pitäisi turvautua maksimaalisesti metro- ja raitiovaunuyhteyksiin.



Teollisuudesta, varastokäytöstä ja satamatoiminnoista vapautuneita alueita on muutettu asuinalueiksi: Merihaka, Katajanokka, Näkinpuisto, Sinebrychoff, Pikku Huopalahti, Ruoholahti. Rakenteilla on mm. Sörnäisten kortteleita ja suunnitteilla Arabianranta.

Helsingin sataman toiminnat siirtyvät Vuosaaren rakennettavaan suursatamaan. Alueet sijaitsevat keskustan lähellä, joten niiden



Vapautuvat alueet liittyvät sisäkaupunkiin, vanhaan tehokkaaseen ruutu-kaupunkiin.¹⁾

Onko uusien kaupunginosien sosiaalisella rakenteella vaikutusta autonkäyttöön ja -omistukseen?

Selvitys on laadittu ryhmässä, jonka työkentelyyn ovat osallistuneet Erkki Korhonen ja Pasi Mäenpää Helsingin kaupungin tietokeskuksesta sekä Maria Lindblom, Annukka Lindroos, Jon Maury, Pekka Pakkala, Mikael Sundman ja Timo Vuolanto kaupunkisuunnitteluvirastosta.

Selvityksen kirjoittamisesta vastaavat: Erkki Korhonen (luvut 7 ja 8), Maria Lindblom (sivun alareunassa juokseva yhteenveto), Annukka Lindroos (luku 4.9), Pasi Mäenpää (luvut 3.2-3.4 ja 4.6-4.7), Mikael Sundman (luvut 1, 3.1, 4.1-4.4, 4.8, 5, 6 ja 9) ja Timo Vuolanto (luku 2 sekä kuvitus).

Viitteet

1) Tietolähde: SeutuCD 1998, rakennuskohtaiset tiedot.

sosiaalisella rakenteella on huomattava merkitys itse alueelle, niiden ympäristölle sekä kaupungin kehittymiselle yleensä.



2 VUOSAAREN SUURSATAMAN KAUPUNKIRAKENTEELLISET VAIKUTUKSET

2.1 Helsingin maankäytön ja toiminnallisen painopisteen siirtyminen pohjoiseen 1990-luvulla

Vuosaaren suursataman rakentaminen tuo välittömästi kolme uutta elementtiä kaupunkirakentamiseen: itse sataman kaikkine oheistoimintoineen, kaksi poikkeuksellisen mittavaa merellistä asunto- ja työpaikka-alueita sekä laajat rakennusmaat Helsingin pääkeskuksen alakeskukseen Pasilaan.

Nämä muutokset oheisvaikutuksineen muodostavat uuden vaiheen Helsingin maankäytön suunnittelussa. Tähän on kyettävä vastaamaan tulevana vuosikymmeninä, jos tavoitteena on Helsingin seudun maankäytön suunnitelmallinen hallinta.

Tilanne on uusi, mutta samalla tuttu. Helsingin seutu on ennenkin ollut suurten haasteiden edessä. Miten niihin on vastattu, ja millä tavalla kaupungin kehittämisen suunta- viivoja on hahmotettu ennen? Suunnittelukieltä käyttäen voidaan kysyä, miten kaupunki on ennen problematisoitu. Millaisina on nähty ne ongelmat, joita suunnittelulla on ratkottu.

Jung problematisoi tilankäytön kehityksen

Vuosisadan alussa Helsingin kaupunki levittäytyi kaupunginniemielle. Merellinen imago oli erottamaton osa kaupungin olemusta. Asemakava-arkkitehti Bertel Jung laati kaupungin kasvunusteiden perusteella maantarvelaskelmia yleiskaavaa varten ja osoitti, että merelliset ranta-alueet eivät riittäneet kaupungin kasvun tarpeisiin. Kaupungin oli levittäydyttävä sisämaahan päin.

Vuonna 1912 Jung julkaisi kirjoituksen, jossa hän käsitteli Helsingin maankäytön kehityspiirteitä ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Tukholmaan ja Berliiniin vertailemalla Jung osoitti paikalliset erityispiirteet, jotka liittyivät Helsingin maantieteellis-geometriseen muotoon. Helsinki sijaitsi rannikolla niemellä, jonka molemmiin puolin lahdet erottivat kaupungin merenlahtien takaisista maa-alueista.

Jungin käsityksen mukaan ei ollut yleispätevää kaupungin muodon kehitysmallia, jota olisi voitu soveltaa samalla tavoin paikkakunnasta

Bertel Jung osoitti 1900-luvun alussa, että merelliset ranta-alueet eivät riittäneet tulevan Suur-Helsingin kasvulle. Kaupungin oli

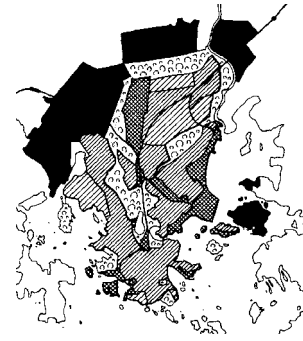
riippumatta, vaikka industrialismin vaikutus ilmeni samojen periaatteiden mukaisesti kaikkialla Euroopassa. Jungin tilakehityksen problematisointi oli historiallinen. Hänen käsityksensä mukaan eri aikakausille ominaiset kehitysmallit ilmenivät peräkkäisinä vaiheina ja jäsentyivät kaupungin alueellisina vyöhykkeinä.

Helsingin kasvumahdollisuuksia rajoittivat mm. kaupungin hallinnollisen rajan ulkopuolelle syntyneet yhdyskunnat. Näiden ohjaamaton kehitys saattoi muodostaa esteen kaupungin rakentamiselle uusien periaatteiden mukaisesti. Yhdyskunnat näyttivät muodostavan rengasmaisen vyöhykkeen kaupungin rajan ulkopuolelle, ja se erotti toisistaan kaupungin ja renkaan ulkopuoliset alueet. Kaupungin ulkopuolisia maita tuli ostaa ja liittää kaupunkiin sekä saattaa ne säännellyn yhdyskuntakehityksen piiriin. Samalla tuli huolehtia, että riittävät puistoalueet erottivat asuinalueita toisistaan ja että teollisuutta ja satamia varten varattiin riittävästi tilaa näille sovelialilta paikoilta.

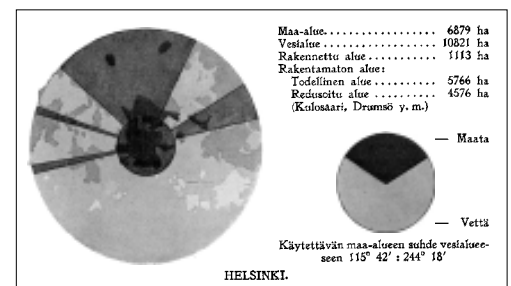
Jung osoitti vakuuttavasti kaupungin kasvutarpeen sisämaahan päin. 1910-luvun puolivälissä kaupunki jätti valtuuston päätöksellä ostamatta tarjotut Lauttasaaren ja Kulosaaren alueet, vaikka Jung itse kannatti ehdotusta. Eräänä päätöksen perusteena oli, että maita piti hankkia kaupungin kasvusuunnalta sisämaasta ja rautateiden läheltä.

Saarinen kehitti Jungin ajatuksia

Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelma perustui suoraan Jungin suuntaviivoihin. Saarinen esitti tästä versionsa kaupungin kasvulle. Monisyinen historiallinen analyysi jätettiin pois. Jäljelle jäi geometrinen kaavio, joka kuvasi maa- ja vesisektoreiden suuruutta. Munkkiniemi-Haaga -suunnitelma ei kuitenkaan vastannut kaupungin kokonaisuuden kannalta johdonmukaista kehittymismallia: läntisiä alueita oli otettu käyttöön mutta ei itäisiä. Seuranneessa Suur-Helsingin koskevassa Pro Helsingfors -suunnitelmassa Saarinen otti arvostelun huomioon. Siirtämällä kaupungin keskustan Pasilaan merisektori kapeni ja maasektori leveni: kaupungin kehitysmahdollisuudet avautuivat. Perusajatusta toteutettiin mekaanisesti. Suunniteltu kaupunki levittäytyi suhteellisen tasaisesti keskustan ympärillä joka suuntaan 10 km säteellä.

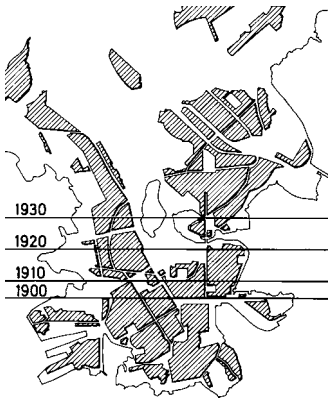


Jungin mukaan maa-alueet meren äärellä eivät riittäneet Helsingin kasvun tarpeisiin, kasvusuunta oli sisämaahan. Sielläkin keinotteluyhdyskuntien maat (musta alue) uhkasivat eristää kaupungin ympäröivästä maaseudusta. ¹⁾



Saarinen osoitti Helsingille ominaisen kehityksen vertailemalla toisiinsa pohjoismaiden pääkaupunkeja. ²⁾

kasvettava sisämaahan päin. Eliel Saarisen Suur-Helsingin suunnitelma perustui samaan näkemykseen ja Saarinen halusi siirtää kaupungin kes-



Väestötilastojen perusteella asutuksen painopiste siirtyi sisämaahan. Tämä perusteli Saarisen periaatteiden ajankohtaisuutta vuoden 1932 yleiskaavassa. ³⁾

Periaatteita ei uudistettu

Pro Helsingfors -suunnitelma sai ihailua osakseen ja siitä tuli perusta kaupungin tulevaisuudesta keskusteltaessa. Toisaalta jo melko pian 1920-luvulla kehitettiin suunnitelmia, jotka poikkesivat Saarisen osittain epärealistisesta kaupungin kokonaisuudesta. Maanhankinnat, kiinteistöpolitiikka ja ratapihan tiilantarpeet muiden arkipäivän realiteettien ohella saivat suunnittelussa suuremman painon.

Uusi yleiskaava valmistui 1930-luvun alussa. Tässä yhteydessä Berndt Aminoff osoitti väestötilastoja hyväksi käyttäen, miten asutuksen painopiste siirtyi vääjäämättä sisämaahan päin. Asutuksen keskilinja, joka jakoi Helsingin väestömäärän kahtia, sijaitsi vuonna 1930 Töölöntorin ja Hakaniemen kautta kulkevalla linjalla. Kolmekymmentä vuotta aikaisemmin se oli sijainnut Pohjoisesplanadin kohdalla.

Aminoff puolusti Saarisen suunnitelman peruseriaatteiden ajankohtaisuutta. Yleiskaava nojautui kuitenkin liian mekaaniseen tilankäytön maantieteellis-geometriseen kaavioon ja kiinnittyi vanhentuneisiin yksityiskohtiin. Jungin alkuperäinen tilankäytön kehityksen periaatteellinen malli oli unohtunut, eikä suunnittelun pääperiaatteita uudistettu vastaamaan muuttuneita olosuhteita.

Töölönlahti-kysymyksen ratkaiseva vaikutus

Vuode 1932 yleiskaavaan kuului Töölönlahden täyttäminen eräänä vaiheittaisen toteuttamisen mahdollisuutena. P. E. Blomstedt hyökkäsi voimakkaasti tätä vastaan. Samassa yhteydessä hän pyrki osoittamaan myös muut Pro Helsingfors -suunnitelman pääperiaatteet virheellisiksi. Blomstedtin mielestä suunnitelman käsittämä alue oli maantieteellisesti aivan liian suppea, pieni Suur-Helsinki. Tällainen ei vastannut modernin liikennetekniikan antamia mahdollisuuksia. Blomstedtin mielestä Suur-Helsingin alue, joka perustui autoliikenteeseen, tuli olemaan laajuudeltaan kymmenkertainen.

Blomstedt näki, miten kaupunki oli leviävä väljästi rakennettuna laajalle maantieteelliselle alueelle. Tämä vastasi myös vallalla olleita funktionalismin ihanteita. Samalla keskustan ja periferian suhteet muuttuivat. Aikaisemmin niemeä ympäröivät lahdet oli koettu ongelmallisiksi. Alueeltaan laajassa Suur-Helsingissä ne olivat kaupungin kokonaisuuteen nähden keskustan läheisiä tai sen sisäisiä ve-

kustan Pasilaan. 1930-luvulla P. E. Blomstedt hyökkäsi keskustan siirtoa vastaan, koska Töölönlahden täyttäminen olisi merkinnyt

siaihteita, jotka kuuluivat kaupungin luonteseen. Vesi ei ollut este, jota kaupungin kehityksen tulisi kiertää, vaan osa merellisen kaupungin olemuksesta.

Blomstedtin käynnistämän polemiikin perustellut ja voimakkaat kannanotot merkitsivät luopumista Töölönlahden täyttämisestä sekä vähitellen muutoinkin luopumista Pro Helsingfors -suunnitelman periaatteista.

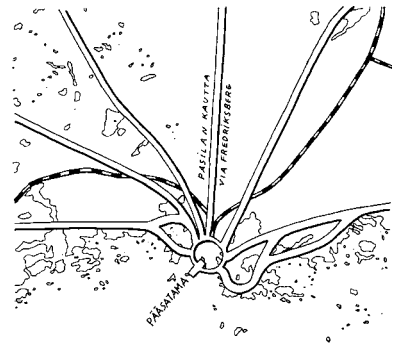
Lama vaikutti suunnitteluperiaatteisiin

Suunnittelijoita ja kaupungin virkamiehiä oli askarruttanut 1930-luvun alussa suuresti keskustaa ympäröivän asuntokannan tulevaisuus. New Yorkin pörssin romahduksen ja sitä seuranneen maailmanlaajuisen laman johdosta asuntojen kysyntä väheni myös Helsingissä, asuntoja tyhjeni ja vuokratuotto-odotukset heikkenivät. Monet asiantuntijat olivat sitä mieltä, että osittain heikkokuntoisen ja varusteiltaan puutteellisen asuntokannan vuokratuotto ei riittänyt keskustaa ympäröivien alueiden asuntokannan ylläpitoon saati asuntojen parantamiseen tuon ajan vaatimusten mukaisiksi. Liikehuoneistojen vuokratuotto oli parempi, ja yleisesti nähtiin realistisena mahdollisuus, että vanhaa asuntokantaa jouduttaisiin purkamaan ja rakentamaan tilalle uutta liikekäyttöön, mahdollisesti suuressakin mitassa.

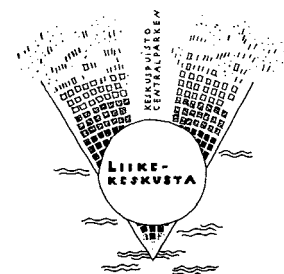
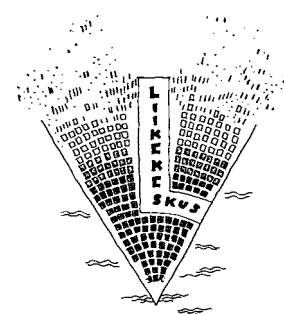
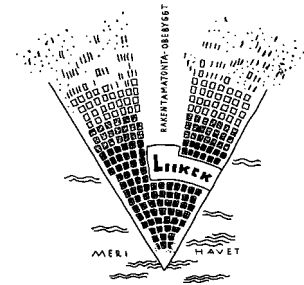
Blomstedt oli liittännyt tämän teeman Töölönlahti-polemiikkiinsa. Hänen mielestään keskustan tuli antaa kasvaa asuinalueelle samalla uudistaen näiden kaavat, jotta välttyttäisiin siltä, että alhaisen sosiaalisen statuksen alueet erottaisivat keskustan ja sen takaiset korkeamman statuksen asuinalueet merestä. On muistettava, että meri edusti funktionalismin oppien valoa ja terveellisyyttä, ja Blomstedt sitoi tähän liittyvät symboliset merkitykset osaksi tilankäytön visiotaan.

Lamasta toivuttiin melko pian, ja asuntokannan uudistamisen merkitys kiinteistötaloudellisena tai asuntopoliittisena kysymyksenä väheni, joskaan ei menettänyt vielä pitkään aikaan ajankohtaisuuttaan. Blomstedt oli kuitenkin liittännyt sosiaalisia, taloudellisia, liikenteellisiä ja asuntopoliittisiä kysymyksiä keskustan kasvuun ja koko seudun yhdyskuntarakenteellisiin näkyymiin niin, että Töölönlahti sitoi asiat toisiinsa.

Kysymys keskustaa lähellä olevan asuntokannan tulevaisuudesta oli merkitykseltään suuri. Blomstedtin Helsingin kehittämistä kos-



Liikenteen johtaminen säteittäisesti suoraan keskustaan säästi Töölönlahden Blomstedtin visiossa 1930-luvulla. ⁴⁾



Jotta alemman sosiaalisen statuksen alueet eivät erottaisi merta korkeamman statuksen asuinalueista oli keskustan annettava kasvaa. Ylinnä 1930-luvun alussa vallinnut ja keskellä Saarisen suunnitelman mukainen tilanne, alinna Blomstedtin johtopäätös. ⁵⁾

korvaamattomien arvojen menetyksiä. Autoliikenteen kasvu tulisi vähentämään rautatien merkitystä eikä asemaa tarvitsisi siirtää Pasi-

kevat ajatukset unohtuivat - kaupunki oli aina suhtautunut niihin penseästi - mutta Blomstedt oli osaltaan kuitenkin herättänyt kirjoitussillaan kiinnostuksen päivälehdissä ja asiantuntijapalstoilla. Kirjoittelu aiheesta jatkui: kysymys asuntokannan tulevaisuudesta jäi kypsämään välillisesti Blomstedtin ajatusten siivittämänä hänen kuolemansa (1935) jälkeen.

Liikenteen järjestäminen rakenneperiaatteena

Saarisen ajatusten menetettyä ajankohtaisuutensa 1930-luvun lopulla myös ongelmat kaupungin muodosta tai kasvusuunnasta jäivät vähemmälle huomiolle.

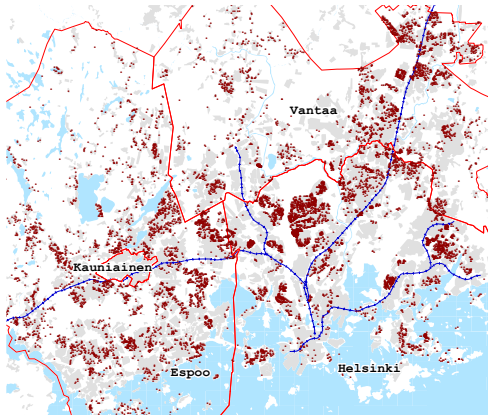
Kaupunkimainen tuleva Suur-Helsinki hahmotettiin alueena, joka vastasi suurin piirtein nykyisen Kehä III:n sisäpuolta. Ongelmana suunnittelussa oli, miten ja millaisiin kokonaisuuksiin asutus ryhmittyi ja millainen joukkoliikenteen järjestelmä piti koossa tällaista yhdyskuntarakennetta. Joukkoliikennemuotoja olivat raitiovaunun, bussin ja rautateiden lisäksi johdinautot ja pikaraitiotiet. Kaikilla näillä oli kullekin ominainen tekniikkansa, joten oli mahdollista löytää eri joukkoliikennemuodoille soveliaat ja niiden kuljetustekniisiä ominaisuuksia vastaavat palvelualueet.

Sotien jälkeen rintamamiesten asuttaminen ja asuntojen rakentaminen ennätysmäiselle väestönlisäykselle merkitsivät kiireellistä ja suurta suunnittelu- ja rakentamistehtävää. Sotia edeltäneet suunnitelmat olivat vanhentuneet eikä työtä enää jatkettu samalta pohjalta.

Jälleenrakennuskautena, joka jatkui 1950-luvun puolelle, rakennettiin omakotialueet, joiden merkitys myöhempien vuosikymmenten yhdyskuntarakenteeseen on ollut huomattava. Helsingin alueliitos oli toteutettu vuonna 1946. Myös kerrostaloalueiden rakentaminen alkoi Helsingin esikaupunkialueilla sekä vähitellen myös alueeltaan moninkertaiseksi laajentuneen Helsingin ulkopuolella.

Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea (sittemmin metrotuimikunta) perustettiin vuonna 1955. Työskentelyssä kehitettiin uusia, maanalaista raideliikenteeseen perustuvia seudullisia periaatteita, joita voitiin ottaa huomioon asema- ja yleiskaavoissa sekä seutusuunnittelussa. Aluesuunnitelmaliitto (sittemmin seutukaavaliitto) oli perustettu jo aikaisemmin. Helsingin huoli kaupunkirakenteen kehittämistä kohdistui pääasiassa kaupungin hallinnolliseen alueeseen, mutta siihen liittyi kiin-

Rintamamiesten ja siirtolaisten asuttaminen levitti huomattavasti yhdyskuntarakennetta. Vuoteen 1998 asti säilyneiden jälleenrakennuskauden pientalojen sijainti nykyiseen rakennettuun alueeseen nähden. ⁶⁾



laan. Kaupunki tulisi levittäytymään ympäröivälle maaseudulle; nykyaikainen liikennetekniikka perusteli väljää rakentamista. Kuitenkin

teästi seudullinen suunnittelu. Otto Flodin vastasi Helsingin aluesuunnitelmaliitossa seudullisen rakenteen kehittämistä oltuaan aikaisemmin vastaavassa tehtävässä Helsingin kaupungilla.

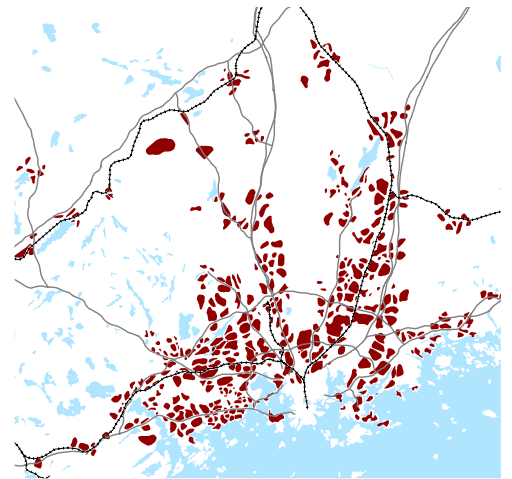
Asutuksen ryhmittelykaavio ja ylimitoitus

Seudullisen asutuksen ryhmittelykaavion valmistelu eteni liikenteen suunnittelun kanssa siten, että Helsingin vuoden 1960 yleiskaava ja ryhmittelykaavio vastasivat toisiaan. Vireillä olevat metron suunnitelmat oli molemmissa otettu huomioon. Aikaisemmin valmistunut vuoden 1954 keskustasuunnitelma vastasi pääperiaatteiltaan edellisiä. Nämä kolme suunnitelmaa vahvistivat maankäytön periaatteita, joita keskustan ja esikaupunkialueiden kaavoituksessa ja rakentamisessa sekä liikenteen suunnittelussa ja esimerkiksi siltojen rakentamisessa ryhdyttiin toteuttamaan. Suunnitelmia täydensi vuonna 1963 valmistunut metrotoimikunnan työ.

Seudullisen kaupunkialueen ulottuvuudet ja muoto perustuivat osittain aikaisemmin tehtyihin yksityiskohtaisempiin suunnitelmiin sekä uudelta pohjalta hahmotettuun kaupungin kokonaisuuteen. Suunnitelman rungon muodostivat pääasiassa olemassa oleva kaupunkiyhdyskunta sekä sitä ympäröivät kylät ja haja-asutus, jälleerakennuskauden tuloksena syntynyt yhdyskuntarakenne. Maankäyttöratkaisu muistutti perushahmoltaan nykyistä alueella, joka ulottuu Kirkkonummelta Sipooseen ja pohjoisessa Järvenpään ja Nurmijärvelle.

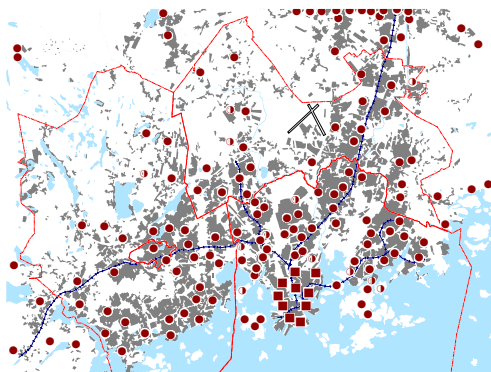
Helsingin seudun väestömääräksi arvioitiin 1,6 miljoonaa asukasta vuonna 2000, tästä 1,4 miljoonaa oli pääkaupunkiseudulla ja 700 000 Helsingissä. Väestö oli sijoitettu lähiöopin periaatteiden mukaisesti. Sen sijaan kaupunkialue otaksuttiin oleellisesti suppeammaksi ja asutus tiiviimmäksi kuin mitä toteutunut kehitys näyttää.

Metrosuunnittelun pohjana käytetty 1,6 miljoonan asukkaan väestöennuste sijoittuu vuonna 2000 kymmenen kertaa laajemmalle alueelle kuin metron mitoituslaskelmissa 1960-luvun alussa. Asukasmäärä on huomattavasti ylimitoitettu, kantakaupungissa asukkaita uskottiin olevan kaksi kertaa nykyistä enemmän. Ero on yhtä suuri kuin Pro Helsingfors -suunnitelman, jota Blomstedt kutsui pieneksi Suur-Helsingiksi, ja hänen oman visionsa välillä, missä Suur-Helsinki käsitti lähes puolet Udestamaasta.



Vuoden 1959 seudullisen ryhmittelykaavion, "amebasuunnitelman" mukaiset asuinyhdyskunnat kantakaupungin ulkopuolella (nykyinen tieverkko ja radat) ⁷⁾.

vielä 1950-luvulla metron suunnittelussa kaupungin uskottiin kasvavan huomattavasti nykyistä suppeammalla alueella.



Metrotoimikunnan väestöennuste vuodelle 2000 nykyisellä karttapohjalla. Ennuste vastasti viereisen ryhmitteilykaavion mukaista maankäyttöä.

Neliö = 25 000 asukasta

pallo = 10 000 asukasta

½-pallo = 5 000 asukasta.

Pääradan suunta kartan ulkopuolella on merkitty kartan yläreunaan.⁸⁾

Rakenneperiaatteet metron suunnittelussa

Liikennettä mitoittavien tekijöiden tueksi tarvittiin selkeitä yhdyskuntarakenteellisia periaatteita. Metron suunnittelun yhteydessä törmättiin maankäytön kehittämisperiaatteiden riittämättömyyteen, ja näitä jouduttiin tarkentamaan.

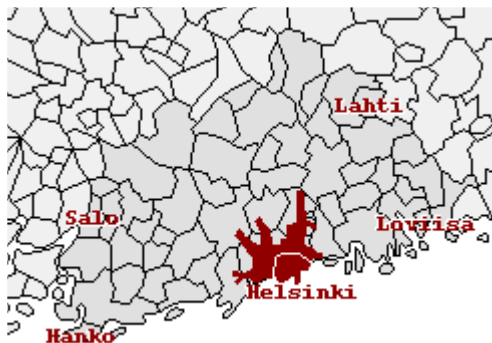
Metrotoimikunnassa toimiston johtaja Reino Castrén hahmotteli laskennallisilla perusteilla kaupunkialueen ulottuvuutta. Sisempi aluekeskusten vyöhyke oli perusteltua sijoittaa noin 20 minuutin aikaetäisyydelle keskustasta eli nykyisen Kehä I:n tuntumaan, monet keskuksat hyvin pitkälle nykyisille paikoilleen. Työpaikkoja tuli hajauttaa suunniteltuihin aluekeskuksiin. Asunto- ja työmarkkinoiden tuli toimia siten, että työ- ja asuinpaikkaan tarjoutui vapaa valintamahdollisuus alueella, joka oli halkaisijaltaan 45 minuutin aikaetäisyyden sisällä. Aluekeskuksesta toiseen matka kesti keskustan kautta 20 ynnä 20 minuuttia ja matkaan kuului vielä 5 minuutin liityntämatka.

Lisäksi ulompia alueita saatettiin kytkeä kaupunkialueen yhteyteen pidemmällä liityntäyhteyksillä, jolloin valintamahdollisuudet olivat suppeammat, mutta alueet liittyivät kiinteästi yhtenäiseen kaupunkimaiseen alueeseen. Ulommat aluekeskukset sijaitsivat nykyisen Kehä III:n tuntumassa ja toimivat rakennetta kokoavina, kukin omalla sektorillaan.

Metron ulkomaiset asiantuntijat antoivat vuonna 1963 lausunnon valmistuneesta ehdotuksesta. Osaltaan he herättivät henkiin kysymyksen keskustan ongelmallisesta sijainnista niemellä, nyt kuitenkin sodanjälkeisen eurooppalaisen kaupunkikehityksen valossa. Jotta välttyttäisiin näköpiirissä olevalta liikenteen tukkeutumiselta, joukkoliikenteelle oli varattava välittömästi omia kaistoja, joilla bussit ja raitiovaunut saattoivat liikennöidä häiriötömästi muusta liikenteestä riippumatta. Tämä oli lyhyen aikavälin hätäohjelma ja pidemmällä aikavälillä tuli ryhtyä toimenpiteisiin työpaikkakasvun hajauttamiseksi seudullisesti sijaitseviin keskuksiin.

Asiantuntijoiden lausunto perustui laskelmaan Helsingin liikennemäärien kehitymisestä, samaan joka myös Helsingin suunnittelijoilla oli käytössään. Liikenteen asiantuntijat osasivat peilata mennyttä kehitystä tulevaisuuteen niin, että liikenteen kasvun merkitys tulevan kaupunkirakenteen kannalta kävi ilmi. Näitä tietoja ei kuitenkaan osattu ottaa oikealla

Metron suunnittelussa 1960-luvun alussa vuodelle 2000 ennakoitu 1,6 milj. asukkaan "metrokaupunki" (tumma alue) sekä kunnat, joiden asukasluku oli vuonna 1998 1,6 milj.⁹⁾



Helsingin niemen keskeinen liikenteellinen sijainti perusteli kanta-kaupungin asuntokannan muuttamista toimistoiksi. Kun sitten rakennus-

tavalla huomioon Helsingin seudun tulevaa maankäytön suunnittelussa. Liikenteen kasvu ja liikenteen sujuvuuden häiriintyminen alkoivat kuitenkin vähitellen herättää huolta muillakin tahoilla kuin asiasta perillä olevien liikenteen asiantuntijoiden keskuudessa.

Lähiöteorian riittämättömyys

Seudullisen rakenteen suunnittelu perustui lähiöteorian mukaiseen oppiin. Tämä tarkoitti kaupungin kehittämistä uuden asutuksen sijoittelun kannalta, ei koko kaupungin tai yhdyskuntarakenteen kaikkien osatekijöiden kehittämistä. Funktionalismin kaupunkisuunnittelun teesistä ja toisaalta puutarhakaupunkiaatteesta oli vähitellen suodattunut kaupungin kehittämisen käytännöllinen ohjenuora, joka koski asutuksen ryhmittelyä asumasoluihin, lähiöihin ja suuralueisiin, joilla kaikilla oli alueiden väestöpohjaa vastaava keskus ja palveluvarustus.

Vanhan kaupungin ja kaupungin laajennuksen suhde oli liian mutkaton. Kaupungilla ei ollut menneisyyttä, joka olisi vaikuttanut tulevaisuuteen.

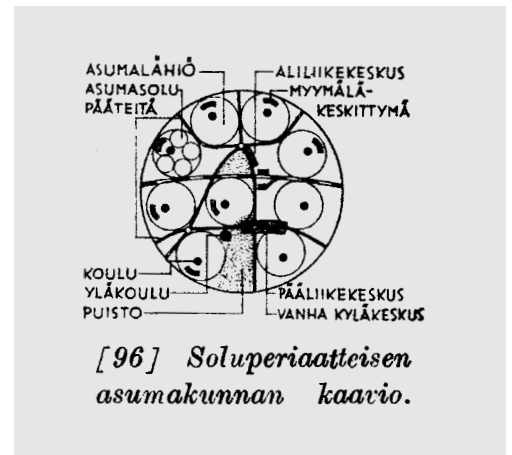
Suunnitteluperiaatteiden muuntuminen

Suunnittelun ajattelutavan ja suunnittelun käytännön muutos oli vähitellen kypsyttänyt aikaisemmasta näkemyksestä poikkeavan kannan keskustan ongelmiin. Keskustan tuli laajentua ympäröivän asuntoalueen kustannuksella. Ensinkanta ilmaistiin selvästi keskustan arkkitehtikilpailun arvostelupöytäkirjassa vuonna 1949, sitten vuoden 1954 keskustasuunnitelmassa ja vuoden 1960 yleiskaavassa, ja se sisältyi myös seudullisiin suunnitteluperiaatteisiin.

Eräänä syynä ilmaistulle periaatteelle oli se, että aikaisempaa näkemystä ei ollut hyväksytty kaupungin suunnittelun periaatteeksi. Siihen on myös yleisemmät syyt.

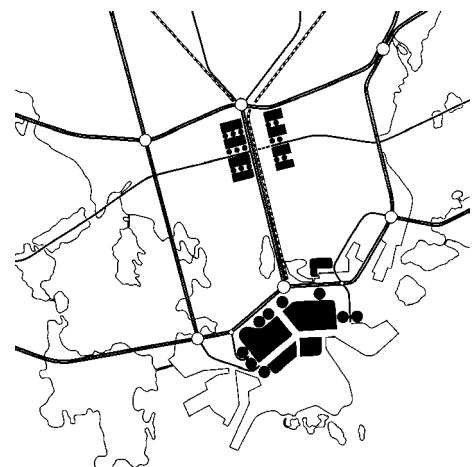
Viestit meren takaa Amerikasta ylläpitivät keskustaa lähellä olevan asutokannan slummiutumisen uhkakuvaa. Asutokannan tilanne Helsingissä sekä lama-ajan kokemukset antoivat aihetta huoleen, mutta Helsingissä ongelmat olivat huomattavasti lievemmat kuin amerikkalaisessa suurkaupungissa.

Sodan jälkeen ajankohtaiset mittavat käytännön rakentamisongelmat olivat siirtäneet taka-alalle rakentamisessa noudatettavat yhdyskuntarakenteelliset periaatteet. Sitä paitsi vuoden 1946 alueliitos lisäsi rakentamismah-



Lähiöteorian johtava periaate koski asutuksen ryhmittelyä¹⁰⁾.

Pasila keskustan osana vuoden 1968 rakennekaavion mukaan¹¹⁾.

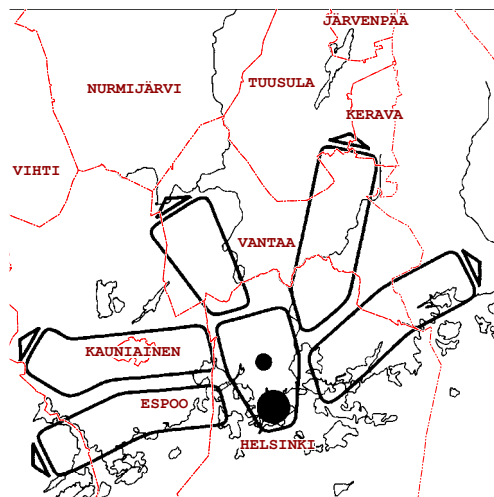


ten purkaminen tulisi vuoroon, ne olisi korvattava liikerakennuksilla. Vasta liikenteellisten ongelmien kärjistymisen 1960-luvun lopulla sai



Seudun tuleva rakenne pääkaupunkiseudun kuntien asiantuntijoiden mukaan 1960-luvun lopulta. ¹²⁾

Kasvusuunnat, "sormimalli" , 1970-luvun alussa ilmaistu maankäytön periaate nykyisiin kuntarajoihin nähden. ¹³⁾



dollisuuksia ja antoi lisää aikaa. Ongelmia, jotka liittyivät kaupungin hallinnollisen rajan sisällä ja toisaalta sen ulkopuolella olevien alueiden keskinäisiin järjestelyihin, ei ollut, eikä ratkaisuja tällaiseen pohdittu.

Lähiöteoriaan liittyi osittainen luopuminen pitkäaikaisesta kaupunkirakennustaiteen perinteestä hallita kaupungin kokonaisuuden ja sen osien suhdetta.

Kaupunkia koskeva asiantuntemus oli alkanut segmentoitua erillisiksi asiantuntemuksen lohkoiksi. Oli aikaisempaa vaikeampi hallita kaikkea oleellista kaupungin kehitystä koskevaa tietoa ja asiantuntemusta sekä jäsentää näitä niin, että niiden merkitys kaupunkirakenteen kokonaisuuden kannalta olisi ollut helposti selitettävissä.

Ratapihakysymyksen - niin kuin kaupunki virallisesti näki Töölönlahden rakentamiseen liittyvän ongelmakimpun - ratkaisu pakotti löytämään uuden ratkaisun keskustan kasvuun.

Kaupungin kokonaisuus kiinnostaa jälleen

Ennenäkemättömän nopea kaupungistuminen alkoi 1960-luvun loppupuolella. Vuosina 1960-1975 kantakaupungissa rakennettiin keskimäärin 1000 asuntoa vuodessa, mutta purkamisen ja konttoristumisen takia asuntojen määrä ei kasvanut. Liikenne lisääntyi ja uusia ajokaistoja tarvittiin. Liikenneväylien rakentaminen uhkasi Helsingin arvokkaampia alueita.

Pasilasta tuli uudelleen keskustan laajenuksen ja kasvun symboli. Sitä paitsi Pasilan rakentamiseen liittyi johdonmukainen yhdyskuntarakentamisen ohjelma: mm. kantakaupungin asuttavuuden parantaminen ja asuntojen lisääminen sekä työpaikkakasvun rajoittaminen, seudulliset keskuksat ja Haaga-Vantaan helminauhakaupungin rakentaminen kuntien yhteistyönä.

Oltiin kokonaan uudessa tilanteessa. Vuoden 1960 yleiskaava oli enimmillään johtavien viranhaltijoiden keskinäinen herrasmiehesopimus eikä kaupunginvaltuusto käsitellyt suunnitelmaa. Sen sijaan kaupunginvaltuusto teki päätökset vuoden 1970 yleiskaavasta ja Pasilan osayleiskaavasta, joiden mukaan kaupunkia rakennettiin.

suunnittelun tavoitteet muuttumaan: Pasilasta ja aluekeskuksista tuli nyt uusien työpaikkojen sijoittamispolitiikan väline. Kantakaupungin

Yhdyskuntarakenteen merkitys vähenee

1970-luvulla ja osin vielä 1980-luvun alussa kaupunkisuunnittelun keskeisenä sisältönä oli varmistaa tavoitellun yhdyskuntarakenteen toteutuminen, mutta tämä tilanne muuttui vähitellen.

Aikaisemmin Helsinki oli suvereenisti hallinnut yhtenäisen, kaupunkimaisesti rakennetun alueen kehitystä. Aluksi ympäröivät alueet liitettiin kaupungin hallinnolliseen yhteyteen, mutta sitten kaupunkialue levisi hallinnollisten rajojen yli ja myös pääkaupunkiseudun rajan yli. Maankäytön painopiste siirtyi yhä kauemaksi Helsingin keskustasta. Asutuksen ja toimitilojen painopisteet erkanivat toisistaan, samoin teollisuuden ja liiketilojen painopisteet.

Siitä lähtien, kun tavaksi tuli rakentaa kaupunkia siten, että puistot tai viheralueet erottivat rakennettuja alueita toisistaan, on ollut mahdoton sanoa yksiselitteisesti, mihin kaupunki loppuu ja mikä on kaupungin kokonaisuus.

Uusi suhtautumistapa maankäyttöön ja Helsingin yhdyskuntarakenteeseen kävi selvästi ilmi, kun kaupunki perusti 1980-luvun alussa toimikunnan selvittämään toisarvoisessa käytössä olevien valtion omistamien maiden sekä rannoilla sijaitsevien potentiaalisesti arvokkaiden satama-alueiden tai ns. joutomaiden taloudellista käyttöä. Tämä ennakoiki kaupungin tulevaa kiinnostusta enemmänkin oman hallinnollisen alueen taloudelliseen kehittämiseen kuin sen yhdyskuntarakenteen kehittämiseen, johon kaupungin hallinnollinen alue kuuluu.

2.2 Toiminnalliset vaikutukset

Paikalliset vaikutukset pääpiirteissään

Helsingin seudun rakennettu alue rajoittuu idän suunnalla, Sipoon rajalla, jyrkästi maaseutuun tai haja-asutukseen. Kaupunkimaisesti rakennetun alueen reuna yltää Vuosaaresta pääradan suuntaisesti kohti pohjoista Keravalle asti.

Vuosaaren suursataman paikka on suurkaupungin alueen äärireunalla. Siitä syystä sen haittavaikutukset olemassa olevalle rakenteelle voidaan rajoittaa. Siltä kannalta sataman sijainti on edullisempi kuin nykyisten keskeisesti sijaitsevien satamien.

Helsinki on rakentanut Vuosaarta tehokkaasti ja kehittää aluetta vastaisuudessaakin



Maankäytön painopiste loittonee keskustasta. Vuosiluku pisteen vieressä esittää lukua vanhemman kerrosalan painopisteen sijaintia pääkaupunkiseudun rakennuksista.

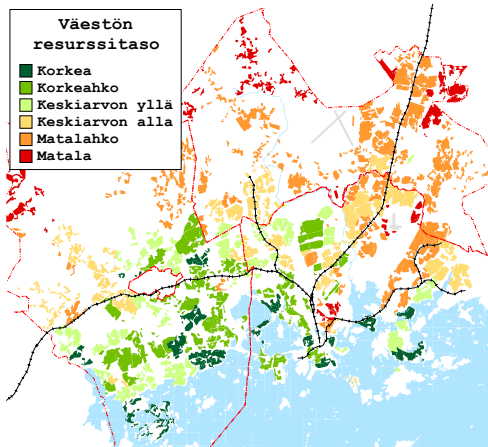
Liike- ja toimitilat (yhtenäinen viiva)

Kerrostalot (kaksoisviiva)

Teollisuus- ja varastotilat (pisteviiva)

14)

asuinympäristön vaaliminen ja asukaskadon jarruttaminen nousi keskeiseksi tavoitteeksi. Kalasataman ja Jätkäsaaren rakentaminen voi joko



Pääkaupunkiseudun sosiaaliset erot 1990-luvun alussa resurssifaktorin (koulutus ja tulotaso) mukaan ¹⁵⁾.

samaan suuntaan. Sataman rakentaminen lisää alueen merkitystä rakennettuun kaupunkivyöhykkeeseen kuuluvana alueena, joka rajoittuu jyrkästi haja-asutukseen.

Sataman rakentaminen on omiaan vaikuttamaan sijoitusperusteitaan vastaan ja tekemään sijaintialueestaan vähitellen keskeisen rakennetun kaupunkialueen osan.

Epäjatkuvuus

Vuosaaren satamahanke siirtää mittavia, kaupungissa muualla sijaitseva toimintoja toiseen paikkaan. Siirrolla on välillisiä vaikutuksia muiden alueiden käyttöön.

Hanke edustaa epäjatkuvuutta, suurta tilankäytön muutosta, jollaisesta ei ole aikaisempia kokemuksia. On odotettavissa, että hankkeeseen liittyy huomattavia ennalta arvaamattomia vaikutuksia.

Satamapäätökseen liittyvien alueiden sijainti

Kalasadama, Jätkäsaari ja Pasila ovat sijainniltaan keskustan läheisiä kantakaupungin alueita, joiden merkitys kaupungin pitkäaikaisten pyrkimysten kannalta on huomattava.

Asuntojen rakentaminen kantakaupungin keskeisille alueille lisää kantakaupungin asukasmäärää, ylläpitää Helsingin kaupungin asukaslukua ja kaupungin taloudellista perustaa sekä on omiaan parantamaan asutuksen ja työpaikkojen seudullista tasapainoa.

Vuosaaren satamahankkeeseen liittyy suoraan ja välillisesti alueita, joille on suunniteltu rakennettavaksi erittäin paljon toimintiloja. Merkittävimmät alueet, Vallila, Sörnäinen, Jätkäsaari ja Pasila sijaitsevat Helsingin keskustan tuntumassa.

Keskushakuisten toimintojen kysyntää vastaava rakentaminen saattaa lisätä työpaikkojen tai keskustatoimintojen aiheuttamaa liikenteellistä kuormitusta keskustaa lähellä olevilla alueilla, joiden liikenteen kuormituksen vähentäminen on eräs Vuosaaren satamahankkeen tärkeimpiä perusteita.

Alueiden sijainti suhteessa kaupungin kokonaisuuteen

Helsingin pohjoisilla alueilla - Espoon rajalta Konalasta Pakilan kautta Jakomäkeen - ei ole huomattavia asuntorakentamisen mahdollisuuksia. Mahdollinen poikkeus tästä on Malmin lentokent-

voimistaa kasvavia sosiaalisia eroja kantakaupungin ja muiden alueiden välillä tai lieventää niitä. Harkitsematon rakentaminen voi myös tuoda

täalue mikäli, lentokenttätoiminta päätetään siirtää muualle.

Aikaisemmin Helsingin kaupungilla oli suuri intressi Leppävaaraan maankäyttöön. Nyt suunnitelmat ovat edenneet jo toteutusasteelle, ja kiinnostus on vähentynyt.

Helsingin kannan mukaista on, että metroa jatketaan Etelä-Espooseen.

Alueet, joiden maankäytön kehittämisen mahdollisuudet ovat suhteellisen pienet, muodostavat kehämäisen vyöhykkeen, joka erottaa Helsingin muun alueen seudun kaupunkimaisesti rakennetusta alueesta Etelä-Espoota lukuun ottamatta.

Vuosaaren satama ja sen maankäyttöratkaisuun liittyvät alueet Kalasatama, Jätkäsaari ja Pasila ovat sijainniltaan sellaisia tai ne liittyvät sellaisiin liikenne- ja maankäyttöratkaisuihin, jotka korostavat rannikolle itälänsi-suuntaisesti tehokkaasti rakentuvaa kaupunkia.

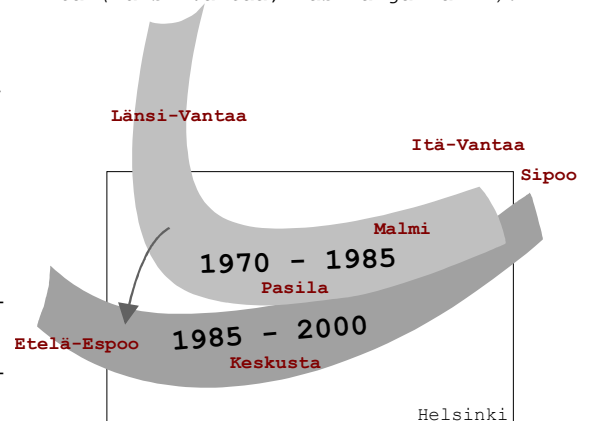
Rannikolla sijaitseva kehittämissvyöhyke ilmentää Helsingin kaupungin maankäyttöintressien uutta painopistettä. Intressien kohteena olevat alueet ja laajenevan kaupunkiseudun painopiste erkanevat toisistaan.

Sosiaalisen rakenteen jatkuvuus

Helsingin sosiaaliselle rakenteelle on ominaista - karkeasti ilmaistuna - jako itäiseen ja läntiseen, köyhään ja rikkaaseen. Sosiaalimaantieteellinen jako ilmeni vuosisadan alkupuolella Töölön ja Kallion erona väestörakenteessa, asuntokannassa, puistojen määrässä sekä tehtaiden ja konepajojen sijoittumisessa. Esikaupunkien ja naapurikuntien rakentamisen jälkeen samantyyppinen ero on säilynyt kaupungin itäisten ja läntisten osien välillä tai seudullisessa mitassa, jos itäiseen ulottuvuuteen luetaan mukaan myös Vantaan kaupungin itäosien kerrostalovaltaiset alueet. Vastaava jako heijastuu edelleenkin yritysten toimipaikkarakenteessa, vaikka samanlaista suoraa kytkentää kuin vuosisadan alussa asunnon ja työpaikan välillä ei enää ole.

Sataman sijoittaminen Vuosaaren lisää varastointiin ja teollisuuteen liittyvien tilojen kysyntää sekä tätä vastaavaa työvoiman kysyntää. Ratkaisu on omiaan säilyttämään valitsevan sosiaalimaantieteellisen perusrakenteen. Toisaalta tämä edustaa kaupungin sosiaalirakenteen jatkuvuutta: ennakoitavuutta ja

Nyt Helsingin kaupunki haluaa edistää rannikon suuntaisen kaupungin kehittymistä (Helsingin keskusta, Etelä-Espoo, Sipoo ja Itä-Vantaa), aikaisemmin kaupunki halusi edistää sisämaahan kasvavan kaupungin rakentumista (Länsi-Vantaa, Pasila ja Malmi).



seudullista painopistettä lähemmäksi keskustaa. Vuosaaren rakentaminen ja kansainvälisen lentokentän kehittäminen siirtävät maankäytön paino-

kokemuksia sekä kykyä ennalta ehkäistä mahdollisia kielteisiä vaikutuksia. Toisaalta, mikäli yhteiskunnalliset olot ovat epävakait, tämä saattaa olla omiaan lisäämään mahdollisia sosiaalirakenteeseen liittyviä ongelmia ja tuomaan sellaisia uusia ilmenemismuotoja, joiden ennalta ehkäisystä ei ole aikaisempaa kokemusta.

Vuosaaren asuntoalueen suunnitelmat ovat valmiit ja sosiaalinen rakenne on lyöty hyvin pitkälle lukkoon. Kalasataman, Jätkäsaaren ja Keski-Pasilan kohdalla näin ei ole.

Kalasataman, Jätkäsaaren ja Keski-Pasilan suunnitelmien asuntopoliittinen sisältö voimistaa tai lieventää sosiaalimaantieteellisiä eroja.

Tilankäytön pääpiirteet painopistesuunnalla

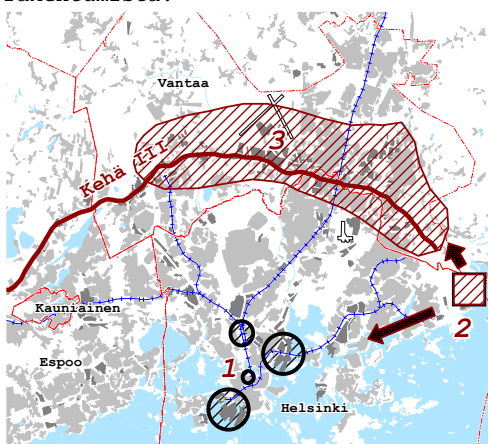
Vuosaaren satama sijoittuu Kehä III:n itäpäähän. Läheisillä alueilla on valtavat rakentamismahdollisuudet Kehä III:n tuntumassa, lähinnä Vantaan kaupungin alueella Lahdenväylän ja Hämeenlinnanväylän välillä ja osittain Helsinki-Vantaan lentoaseman tuntumassa ja osittain Lahdenväylän tuntumassa. Alueen elinkeinotoiminnan kehitysnäkymät ovat suotuisat ja ne heijastuvat myös asuntojen kysyntään.

Satamaratkaisu korostaa kaupunkiseudun keskeisiä alueita pohjoisen suunnalla Helsingin rajan tuntumassa. Ajan mittaan tehokkaaksi ja monipuoliseksi muodostuva "lentokenttäkaupunki" on Helsingin kannalta vastaavanlainen mahdollisuus kuin Pasila keskustan asuttavuuden säilyttämiseksi sekä elinkeinojen kehittämiseksi, nyt kuitenkin kantakaupunkia laajemmalla keskeisen pääkaupunkiseudun alueella. Lentokenttäkaupunki edustaa rakentamista maankäytön painopistesuunnalla.

Lentokenttäkaupunki lieventää rannikon suuntaiseen, metron varaan rakentuvaan kaupunkiin liittyvää Helsingin keskustan merkityksen ylikorostumista ja pienentää mm. ydinkaupungin asuin ympäristön laadun heikkenemisen uhkaa.

Lentokenttäkaupungin rakentuminen on omiaan vauhdittamaan Martinlaakson radan jatkamista ja kaupunkimaisen asutuksen laajentumista Länsi-Vantaalla ja Nurmijärvellä. Tämä merkitsee Helsingin vaikutusalueen laajentumista hallitulla tavalla ja on myönteistä Helsingin keskustan kannalta.

Kehityksen tärkeimmät yhdyskuntarakenteelliset elementit, (1) keskusta, (2) Vuosaaren satama sekä (3) Lentoasema ja Kehä III. Satama antaa sysäyksen keskustan kehittymiselle ja vauhdittaa logistisen vyöhykkeen rakentumista.



pistettä lähemmäksi seudullista fokusta.

Viitteet

- 1) Kartta on piirretty Jungin vuonna 1911 kirjoittamassa artikkelissa olevan kartan mukaan.
- 2) Kuva on Munkkiniemi-Haaga -kirjasta.
- 3) Kuva on piirretty Berndt Aminoffin laatiman alkuperäisen kuvan mukaan, mikä sisältyy vuoden 1932 yleiskaavan perusteluihin.
- 4) Kuva on piirretty Blomstedtin artikkelisarjan III-osan mukaan.
- 5) Kuvat ovat Blomstedtin artikkelisarjan I-osasta.
- 6) Tietolähde: SeutuCD 1998.
- 7) Ryhmittelykaavio kehittyi ajan mittaan, varhainen, vuoden 1959 versio vastaa parhaiten samanaikaista metro- ja yleiskaavasunnittelua. Amebasuunnitelmaksi ryhmittelykaaviota kutsuttiin yhdyskuntia ympäröivien sisäkkäisten renkaiden takia, jotka osoittivat yhdyskuntien hierarkiaa lähiöopin mukaan. Karttaesitykseen on havainnollisuuden parantamiseksi piirretty näkyviin pelkästään ryhmittelykaavion perusyhdyskunnat, ei näitä ympäröiviä renkaita.
- 8) Lähde: Metrotoimikunnan mietinnön II-osan liitekartta n:o 1.
- 9) Metrosuunnittelun tarkat alueittaiset ennusteet puuttuvat mietinnöstä sivun 11 ylempää karttaa lukuun ottamatta. Tarkat ennusteet sisältyvät seutu- ja yleiskaava-aineistoon.
- 10) Lähde: Otto-I. Meurmanin Asemakaavaopin kirjan sivu 78.
- 11) Lähde: Pasila-julkaisu
- 12) Lähde: Helsingin maalaiskunnan yleiskaava, Maankäyttö vuonna 2000, Arkkitehtitoimisto Salonen-Savela, Tikkurila 1968. Kartta on piirretty sivulla 47 olevan seudun karttaesityksen mukaan rakentamiseen tarkoitetut maankäyttöluokat yhdistäen.
- 13) Lähde: Helsingin yleiskaava 1970, perusselvitysosien sivu 64.
- 14) Tietolähde: SeutuCD 1998, rakennustiedot.
- 15) Lähde: Maury (1997), kartassa on kaksi alkuperäislähteen karttaa yhdistetty yhdeksi esitykseksi, "resurssit +" ja "resurssit -" sivulla 69.

3 RANTAKAUPUNGINOSIEN RAKENTAMINEN HISTORIALLISESSA PERSPEKTIIVISSÄ

3.1 Ranta-alueiden rakentaminen Helsingin historiallisena käännekohtana

Helsingin kantakaupunkia reunustavien ranta-alueiden rakentaminen on merkittävä projekti johtuen mm. alueiden laajuudesta, niiden vapautumisesta rakennettaviksi kerralla ja siitä, että ne ovat maantieteellisesti kaupungin kasvulle vastakkaissuuntaista kehitystä. Kantakaupungin osina alueet kuuluvat kaikkien kaupunkilaisten mentaaliseen kaupunkikarttaan vahvemmin kuin esikaupunkien alueet, joista kaupunkilaisilla on yleensä omakohtainen suhde vain joihinkin. Kaupunkilaisten muuttourat rakentuvat pitkälti tämän "tuttuuden maantieteen" mukaisesti ²⁾. Toisaalta selvitysalueet ovat toiminnoiltaan olleet niin eriytyneitä, ettei moni ole Jätkäsaarella käynytkään tai edes tiedä, missä päin Helsinkiä on Kalasatama.

Jätkäsaari ja Kalasatama ovat kuitenkin alueita, joita kaupunki valtaa kaupungilta, eivätkä alueita, joita kaupunki valtaa luonnolta.

Jälkimmäinen on ollut näihin aikoihin suomalaisen kaupungin uusintumisen tapa, vaikka täydennysrakentamista on toki tehty ennenkin esimerkiksi Ruoholahdessa, Katajanokalla ja Merihaassa.

Suomalaisten ja helsinkiläisten perusmielikuva kaupungin muuttumisesta on laidoilta levittäytymällä kasvava kaupunki.

Mielikuva on horisontaalinen, ei vertikaalinen; maantieteellinen, ei tilallinen; ulospäin kasvava, ei sisäänpäin suuntautuva. Töölönlahden suunnittelua koskevaa, poikkeuksellisen laajoihin piireihin levinnyttä huolta voidaan tulkita tästä näkökulmasta. Kaupunkilaisten on vaikea hyväksyä kaupungin keskeisimmän rakentamattoman alueen "täyttäminen" paitsi siksi, että ei pidetä suunnitelmien sisällöistä myös siksi, että se sotii helsinkiläisten urbaania, kaupungin "oikeaa" rakentumista koskevaa ymmärrystä vastaan. Jopa asiantuntijoiden suunnitelmissa eräänlaisen tyhjiön säilyttäminen Töölönlahdella on ollut usein esillä ("Korpisen nurmikko", puutarha, ruusutarha, metsä, vesialueen laajennus).

Toiseksi selvitysalueilla on historiallisesti ottaen kysymys siitä, että teollisuus-



Kantakaupungin satamarantojen rakentaminen on vastakkainen kaupungin tähänastiselle kasvusuunnalle ja edellyttää uutta ajattelua. Nykyajan

kaupunki saa tehdä tilaa jälkitekolliselle kaupungille. On otettava vakavasti se, että kysymys on juuri jälkitekollisen ajan, joka vielä määrittänyt edeltäjänsä kautta, rakentamisesta ja sen luonteen luomisesta.

Selvitysalueilla konkretisoidaan ja materialisoidaan yhteiskunnallista muutosta, transitiota menneestä tulevaan paljon vahvemmin kuin kaupungin rakentamisessa yleensä.

Ranta-alueiden suunnittelussa ei enää riitä pyrkimys rakentaa entinen satama-alue toimivaksi, laadukkaaksi ja hyväksi ympäristöksi. Ei voida ajatella tuotettavan uutta asuinalueita vaan uutta kaupunkia.

Suunnittelun täytyy olla tietoisesti uuden kaupungin kulttuurista ja sosiaalista tuottamista.

Kaupungin kerrostuminen, jota alueilla tehdään, on oltava sekä historiatietoista että sosiaalisesti tietoista. Sosiaalisesti tietoisella tarkoitettakoon paitsi ajan kulttuurivirtausten tuntemusta myös tietoisuutta kaupungin kantamista merkityksistä sekä kaupunkilaisten tavoista käyttää ja kokea kaupunki.

3.2 Asuminen ja kaupunkilaisuus kulutusyhteiskunnassa

Nyky-yhteiskuntaa luonnehditaan yhä laajemmin kulutusyhteiskunnaksi. Ihmisten suhdetta yhteiskuntaan ei enää kutsuta kansalaisuudeksi vaan useammin *kuluttajuudeksi*, mikä on seurausta markkinatalouden laajentumisesta suhteessa yhtäältä poliittiseen järjestelmään ja toisaalta ihmisten arkielämään.

Kaupunkilaisista on tullut kuluttaja-kaupunkilaisia, eikä muutos voi olla vaittamatta ihmisten tapaan elää kaupungissa ja kaupungista.

Kuluttaminen nyky-ihmisen perussuuntautumisena maailmaan on varmasti yhteiskunnallisen kriittikin aihe, mutta ennen kaikkea sen tulisi olla varteen otettu tosiasia. Sikäli kuin kaupunkia halutaan rakentaa ihmisille, pitää kaupunkia nykypäivänä ja näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa rakentaa kuluttaja-ihmisille. Arvojen trendejä koskevissa tutkimuksissa, jotka useimmiten ovat markkinoinnin tarpeisiin tehtyjä, esitetään milloin pehmeiden, milloin henkisten arvojen nousua kovien ja materiaalistien arvojen vastapainoksi. Tällaisia tutkimuksia vastaan asettuu kuitenkin arkinen to-



kaupunkia muovaa kulutusyhteiskunta. Kuluttaminen ilmentää ihmisen ja ympäröivän maailman suhdetta, joka heijastuu myös rakennettavaan

dellisuus, jonka valossa henkistyminen vaikuttaa enemmän puheilta kuin teoilta. Kulttuurillemme on ominaista kaksijakoisuus, jossa pää sanoo kyselyissä toista kuin käsi kaupassa tekee. Ympäristötietoisuus ja ekologisuus arvona käy läpi koko väestön, mutta käyttäytymistä koskevissa kulutustutkimuksissa sen merkitys on minimaalinen ³⁾.

Mitä vaatimus rakentaa kaupunkia kuluttajille sitten tarkoittaa? Sen ei tarvitse tarkoittaa yksioikoisesti sitä, että annetaan ihmisille ostosparatiisia tai teemapuistoa tai muuta arkkitehtonista versiota teemasta leipää ja sirkushuveja. Sen sijaan sillä voidaan tarkoittaa sitä, että kuluttaminen nykyihmisen minuutta ympäröivään maailmaan välittävänä suhteena ymmärretään keskeiseksi tekijäksi kaupunkilaisten kehittäessä suhtautumistapoja rakennettuun ja ennen kaikkea rakennettavaan ympäristöön. Tällä suhtautumistavalla on useita ulottuvuuksia.

Ensinnäkin kuluttaja-kaupunkilaisen suhdetta maailmaan hallitsee mahdollisuuksien perspektiivi ja tämän perspektiivin laajentaminen on tavoitteellisen hyvän elämän keskeinen sisältö.

Nykyihmisen elämä rakentuu itse maailmaan heijastetusta mahdollisuuksien odotushorisontista. Se ei määriy enää välttämättömyyksien ja tarpeentyydytyksen kautta siten, että olisi kysymys elämästä "pakkoraossa" ⁴⁾ tai ohjaamattomasta valikoitumisesta esimerkiksi asumisessa. Tietyille asuinalueelle ja tiettyyn asuntoon päätyminen voi tosiasiallisesti olla enemmän valikoitumista kuin valintaa, mutta se ei merkitse, etteikö asukkaan suhde muuttoonsa voisi rakentua tunteelle valinnasta ja oman maun soveltamisesta. Kuluttajakaupunkilainen on *itseillusorinen* ⁵⁾, eli taipuvainen luomaan mielikuvia mielihyvän täyteisestä elämästä, joita kohti pyrkiä tavoitteellisella toiminnallaan (työ, säästäminen, kulutus).

Toiseksi kuluttaja-kaupunkilainen tietää haluavansa mutta ei tiedä mitä haluaa ⁶⁾.

Koko mainonnan, markkinoinnin, kauppojen tällaisen suunnittelun, tavaroiden näytteillepanon ja palvelun valtavan yhteiskunnallisen toiminta-alueen tehtävä on tarjota materiaalia, jonka avulla kuluttaja pystyy yksilöimään tavaratarjonnasta itselleen sopivan ja omaa minuutta toivotulla tavalla täydentävän ja muokkaavan tuotteen. Kuluttaja-kaupunkilaisen suuntautuminen kaupunkiin asuinalueena merkit-

ympäristöön. Saadakseen hyvän elämän kulutusyhteiskunnan ihminen vaatii ympäristöltään enemmän mahdollisuuksia tehdä valintoja omien

see tarvetta yksilöidä mahdollisuuksien joukosta jokin itselle sopiva ja siksi oma.

Nykyinen markkinakapitalismiin pohjaava elämäntapamme ei perustu niinkään haluun omistaa vaan omia, tehdä maailmaa omaksi, mielekkääksi osaksi omaa itseä. Siksi asuminen ehkä keskeisimpänä odotushorisontin alueena edellyttää ihmisiltä yhä enemmän oman asumismaun tuottamista, asumisvaihtoehtojen tuottamista ja niiden tyyllillistä arviointia suhteessa omaan itseen ja siihen kiinnittyvään elämänsuunnitelmaan. Tämä asumisen mielikuvien tyyllittäminen edellyttää sitä tukevia diskursseja, eli yhteiskunnalliseen ja kulttuuriseen keskusteluun ja virtauksiin perustuvia puheta-
poja tai kielellisiä merkitysympäristöjä ⁷⁾.

Asumisen halua on avitettava löytämään oma tyyhnsä.

Tämän ei liene syytä merkitä niinkään valtavaa panostusta uusien asuinalueiden mainontaan ja markkinointiin vaan ennemmin pyrkimystä luoda toisistaan tyyllillisesti erottuvia alueita, joiden tyyli on niin yleispätevä, että se on sekä kaikkien tunnistettavissa (muut) että yksilöitävissä osaksi omaan minuutta. Tavoitteena olkoon siis asukkaiden tyyllillinen kotouttaminen asuinalueelleen. Kaupungin tasolla tavoite olkoon tyyllillinen urbaani monipuolistaminen asuinalueita erilaistamalla.

*Kolmanneksi kaupunki merkitsee kuluttaja-
kaupunkilaiselle vähemmän rakennettua
fyysistä ympäristöä ja enemmän toimintaa,
tapahtumista ja tekemistä eli sosiaalista
ympäristöä.*

Kansalaismielipiteen ankara vastustus musiikkitaloa kohtaan osoittaa, että ihmisten mielikuva kaupungista ja urbaniteetista vastustaa rakennuksia avoimen ja vilkkaan julkisen tilan esteenä sen sijaan että rakennukset mahdollistaisivat sen (vrt. haukkumasana monumentti; se ei ole vain vallan monumentti vaan kiinteä massa, joka estää kaupunkia toteutumasta). Toisaalta julkisten rakennusten on annettava yhä enemmän periksi tälle paineelle ja luotava kaupunkimaisen "olohuoneen" aineksia sisäänsä (vrt. Kiasma).

Kuluttaja-kaupunkilainen haluaa käyttää kaupunkia ja osallistua sen toteutumiseen ottamalla osaa yhteiseen julkiseen kanssakäymiseen kiertelemällä ja katselemalla. Tämä julkisessa tilassa väkijoukon keskellä kiertelyn ja katselun yhdistelmän sosiaalinen muoto on löydettävissä sisällöltään hyvin erilaisista



*mielihaluja tyydyttämiseksi ja minuuden rakentamiseksi.
Kaupunkia rakennetaan aikansa kulttuuristen ja sosiaalisten mieli-*

kaupunkitapahtumista, kauppakeskuksista ja Tuomas-messusta.

Neljänneksi asuinalueen valinta ei kuluttaja-kaupunkilaiselle ole ensisijaisesti hierarkkisen erottautumisen kysymys.

Sen sijaan asuinalueen valinnassa on kysymys "horisontaalisten sosiaalisten miljöiden valinnasta"⁸⁾. Yhtenäiskulttuurin murtuminen merkitsee useiden rinnakkain elävien kulttuurien syntymistä ilman selviä yhteisiä arvostuksia ja niiden hierarkiaa. Asuinalueesta tulee yhä enemmän makuasia, sen sijaan että alueen status olisi kaikkien jakamaa tietoa. Asuinalueet ovat edelleen alttiita leimautumaan hyväksi tai varsinkin huonoiksi, mutta näiden ääripäiden väliin jäävä harmaa alue kasvaa yhä laajemmaksi ja moniselitteisemmäksi. Asuntotuotannon ja kaupunkisuunnittelun on otettava huolehtiakseen laadukkaan suunnittelun lisäksi "laadullinen suunnittelu", joka pyrkii pelkän hyvän kaupungin sijasta tekemään useita erilaisia, eri tyyllisiä "kaupunkeja".

3.3 Kaupunki materiaalisena kulttuurina - kaupungin rakentaminen sosiaalisena ja kulttuurisena projektina

Yhteiskunta käy yhä media- ja tietoteknologia-valtaisemmaksi. Ihmisten elämä on yhä mediavälitteisempää⁹⁾. Tämä painottaa diskurssien, viestinnän ja merkkien asemaa nykykulttuurissa. Etenevä digitalisoituminen merkitsee digitaalisten toimintojen ja tilojen nousemista fyysisen tapahtumisen rinnalle tai niiden lomaan kulttuurisen merkityksenannon objekteina ja sosiaalisen toiminnan kehyksinä. Empiiriset tutkimukset antavat viitteitä siihen, että fyysinen tila ei ole niinkään korvautumassa digitaalisella tai virtuaalisella tilalla kuin tuomassa sille vertailukohdan, viitepisteen tai kilpailijan¹⁰⁾.

Digitaalisen kaupungin kehkeytyminen ei merkitse kaupungin muuttumista fyysisestä virtuaaliseksi.

"Perinteinen" tilallinen kaupunki tuskin korvautuu virtuaalisella kaupungilla. Sen sijaan digitalisoituminen merkitsee erilaisten telemaattisten järjestelmien mukaantuloa kaupunkisuunnitteluun, kaupunkirakenteeseen ja arkielämään. Matkapuhelimen tekninen kehitys sekä sen käyttökulttuuri viittaavat tulevaisuuteen, jossa digitaaliset järjestelmät ovat tärkeä osa liikkumista kaupungissa. Telemaattisille



kuvien aineellistumana. Tämän päivän ajatteluun vaikuttaa digitaalija mediavaltaisuus. Kaupunkikultturia tuottavat kaupunkilaiset ovat

ohjausjärjestelmille - liikenne-, valaistus-, turvallisuus- ym. järjestelmille - perustuva kaupunkirakenne tulee teknisesti mahdolliseksi jo lähitulevaisuudessa. Samaan aikaan helsinkiläiset ovat maailman johtava yhteisö digitaalisen teknologian omaksumisessa.

Tämä yhtälö johtaa väistämättä Helsingin mahdollisuuteen toimia edelläkävijänä myös kaupunkitelematiikassa.

Digitaalinen viestintä ja kulttuuri eivät siis merkitse niinkään kaupungin korvautumista uudella kuin haastetta kaupungin kulttuuriselle ja toiminnalliselle jatkuvuudelle.

Digitaalinen tila ja sitä vastaavat elämänmuodot merkitsevät haastetta, johon fyysinen tila, kuten kaupunkirakenne, joutuu suhteuttamaan itseään.

Tämä tarkoittaa yhtäältä sitä, että fyysistä ympäristöä tuottaessa on tiedostettava muun kulttuurisen ympäristön luonne ja vaikutukset, sekä toisaalta sitä, että on panostettava yhä voimakkaammin pyrkimykseen rakentaa sellaista kaupunkia, johon kaikilla kaupunkilaisilla on suhde.

Kaupunki fyysisenä tilana on kulttuuristen merkitysten aineellistuma. Kaupunki ei ole kuoleutumassa pois, mutta sen merkitys kulttuuriympäristönä on hämärtyvässä. Siksi kaupungin rakentamista kulttuurisena, ideologisena ja sosiaalisena ideamaailmojen aineellistumisena on vahvistettava. Markkinakapitalismissa pääomat materialisoituvat kaupungiksi. Pääomat eivät kuitenkaan voi riittää tuottamaan sisältöjä kaupungille. Koska sisältöjen tuottamisen eli kulttuurin ilmeneminen kaupunkina täytyy keskittyä luomaan suhteita kaupunkilaisiin laajasti, täytyy sekä sen tavoitteenasettelun että tähän pyrkivän prosessin olla sellaisia, että mahdollisimman monelle kehittyy suhde niihin. Suhteella tarkoitetaan puhuttelevuutta, merkityksellisyyttä, kulttuurisen kompetenssin tunnetta, ei kokemusta tuttuudesta tai omuudesta.

Keskeisen alueen rakentaminen ei voi olla vain alueen rakentamista, vaan sen täytyy olla uutta kaupunkia rakentava projekti, joka jonkin ideaan nojaamalla tuottaa kulttuurisia sisältöjä, jotka puolestaan suunnittelu- ja rakentamisprosessin myötä materialisoituvat kaupunkirakenteeksi.

On ikään kuin ennakoitava ja kiihdytettävä prosessia, jossa kaupunki muotoutuu

mukana kaupungin uuden merkityksen rakentajina. Kaupunki syöpyy ihmisten tajuntaan elettyinä kokemuksina, muistoina ja



eletyiksi kokemuksiksi, muistoiksi, merkityksellisiksi paikoiksi. Tällä tavoin vähennetään sitä lähiön tuntua, joka uuden kaupunkirakenteen kokemista meillä helposti hallitsee.

Ongelma on ilmeisin vanhojen ja perinteikkaiden alueiden, kuten esim. Sörnäinen, viereen rakennettavan ympäristön kohdalla.

Kaupunkiin sosiaalistumisen prosessia voidaan ennakoida kahdella tavalla:

1) tehdään rakentamisesta tavanomaisen suunnitteluympäristön ulkopuolelle ns. kansalaisyhteiskuntaan laajentuva, diskursiivisen (kielellisen) yhteiskunnan materialisointiin tähtäävä sosiaalinen ja kulttuurinen projekti, joka

2) sisällytetään suunnitteluun ja rakentamiseen jokin sellainen idea tai käsite, johon jokaisella kaupunkilaisella on ennestään konkreettinen suhde.

Sosiaalisella ja kulttuurisella projektilla tarkoitetaan sellaista ohjattua suunnitteluprosessia, joka pyrkii hyödyntämään kulttuurisia välittäjiä osallistamalla heitä suunnittelutyöhön. Kulttuurisilla välittäjillä (vrt. Jallinoja 1997) tarkoitetaan tahoja, joiden suhde suunnittelukohteeseen ei liity omiin intresseihin asukkaana tai muuna alueen käyttäjänä, vaan heidän ammatilliseen tai harrastusmielessä toteuttamaansa toimintaan kulttuurin jäsentäjinä ja tuottajina.

Projektilla pitäisi olla tyylillinen lähtöidea -käsite tai kokonaisajatus, johon kaikilla kaupunkilaisilla on konkreettinen suhde. Toiseksi sen tulisi liittyä vahvasti nykyyhteiskunnassa liikkeviin kulttuuriin ja ideologisiin virtauksiin. Seuraavassa esitetään kummallekin selvitysalueelle oma tyylillinen ideansa, jotka soveltavat ajatusta kaupungin rakentamisesta sosiaalisena ja kulttuurisena projektina sekä kulttuurin materialisoinnina siten, että kaupunkilaisille syntyisi välitön suhde uusiin kaupunginosaan.

3.5 Kaupunkisuunnittelu materialisoi kulttuuria - kaksi luonnosta

Uusi Työn kaupunki

Työn merkitys suhteessa asumiseen muuttuu. Työ sijoittuu kaupunkiin ja rakentaa kaupunkia uudella tavalla. Suomalainen suhde työhön ja sen puutteeseen on kipeä mutta toivontäytei-

merkityksellisinä paikkoina. Jo rakentamisprosessin pitäisi sisältää sellainen idea tai käsite, johon jokaisella kaupunkilaisella on

nen, ja siksi arvokas materialisoitavaksi kaupunkikulttuurissa.

Työn kaupunki sijoittuu osaksi Helsingin tieteen ja taiteen akselia. Tieteen ja taiteen ytimessä on työ ja sen kokeminen tavoitteellisenä, maailmaa muuttavana ja mahdollisiin maailmoihin kurkottavana toimintana.

Työ määrää elämäntyylin, työn ja vapaa-ajan rajat katoavat, työ limittyy osaksi vapaa-aikaa. Työ vaikuttaa asumiseen siten, että koti lähestyy pelkän reproduktion paikasta osaksi tuotantoa. Uudet asumisen tyyliä, kuten maailmalla muodikas loft-asuminen, viittaavat usein työn sijoittamiseen kodin tilaan. Uuden tietoteknologian ja symbolityön myötä etätyö lisääntyy vähitellen ja monen työ muuttuu osittain kotityöksi.

Uusi symbolityö edellyttää identifioitumista ja kiinnittymistä symboliympäristöön, jossa työskennellään; symbolityö edellyttää arkista intohimoa ja intohimoista arkea. Työ on nykyihmiselle yksilöllinen, elämänmittainen projekti, jolla kiinnitytään yhteiskuntaan ja toteutetaan oman elämän mielekkyys.

Innovatiivinen ja luova työskentely edellyttää tiheitä kaupunkimaisia kohtaamisia mikä puolestaan vaatii näyttämönsä. Kuitenkaan työ ei menetä kosketusta arkaaiseen puurtamiseen mallia Koskelan Jussi; "tavassa on se työ ja tuska". Työn etiikka säilyttää työn sankaruuden ja puurtamisen vaikeuksien kautta voittoon, vaikka samaan aikaan työllä pärjäämisestä ja menestymisestä on tullut tärkein osa kansainvälistymisen kansallista strategiaa.

Sekä agraarinen että kaupunkien teollinen työväenkulttuuri työläisten asuinalueineen on Helsingissäkin mennyttä maailmaa, mutta niiden henki säilyy tunteena työstä inhimillisen arvokkuuden ja kunnian mittana myös uusissa työn muodoissa. Se mitä nykyaika kutsuu yrittäjyydeksi, perustuu vanhalle suomalaiselle käsitykselle kovasta työstä ja pärjäämisestä omin voimin. Massatuotannon edellyttämä tuotekehitys ja yksilöllisen käsityöläisyyden muodot johtavat studioihin ja pienyrittäjyyteen osana jälkiteollista kaupunkia.

Työn kaupunki materialisoi suomalaisen yhteiskunnan kipeän suhteen työhön ja sen puutteeseen, mutta samalla välittää kulttuuria kohti työn uusia muotoja. Suomi ja sen työtehtiäs kansa ovat teknologisen edistyksellisyytensä ja luontosuhteensa vuoksi etätyön pioneereja. Samalla työstä itsestään on tullut

konkreettinen suhde. Näin uudelle alueelle annetaan merkityksiä, kuten "työn kaupunki" tai "naisten kaupunki". Mielikuvat antavat uusia

monelle unelmanomainen tavoite. Aki Kaurismäen Kauas pilvet karkaavat -elokuvassa työttömät löytävät toivon ravintolasta, jonka nimeksi he antavat Työ - työssä on sekä työhullun että työttömän suomalaisen tulevaisuuden toivo.

Naisten kaupunki

Naisten kaupunki on Itämeren valkean tyttären portti ja sellaisena Helsingin ja suomalaisen kulttuurin näyteikkuna.

Naisten kaupunki merkitsee pohjoismaisen sukupuolisen tasa-arvon ja suomalaisen nais-energian toteuttamista rakennettuna ympäristönä. Suunnitteluideana se on jännitteinen sillä tavoin, että kaikille kaupunkilaisille voi syntyä siihen heti erityinen suhde. Naisten kaupunki muodostaa oman tyyliinsä; ei vain kilpailukyvyyn, teknologian tai muodin sanelema eliittikulttuurisen tai tyhjän "laadukkaan" tyylin, vaan omaleimaisen ja mahdollisimman aidosti ja innovatiivisesti toteutetun tyylin.

Asuinalueen tyyllittäminen ei ole uusi asia siinä mielessä, että esimerkiksi Viikin ekoasuminen tai Arabian teknologia ja taide-konsepti ovat tällaisia. Erona on se, että tällaisessa projektissa idea liittyy jokaisen ihmisen arkeen: sukupuoli on nykyajan inhimillisen kokemuksen, identiteetin ja motivaation keskeisin viitepiste.

Naisten kaupunki on innovatiivinen projekti, johon kaupunkilaiset vedetään mukaan ja jossa on erityinen humanistisen (erittäin laajasti ymmärrettynä) osaamisen panos. Helsingin akateemisessa maailmassa naistutkimus on tuonut uusia näkökulmia ja sisältöjä sekä tieteseen että kulttuurikeskusteluun.

Helsingissä toimii runsaasti sekä naispuolisia kaupunkitutkijoita että yleistä naistutkimusta tai sukupuolijärjestelmää koskevaa tutkimusta edustavia tutkijoita, verkostoja ja instituutioita (esim. Kristiina-instituutti). Helsingin kaupunginosayhdistyksissä aktiivisimpia ovat naiset, kenties siksi että naisten kokemuksesta kaupungin arjesta on usein vähätelty. Kaupunki ja kaupunkisuunnittelu on pitkään ollut miehinen maailma.

Naisten kaupungissa on kysymys yhteiskunnallisen utopian konkretisoinnin tietoisesta kokeilusta; yhteiskunnassa tarvitaan ideoiden, ideologioiden ja arvojen materialisointia. Myös asuminen pitää kaupungissa ulottaa tämän materialisoinnin piiriin kulttuurilaitosten

rinnalle. Kaupunki on ymmärrettävä kulttuurin tuotantona.

Naisten kaupunki ei ole vain naisten kaupunki, kuten ei Fellinin samanniminen elokuvaakaan ole mikään naiselokuva. Se on omaleimainen suomalainen kaupunki-kulttuurituote, joka on kansainvälisesti kiinnostava; naisten ääni-oikeus ensimmäisenä Euroopassa ja naisten merkittävä osuus työelämässä erottavat Suomen suurimmasta osasta Eurooppaa ja maailmaa. Tämän suomalaisen kulttuurin osan materialisointi kaupunkikulttuuriksi olisi eurooppalaisen kulttuuriperinnön kannalta merkittävää.

Viitteet

- 1) Vrt. luku 2.
- 2) Lankinen 1997, 51.
- 3) Vrt. esim. Lehtonen & Mäenpää 1997.
- 4) Vrt. Roos 1987.
- 5) Vrt. Campbell 1987.
- 6) Vrt. Lehtonen & Mäenpää 1997.
- 7) Vrt. Jallinoja 1997.
- 8) Vrt. Jallinoja 1997; sit. Juntto 1998, 51.
- 9) Esim. Turkki 1998.
- 10) Ks. esim. Graham & Marvin 1996; Mäenpää 1999.

4 KANTAKAUPUNGIN RANTAPROJEKTIEN SOSIAALIMAANTIETEELLINEN ASEMA

4.1 Helsingin perinteinen sosiaalinen erilaistuminen

Helsingin alueellinen erilaistuminen asukkaiden sosioekonomisen aseman mukaan on 1960-luvun teolliseen esikaupunkirakentamiseen asti noudattanut jakoa keskustan ja periferian välillä. Sitä täydentää etäisyys merenrannasta. Taloudellisesti ja sosiaalisesti vahvat ryhmät ovat asuneet keskustassa ja merenrannan tuntumassa, kun taas heikommät ryhmät ovat joutuneet periferiaan ja sisämaahan.

Teolliseen murrokseen asti säätyläiset asuivat melkein poikkeuksetta vanhan empire-asemakaavan keskeisillä alueilla. Liisantori, Kaartintori, Esplanadit ja Bulevardi olivat arvostetuimmat osoitteet, ja niiden varrella sijaitsivat myös suurimmat tontit. Kaupungin laidoilla, kuten Siltasaaren vuorilla ja Robertinkadun tienoilla pienet tontit taas kiellivät rakentajiensa vähäisistä resursseista. Punavuoreen rakennettiin jo varhain asuntoja Helsingin porvariston vähäväkisimmälle osalle.

Työväestö ei juurikaan ollut omana yhteiskunnallisena luokkana, vaan piiat ja rengit kuuluivat isäntäväkensä talouksiin. Tämä päti vielä 1800-luvun alkupuolella jopa tupakkatehtaan, panimon tai sokeritehtaan työläisiin, jotka hekin asuivat työnantajansa tiloissa. Tehtaat tosin sijaitsivat periferiassa kaupungin laidoilla. Kuitenkin Katajano-kan hökkelikylä oli ainoa alue, jota saattoi pitää yksin köyhälistön asuinalueena. Alueellinen segregatio oli siis hyvin vähäistä.

Vasta teollinen murros rikkoi tämän asutuskuvion. Ensimmäiset työläisten asuttamat rakennukset syntyivät kaupungin laidoille, muutama jopa keskustaan. Nämä tapaukset olivat keskustan puutalotontteja, joiden pihan perälle rakennettiin kolmikerroksinen kivirakennus vuokrataloksi.

Uusia yksikerroksisia työläisten asuintaloja nousi Punavuoreen, Ullanlinna- ja Kampin länsipuolelle ja ennen kaikkea Pitkäsillan pohjoispuolelle. Kantakaupungin koillisosasta muodostuikin niin puhdas työväestön asuinalue, että säätyläisiä ei sieltä juuri löytynyt.

Helsingin alueellinen erilaistuminen noudatti jakoa keskusta - periferia, jota täydensi läheisyys tai etäisyys meren rantaan. Vasta

4.2 Helsingin monikulttuurisuus

Vanhalla hautausmaalla hautakivet ilmentävät monikulttuurisen Helsingin ryhmiä. Hautakivet kertovat myös jotain eri kulttuuriryhmien määrästä ja keskinäisistä suhteista. Ruotsinkielisen enemmistön valta-asema murtuu puolessavälissä siirryttäessä Vanhalta kappelilta Hietaniemen krematoriolle. Ortodoksisten hautausmaiden haudat ovat hoidettuja mutta venäjänkielisiä haudataan harvoin. Kaartin hautausmaalla on vain vähän ulkomaisia nimiä. Islamilaisella hautausmaalla näkee taas uusia hautoja. Juutalaisten hautausmaalla puolestaan on sekä suomen- että ruotsinkielisiä hautoja.

Suomenkieliset vähemmistöinä

Helsingin maantieteellinen sijainti keskellä ruotsinkielistä Uttamaata on luonut perustan ruotsinkielisen vahvalle asemalle. Paikannimet ovat vahvana todisteena ruotsinkielisestä taustasta, vaikka nimien kieliäsu on muuttunut. Helsingissä on ainoastaan yksi alun perin suomenkielinen paikannimi, ajat sitten hävinnyt matala lampi Vironkadun notkossa tunnettiin nimellä "Paskalamb".

Vasta teollistuminen toi Helsinkiin merkittävästi suomenkielistä väestöä ja näin syntyi selvästi suomenkielisiä asuinalueita Pitkänsillan pohjoispuolelle ja myös kaupungin lounaisnurkkaan. Suomalaisen vähemmistön sivistykselliset olosuhteet parantuivat, kun se sai oman seurakuntansa 1870-luvulla ja kun normaalikoulu oli saanut viisi luokkaa ja edelleen suomenkielinen tyttökoulu oli perustettu samalla vuosikymmenellä. Taloudellinen ja sivistyksellinen valtaenemmistö oli niin täydellisesti ruotsinkielistä, että kielelliset seka-avioliitot lähes poikkeuksetta johtivat ruotsinkieleen. Vasta suomenmielisyyden syntyminen ja voimistuminen toi sivistyneistön piiriin kaksikielisyttä. Sen sijaan työväen asuttamalla alueilla levisi täysin suomenkielinen kaupunkikulttuuri kansakoululaitoksen, raittius- ja työväenjärjestöjen sekä sanomalehtien vaikutuksesta, kun Suometar oli alkanut ilmestyä 1847 ja Uusi Suometar vuodesta 1866. Kuitenkin vasta Työmiehen ilmestyminen 1895 antoi suomenkielille työväestölle tukevan yhdyssiteen.

Tänään harva suomenkielinen edes tietää asuvansa ympäristössä, jossa hänen kieliryhmänsä ja kulttuuripiirinsä oli vähemmistöinä kolme sukupolvea sitten.

teollinen murros rikkoi tämän, kun nopeasti kasvava teollinen työvoima tarvitsi uusia asuinalueita. Helsinki sijaitsi keskellä

Ruotsinkieliset

Ruotsinkielisten osuus on nopeimmin vähentynyt siellä, missä muuttoliike on ollut suurta. Erityisesti uudisrakennetuilla alueilla Pitkäsillan pohjoispuolella ruotsinkieliset olivat vähemmistönä lähes alusta alkaen. Kuitenkin jotkut suuret ruotsalaiset teollisuusyritykset kuten Arabia houkuttelivat ruotsinkielisiä erityisesti Toukolaan ja Vanhaankaupunkiin, samoin kuin Strömberg Pitäjänmäelle ja Haagaan. Vain Kaarelassa on elävä ruotsinkielinen paikallinen traditio jatkanut maalaiskunnan kielellisiä perinteitä.

Kaupunginniemen alueella ruotsinkielisillä on perinteisesti ollut suuri osuus. Monipuolinen koulutarjonta on ollut asutuksen oleellisena tukena tradition rinnalla. Töölön, Lauttasaaren, Munkkiniemen ja Kulosaaren suhteellisen suuri ruotsinkielinen väestö selittyy samalla tavalla.

Ruotsinkielinen kulttuuri Helsingissä on astuttaessa 2000-luvulle leimallisen urbaania. Lähiöt ja omakotialueet ovat lähes täysin suomenkielisiä. Poikkeuksen muodostavat alueet, joilla ruotsinkielinen koulu- ja päiväkotitarjonta on hyvä sekä Kauniaisten ja Kulosaaren huvila-alueet.

Yhä leimallisemmin kaupallisten ja akateemisten ammattien sävyttämä ruotsinkielinen kulttuuri on keskiluokkaista ja älymystön hallitsemaa. Ruotsinkielinen työväenkulttuuri on vähitellen hiipunut, kun perinteelliset kulttuuria kannattavat porvarilliset laitokset ovat voimistuneet. Svenska kulturfonden, Svenska litteratursällskapet ovat 1990-luvun taloudellisen nousun jälkeen erittäin vahvalla pohjalla, mikä etupäässä nojautuu Nokian omistukseen. Vaikka yhteisöjen toimialue on koko valtakunta, ne ovat pääkaupunkikeskeisiä ja tärkeitä paikallisen ruotsinkielisen kulttuurielämän tekijöitä.

Suuri päivälehti, kehittynyt teatteriverkosto, Svenska handelshögskolan, Helsingin Yliopisto, ruotsinkielinen työväenopisto sekä koulu- ja päiväkotiverkosto muodostavat ruotsinkielisen vähemmistön verkostojen solmukohtia. Urheilun, liikunnan ja populaarikulttuurin verkostot ovat harvempia. Vain perinteelliset, merelliset harrastukset kuten soutu, purjehdus ja jääpurjehdus ovat ruotsinkielisten dominoimia harrastusaloja käsipalloilun lisäksi.

ruotsinkielistä Uttamaata. Suomenkieliset olivat vähemmistöä vielä kolme sukupolvea sitten. He tulivat vasta teollisuuden myötä

Venäjänkieliset

Venäläisen väestön tausta on puolustuslaitoksessa. Suomenlinnan väestö muuttui dramaattisesti vuoden 1809 jälkeen. Sotilashenkilöiden lisäksi linnoituksessa oli lukuisia muita venäläisiä: palveluskuntaa, pikkukauppiaita, käsityöläisiä. On kuvaavaa, että Sinebrychoffin suku oli aloittanut oluen- ja viinanvalmistuksen juuri Viaporissa. Venäläisyys tuli jo 1800-luvun alkuvuosina näkyväksi osaksi arkipäiväistä kaupunkielämää. Venäläinen pienkauppiasperinne toi tänne siirtomaakauppoja yhtä hyvin kuin katu- ja torikauppiaita, rakennustyöläisiä ja katutyömiehiä. Aluksi jäätelökauppiat olivat kokonaan venäläisiä. Vasta tämän vuosisadan puolella italialaiset jäätelöntekijät saivat hallitsevan aseman.

Venäläisyys sai luonnollisesti näkyvän aseman kaupunkikuvassa: Kaupungin vanhin kirkko on Pyhän Kolminaisuuden kirkko. Lisäksi keskustan kaupunkikuvaa hallitsivat Viaporin Aleksander Nevskij-kirkko, Uspenskin katedraali ja Aleksanterin teatteri. Myöhemmin venäläinen kulttuuri sai merkittävän ulkoisen puitteen vuoteen 1910 lukiona toimineen ja yliopistoksi aiotun rakennuksen hahmossa. Se tunnetaan tänään eläintieteellisenä museona.

Venäjän vallankumouksen seurauksena venäläisyys Helsingissä muutti radikaalisti muotoaan. Nimistö palautui kaksikieliseksi kuitenkin niin, että suomenkielinen nimi sai ensimmäisen sijan. Sotilashenkilökunta hävisi kokonaan. Tilalle tuli emigrantteja, pakolaisina muuttuneista yhteiskunnallisista oloista johtuen. Täällä pitkään olleet yrittäjäsuvut olivat sulautuneet ruotsinkieliseen valtaväestöön. Itsenäistymisen jälkeen venäläisten määrä väheni dramaattisesti. Lisäksi emigranteista johtuen väestönosa vaihtui suurelta osin. Kuitenkin tärkeimmät yhdyssiteet säilyivät upseerikerhoja lukuun ottamatta. Ortodoksinen seurakunta menetti 4000 jäsentä eli 60% määrästään 1910 - 1920. Ortodokseja oli ennen vallankumousta 4,4% väestöstä mutta vain 1.5% sen jälkeen.

Helsinkiin jäi kuitenkin pienkauppiaiden ammattikunta, jolla oli merkittävä asema esim. kauppahallissa vielä 1960-luvulla. Venäläisen kulttuurin yhdyssiteenä oli ortodoksinen seurakunta ja sen elämä sekä alkeiskoulu Lönnrotinkadulla. Lisäksi meidän päiviimme asti on toiminut venäläinen vanhainkoti ja päiväkoti.

Helsingin kasvaville uusille asuinalueille. Ruotsinkielinen väestö on leimallisesti urbaania, sen kulttuuri keskiluokkaista ja älymystön

Helsingin venäläisten sosiaalinen elämä ei ole vielä Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen saanut kiinteitä muotoja. Syksyllä 1999 toimintansa aloittanut radioasema "Sputnik" saattaa toimia uutena yhdyssiteenä ja uuden venäläisten asujaimiston sosiaalisena organisaattorina kuten myös uusi venäjänkielinen päivälehti Teremok.

Venäjänkielisen väestön määrä alkoi hiljalleen kasvaa 1980-luvulla pääasiassa suomalaisten ja venäläisten keskenään solmimien avioliittojen takia. Neuvostoliiton hajoaminen ja inkerinsuomalaisten paluumuuton vapauttaminen 1990-luvun alussa aloitti voimakkaan muutoliikkeen, jonka seurauksena venäjänkieliset ovat nyt ruotsinkielisten jälkeen Helsingin suurin kielivähemmistö (7217 henkeä 31.12.1998). Inkeriläisistä paluumuuttajista ja heidän perheenjäsenistään valtaosa on venäjänkielisiä, vaikka merkittävä osa puhuukin myös suomea. Venäjänkielisten maahanmuuttajien koulutustaso on yleensä varsin korkea, joskin heidän sijoittumisensa työmarkkinoille on kangerrellut. Yhä useampi on kuitenkin löytänyt työtä esim. palveluammateista tai vientiyrietyksistä, joissa venäjän taidolla on käyttöä. Venäjänkielinen kulttuuri on Helsingissä vahvistunut uusien maahanmuuttajien myötä: suomalais-venäläinen koulu Kaarelassa on saanut uusia oppilaita, maahanmuuttajien osuuskunta on perustanut kolme suomalais-venäläistä päiväkotia, uusia yhdistyksiä on virinnyt, ja keväällä 1999 nähtiin kymmenien vuosien tauon jälkeen venäjänkielisten helsinkiläisten teatteriesityksiä. Inkeriläiset tekevät myös yhdistystensä kautta tunnetuksi inkerinsuomalaista kulttuuria.

Romanit

Jotta venäläisen sotaväen valtava merkitys monikulttuuriselle Helsingille vielä täydentyisi on mainittava mustalaiset, joita täällä oli nähty jo 1700-luvulla. Nämä tulivat pikkukauppiaina armeijan vanavedessä, mutta saattoivat vakinaistaa asemansa vasta muutto- ja elinkeinovapauden astuttua voimaan 150 vuotta sitten. Helsingin ensimmäisen raviradan toiminnot Käpylässä toivat näkyvästi romaniväestön Vallilaan, Kumpulaan ja Käpylään. Suurperheperinnettä ylläpitävät romanit ovat mielellään asuttaneet puuhuviloita, joiden tilarakenne on joustavasti tarjonnut tilaa hyvinkin erilaisille perhekoostumuksille, esimerkiksi Malmilla ja Pukinmäel-

hallitsemaa. Venäläisten läsnäolo on vaihdellut poliittisten tilanteiden mukaan. Etenkin Venäjän vallan aika jätti merkkinsä ja

lä. Sukutraditioon ja kuriin perustuva kulttuuri elää sitkeästi ja näkyvästi Helsingin valtaväestön torjuvista asenteista huolimatta.

Juutalaiset

Venäläisten sotilaiden mukana tulivat myös ensimmäiset juutalaiset kaupunkiin. Vanha asetus oli kieltänyt heitä oleskelemasta Suomessa. Asetus ei tietenkään koskenut armeijan henkilökuntaa. Silti vasta 1850-luvun loppupuolella juutalaiset, vakinaisesta palveluksesta eronneet sotilashenkilöt saivat oikeuden asua Suomessa. Helsingin juutalainen keskus sijaitsi pitkään, aina 1960-luvulle Synagogan lähiympäristössä, Kampissa. Siellä oli juutalainen koulu, päiväkotia, lihakauppa ja siirto- ja vaatetavarakauppa. Nykyisin Synagogan vieressä toimii Kosher-ravintola.

Islaminuskoiset ja tataarit

Kulttuurivähemmistöistä myös toinen ryhmä islaminuskoiset juontavat juurensa venäläiseen armeijaan ja Viaporiin. Kaupan vapautuminen toi Helsinkiin lukuisia ulkomaisia kauppiaita ja erityisesti vuosisadan loppupuolella tataareja harjoittamaan turkis- ja vaatekauppaa. Tämän ryhmän vaurastuttua islamilainen seurakunta saattoi ostaa kaksi tonttia Helsingin perinteiseltä tekstiilikadulta - Fredrikinkadulta, jonne uudisrakennus valmistui 1960.

Vironkieliset

Helsingin vironkielisen väestön määrä on kasvanut 1990-luvulla voimakkaasti samasta syystä kuin venäjänkielisten. Valtaosa vironkielisistä on muuttanut Suomeen paluumuuttajan statuksella. Vironkieliset ovat nyt Helsingin kolmanneksi suurin kielivähemmistö (3304 henkeä 31.12.1998).

Uudet pakolaisryhmät

Uusimmat etniset ryhmät muodostuvat pakolaisista. Kaukoaasialaiset ovat saaneet vankan sijan perheyrietyksinä toimivissa ravintoloissa, joita on syntynyt runsaasti Vietnamin sodan laajentumisen jälkeen 1960-luvun lopulla. Sisällissodan puhkeaminen Somaliassa nostatti pakolaisten aallon, josta pieni osa rantautui Suomeen 1990-luvulla. Koko Helsingin vajaan 3000 hengen somalialaisväestö on pakolaisia. Osa somalialaisista on korkeasti koulutettuja, mutta joukossa on myös luku- ja kirjoitustai-

kulttuurivähemmistönsä Helsinkiin. 1990-luvulla paluumuuttajan status nosti jälleen venäjänkielisten määrää, samoin vironkielisten.

dottomia. Somalialaisilla on ollut suuria vaikeuksia integroitua suomalaiseen yhteiskuntaan kaikkialla Suomessa. Nyt somalialaiset ovat Helsingin neljänneksi suurin kielivähemmistö.

Muut ryhmät

Helsingin väestö on kansainvälisesti verraten poikkeuksellisen homogeenista: valtaosa helsinkiläisistä on Suomessa syntyneitä Suomen kansalaisia. Kuitenkin helsinkiläisten syntymämaana on liki 200 maata joka puolelta maailmaa. Etniset vähemmistöryhmät ovat varsin pieniä, ja niiden taustalla on usein avioituminen suomalaisten kanssa. Suomen EU-jäsenyys antaa EU-maiden kansalaisille vapaan muutto-oikeuden Suomeen, mutta se ei ole mainittavasti lisännyt vähemmistöjen osuutta Helsingin väestöstä, ehkä kuitenkin joidenkin etnisten ryhmien sisäistä vaihtuvuutta. Pääosan 1990-luvun maahanmuutosta Helsinkiin selittää inkeriläisten paluumuutto ja pakolaisten määrän kasvu eli muutto EU:n ulkopuolelta. Osa pakolaisista on jo ennättänyt muuttaa pois Suomesta kuten suuri osa 1970-luvulla tänne paenneista chileläisistä, joita on lähtenyt paljon Ruotsiin ja takaisin Chileen. Myös yliopistojen ja korkeakoulujen kansainvälistyminen on tuonut ulkomaalaisia Helsinkiin aiempaa enemmän.

4.3 Työväen kaupunginosan synty Pitkäsillan pohjoispuolella

Miksi Töölöön ei syntynyt laajaa työväestön asutusta? Olihan siellä varhaista teollisuutta ja rakentamattomia alueita, eikä kaupunginosa ollut mitenkään ennalta määrätty keski- ja yläluokan asuinalueeksi. Syy Töölön toisenlaiseen kehitykseen lienee se, että suurin osa sen maasta oli vuokrattu eikä se vapautunut ennen vuosisadan vaihdetta.

Nopeasti kasvavan teollisuuden työvoiman tarpeen tyydyttämiseen tarvittiin uusia alueita Kalliosta, Alppiharjusta ja sittemmin Valtilasta. Niissä ei ollut ennestään juuri lainkaan asutusta, ja niissä riitti tilaa teollisuudelle. Rautatie-, raitiovaunu- ja laivaliikennekin olivat helposti järjestettävissä.

Näistä syistä Pitkäsillan pohjoispuolelle nousi kiiwaassa tahdissa teollisuutta ja työväestön asutusta 1870-luvulta lähtien. Aluksi asuinrakennuksia rakennettiin huvilatonteille, ja rakentajina olivat työväenyhtiöt. Näin syn-

Pakolaisuus on tuonut Helsinkiin pieniä etnisiä ryhmiä ympäri maailmaa. Suurin ryhmä on nyt Somaliasta. Rannat olivat perinteisesti

tyi esimerkiksi Hämeentien varrelle kuuluisa "Surutoin" ja muita kaksikerroksisia puutaloja.

1880-luvulla laadittiin Alppiharjuun ja Kallioon jaotussuunnitelmia, joiden pohjalta vuokrattiin tontteja yksityisille talonomistajille ja yhtiöille. Tällöin syntyivät Kallioon Linjojen tyypilliset vuokratalot, joiden tiilisen tai kivirakenteisen sokkelikerroksen päällä sijaitsi puinen asuinkerros. Taloissa oli näin tilat sekä asunnoille että liikehuoneistoille.

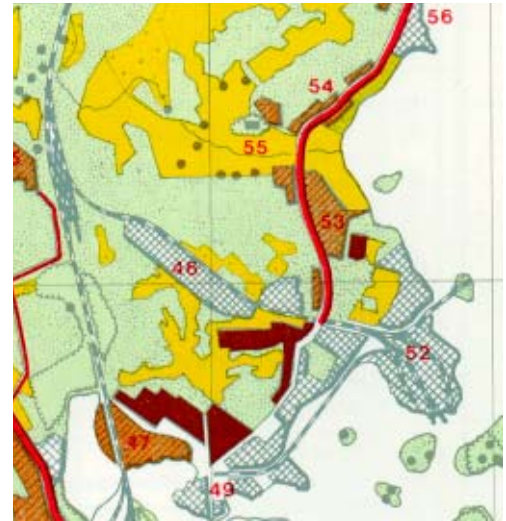
Asukkaiden enemmistö oli teollisuustyöväestöä, mutta sen lomassa asui myös pikkuporvaristoon kuuluvia talonomistajia, pienkauppiaita, ajureita sekä teollisuuden alempia toimihenkilöitä ja alempaa virka-mieskuntaa kuten poliiseja, opettajia ja postinkantajia.

Kaupungin hallinnollinen raja kulki tuolloin Mäkelänkadun ja Sturenkadun kohdalla jättäen Kumpulankartanon maan kaupungin ulkopuolelle. Rajaviivalla kohtasivat järjestynyt kaupunkiyhteisö ja vapaa maaseutu. Maaseudulla maanomistaja saattoi käyttää maataan haluamallaan tavalla ilman asemakaavan tai rakennuslupajärjestelmän rajoituksia ja valtiovallan kontrollia.

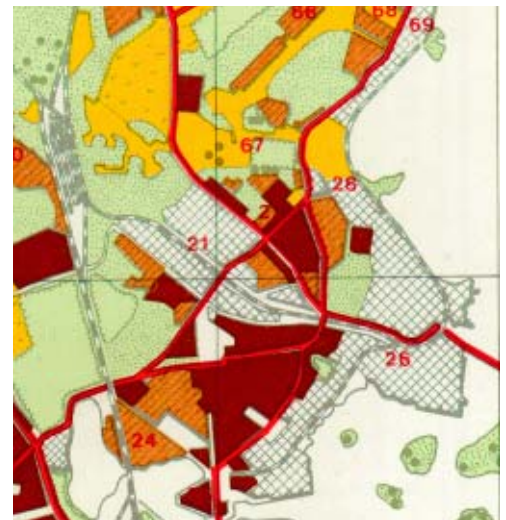
4.4 Työväen kaupunginosan synty kaupungin lounaisnurkkaan

Ruoholahden teollinen perinne murtui vasta uuden asuntoalueen rakentamisen myötä. Perifeerisen sijaintinsa vuoksi Kampin ja Punavuoren sosiaalinen rakenne oli myös vähäväkisten asukkaiden sävyttämää tullessa teollistumisvaiheessa 1860-luvulle. Vain Bulevardi ja Hietalahden tori oli säätyläisten asuinympäristöä.

Teollistumisen kausi vahvasti kehitystä. Punavuoren ja Kampin rannimmille tonteille kaavoitettiin teollisuutta jo 1860-luvulla. Tästä on edelleen muistumia kaupunkirakenteessa: Fazerin ja Nokian entiset tehtaat Telakkakadulla sekä Valion ja Uuden Suomen tehtaat Hietalahdenrannassa. Myös Ruoholahden villat (Sadan markan huvilat) kielivät alueen työläisperinteistä. Alueen ero Kallioon nähden on sen jatkuvuudessa. Sääty-yhteiskunnan vähäväkiset ryhmät korvautuivat vähitellen alemman keskiluokan ja työväen asutuksella. Empiren puiset asuinrakennukset korvattiin sekä rakennusjärjestyksen suosimin kivisin kerrostaloin että puisin asuinrakennuksin.

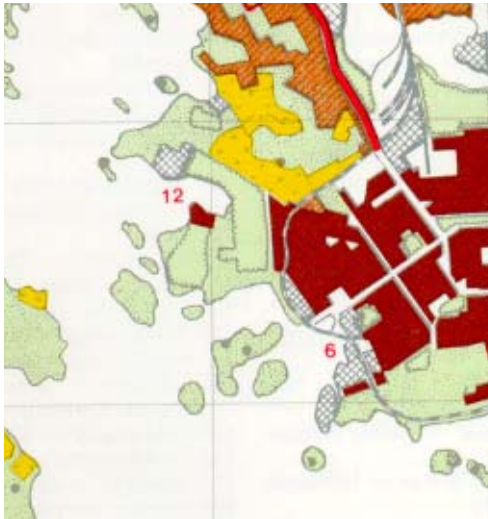


Kalasataman alue teollistuvassa pääkaupungissa n. vuonna 1900¹⁾,
46 VR:n konepajat,
47 Eläintarhan huvilayhdyskunta,
48 Kallio,
49 Siltasaaren ja Kallion teollisuushuvilat,
50 Korkeasaari,
51 Mustikkamaa,
52 Sörnäinen,
53 Hermanni,
54 Toukola,
55 Kumpulankartano,
56 Arabia.



Kalasataman alue ensimmäisen teollistumisvaiheen lopussa vuonna 1940,
21 Vallilan teollisuusalue,
23 Kallio,
24 Eläintarhan huvila-alue,
25 Siltasaari,
26 Sörnäisten teollisuusalue,
27 Vallila,
28 Hermanni,
29 Kumpulankartano,
66 Kumpulankartano,
67 Kumpulankartano,
68 Toukola,
69 Arabian teollisuusalue..

teollisuuden, varastoinnin, satamien ja liikenteen reviiiriä. Funktionalismi korosti kyllä jo ranta- ja merimaisemaa, mutta vasta



Jätkäsaaren alue teollistuvassa
pääkaupungissa n. vuonna 1900,
6 Hietalahti,
12 Lapinlahti

4.5 Ranta-asumisen muodostuminen ihanteeksi

Perinteisesti Helsingin rannat eivät ole olleet haluttua asuinympäristöä. Kosteaa kylmää ja raakaa meri-ilmaa ei houkuttanut taloudellisesti voimakkaita yhteiskuntaryhmiä rantatonteille. Toisaalta veden laatu oli aina tehostettuun jätevesipuhdistukseen asti huonoa. Lisäksi rannat olivat suurelta osin teollisuuden, varastoinnin, satamien ja liikenteen reiviä. Onkin kuvaavaa, että vuosisadan ensimmäisinä vuosina syntyneet yläluokan huvilalueet eivät sijainneet ensisijaisesti ranta-alueilla. Kauniainen rakentui keskeisen lammen ja rautatieaseman väliseen maastoon. Kulosaaren huvilakaupungin rakentamiseen vaikutti ensisijaisesti läheisyys kaupunkiin ja tarjolla ollut rakentamaton alue. Luonnon rauha ja monipuolinen topografia olivat keskeisiä tekijöitä vuosisadan vaihteen uuden asumisihanteiden toteuttamiselle. Saarisen Suur-Helsinki -suunnitelmassa rannat on ensisijaisesti varattu puistoja ja julkisia rakennuksia varten. Vasta funktionalismin uudet asumisihanteet tiivistivät asuntojen suhteen rantaan ja merelliseen maisemaan.

Vielä toisen maailmansodan jälkeen ei merellisyys ollut korostuneesti asumisen laatu-tekijänä. Tapiolan rakentamisessa monipuolinen topografia ja maisemalliset tekijät olivat merellisyyttä tärkeämpiä. Keskeinen vesiaihe oli suunniteltu ensisijaisesti korostamaan ja kokoamaan keskustan rakennusten muodostamaa kokonaisuutta. Suunniteltaessa Merihakaa oli alkuperäinen tavoite toimistokeskittymän muodostaminen. Merinäköalojen vastapainona hiilivoimalaitos ja sataman haitat painoivat aluksi enemmän.

Suunniteltaessa "Meri-Herneen" asuntoaluetta 1970-luvun alussa tehtiin laaja haastattelututkimus, joka osoitti, ettei helsinkiläinen yleisö vielä varauksetta nähnyt merellisen asumisen etuja. Samoihin aikoihin kehitetty "Meri-Kamppi" kuitenkin osoitti, että rantojen läheisyys koettiin myönteisenä tekijänä ja vanhan teollisuusalueen uudistamisen lähtökohdaksi. Vasta 1980-luvun alussa kaupunki oli valmis vakavasti harkitsemaan teollisuuden ja satamien valtaamien ranta-alueiden muuttamista asumiseen. "RAMA"-selvityksessä pohdittiin Helsingin valinnaisia käyttömahdollisuuksia omaavien ranta-alueiden tulevaisuutta. Selvitys oli



Jätkäsaaren alue ensimmäisen teollistumisvaiheen lopussa vuonna 1940,
11 Munkkisaari,
12 Jätkäsaari,
13 Ruoholahti.

*1980-luvun alussa rantoja on alettu vallata asumiseen.
Suomalainen kaupunkirakenne koetaan kaksijakoisena, varsinainen*

ensimmäinen askel merellisen asumisen uudelle tulemiselle. Samalla se oli myös kantakaupungin rantaprojektien lähtökohtana. Vuoden 19992 yleiskaava muotoiltiin RAMA-selvityksen tulokset kunnalliseksi maankäytön suunnittelun tavoitteeksi.

4.6 **Urbaani elinympäristö ja lähiö kulttuurisena luokitteluina**

Urbaani kaupunkiympäristö ja lähiö voidaan ymmärtää *kulttuurisina luokitteluina* suomalaisessa kulttuurissa. Tarkoituksena ei ole arvottaa tai leimata erilaisia kaupunkiympäristöjä vaan tarkastella sitä, millaisin käsittein ja merkityksin kaupunkia suomalaisessa kulttuurissa merkityksellistetään.

Suomalainen kaupunkirakenne on tyypiltään hajautunutta, mikä kaupunkilaisten arkielämässä merkitsee uudehkojen esikaupunkialueiden korostuneisuutta suhteessa vanhempiin ja tiiviimpiin kantakaupunkialueisiin. Fyysis-maantieteellistä kaupunkiemme kaksijakoisuutta vastaa mentaalismaantieteellinen jako lähiöihin ja varsinaiseen kaupunkiin.

Tässä suomalaisen kulttuurin yhdessä perusjaossa lähiö arvottuu negatiivisesti ja varsinainen kaupunki (urbaani) positiivisesti.

Arvotuksen taustalla ovat kaupungistumiseen ja esikaupunkien syntyyn 1960- ja 1970-luvuilla liittyneet sosiaaliset ongelmat, myöhemmin vertailu eurooppalaisiin kaupunkeihin, joiden city-kulttuuria on alettu omaksua yhä voimakkaammin.

Lähiön negatiivinen kaiku on siis historiallinen tuote, joka liittyy verraten uuteen esikaupunkimaiseen elämänmuotoon. Suomalaista kaupunkisuunnittelua 1960-luvulle asti ohjanneessa lähiöopissa²⁾ lähiöt olivat funktionaalinen, terveellinen, järkevä ja parempaa elämää lupaava vaihtoehto kantakaupungin asuinkasarmeille³⁾. Lähiö-urbaani edeltää suomalaisessa kulttuurissa kaupunki-maaseutu -jakoa, jonka ideologisina sovelluksina lähiöoppia, Tapiolaa ja laajemminkin Suomen kaupungistumisen muotoa 1960-luvulla voidaan pitää⁴⁾. Tuolloisessa katsannossa maaseutu ja sen kylämäinen sosiaalinen järjestys edustivat oikeaa, tervehenkistä, hyveellistä ja tuttua elämänmuotoa. Kaupunki asettui keinotekoiseksi, vääristäväksi, paheelliseksi ja perimmältään labyrinthimaisella tavalla tuntemattomaksi ja pe-

kaupunki ja lähiöt, mikä leimaa elämänmuodon joko urbaaniksi tai esikaupunkimaiseksi, urbaanin negatiiviseksi vastakuvaksi. Lähiöihin

lottavaksi. Tätä kuvaa viljelivät suomalaiset elokuvat 1960-luvulle asti, vaikka niitä lienee pidettävä tämän kulttuurisen järjestyksen tois-
tajana kuin tuottajana⁵⁾. Lähiön määrittyminen urbaanin negatiiviseksi vastakuvaksi on siis verraten myöhäinen, 1960-luvulta alkanut ilmiö⁶⁾. Se on kuitenkin yhtä vanha kuin kaupungistunut Suomi.

Viime aikoina lähiökeskusteluun on tullut yhtäältä positiivinen kotiseutuidea. Mutta toisaalta lähiö liitetään voimakkaammin myös marginalisoitumisen, syrjäytymisen ja toiseuden käsitteisiin⁷⁾.

Samaan aikaan kun sana lähiö on määrittynyt negatiivisesti, suuri osa suomalaisista on viettänyt lähiöissä tyytyväistä elämää.

Suomalaiset lähiöt eivät ole marginalisoituneet fyysisesti tai sosiaalisesti hälyttävällä tavalla ennen 1990-luvun lamaa ja suurtyöttömyyttä, eikä pahoinvointi vieläkään keskity alueellisesti siten, että kokonaisten lähiöiden elämänmuoto vaarantuisi⁸⁾. Lähiöissä ei siis ole mitään suurta periaatteellista vikaa, vaikka lähiö kulttuurisena kategoriana onkin miltei halventava: toista voi haukkua sanomalla hänen olevan lähiöstä. Samalla tavoin voi haukkua mitä tahansa kaupunkimaiseen elämänmuotoon liittyvää asiaa tai ilmiötä siten, että kaikki ymmärtävät intuitiivisesti mistä on kysymys. Mittavin suomen kaupunkeihin viime aikoina kohdistettu huomio, valtakunnallinen lähiöprojekti pyrkii juuri estämään tämän lähiöleiman muuttumista yhä kielteisemmäksi 90-luvun alun laman seurauksena.

Taustalla vaikuttaa myös 1980-luvulla (vrt. "city-kulttuuri") voimistunut kulttuurinen suuntaus, joka ihannoii keskieuropalaista kävelykatujen, kahviloiden ja vilkkaan kaupunkielämän urbaania sykkettä. Tultaessa 90-luvulle tämä ihanne on pitkälti toteutunut käytännössä siten, että pienetkin kaupungit rakentavat kävelykatuja elävän keskustan vetovoimaksi (esim. Kouvola, Kajaani). Helsingin keskusta puolestaan on täyttynyt katukahviloista, passaseista ja milloin sisätiloihin (esim. Kiasma, Lasipalatsi, elokuvakompleksit), milloin ulkotiloihin (esim. kävelykadut, Espa) luoduista urbaanin elämän "olohuoneista". Urbaanista keskustamiljööstä on tullut yhä voimakkaammin oikean kaupungin ideaalimalli, jota vastaan kaupunkiemme enin osa, esikaupungit asettuvat. Tässä katsannossa esikaupungit näyt-

helposti liitetään marginalisoitumisen, syrjäytymisen ja toiseuden käsitteet, vaikka suuri osa suomalaisista on viettänyt lähiöissä

täytyvät toiseutena, eli oikeasta kaupungista poikkeavana ympäristönä, joka saa kielteisen leiman.

Pitäisikö Jätkäsaarella ja Kalasatamassa, jotka on tarkoitus rakentaa kantakaupungin eikä esikaupunkien jatkeeksi, ottaa kulttuurinen urbaani-lähiö -jako huomioon? Jos pitäisi niin millä tavoin? Mitä silloin voisivat olla urbaanin miljöön ja lähiömiljöön tunnuspiirteet yhtäältä rakennetussa ympäristössä ja toisaalta sosiaalisessa miljöössä?

Viereisellä sivulla esitetään joitakin piirteitä, jotka saattavat kaupunkilaisten mielissä merkitä urbaania tai lähiömaista. Esityksen tarkoituksena ei ole leimata lähiötä huonoksi tai väittää kaikkia esikaupunkeja lähiömäisiksi vaan konkretisoida urbaanin ja lähiön kulttuurista luokittelua. Tarkoituksena ei ole myöskään luoda objektiivisia mittareita vaan kuvata tyypillisiä kaupunkiympäristöjen kokemisen tapoja.

4.7 Rantaprojektien sijainti sosiaalisessa ympäristössään

Jätkäsaari on kaupungin merelle ja Keski-Euroopan suuntaan kurkottava uloke. Se on visuaalinen portti Helsinkiin laivamatkustajille, koska se on yksi ensimmäisistä kaupungista näkyvistä alueista.

Jätkäsaari on uusi vaihe Länsisataman muutoksessa asuinalueeksi. Sen suunnittelussa on otettava Ruoholahden ominaislaadut huomioon, mutta ei välttämättä siten, että niitä myötäiltäisiin. Kiinnostavampaa ja sosiaalisesti merkityksellisempää kaupunkia syntyy, jos uusien alueiden kesken synnytetään kaupunkirakenteellisia jännitteitä.

Kalasataman alue liittyy Helsingin historiallisten työväenkaupunginosien, Sörnäisten ja Kallion kylkeen. Se ei kuitenkaan voi olla Sörnäisten kulttuurinen jatke, koska työväenperinne on katkennut ja koska Sörnäinen ei ole pitkään aikaan (sataman siellä ollessa) kaupunkilaisten käyttötavoissa avautunut merelle.

Sen sijaan kaupunkikulttuurisen kerroksellisuuden ja Helsingin historian kannalta kiinnostavaa olisi "löytää uudeleen" vuosisadan alun sörkkäläisen työväestön omaleimainen suhde mereen ja sen luonnonympäristöön.

Vanhankaupunginlahden saaret, Lammassaari ja Kuusiluoto, sekä esim. Kivinokan seutu olivat

Mistä kaupunkimaisuus ja lähiömäisyys muodostuvat

Rakennetun ympäristön tekee lähiömäiseksi

- lähiömäisyys on tyyppillisesti vaa- leita betonielement- titaloja
- lähiömäisyyttä voi olla sekä funktiona- listinen maastoon sovitettu sijoittelu että avoimen, sar- jallisen muotope- riaatteen mukainen kompakti sijoittelu
- lähiömäistä on uusi ja keskeneräinen
- lähiömäistä on ra- kentaa asumista ennen palveluita
- lähiömäistä on väli- aikaisuuden tuntu
- lähiömäistä ovat elintarvikekioskit
- elementtisaumat
- laatikkomaiset talot
- värien ja muotojen yhtenäisyys
- rakennusten päälly- kudoksen vähyys tai puuttuminen
- luonto luonnonympä- ristönä (metsä)
- eri liikennemuotojen erilliset väylät
- kaupunkirakenteen irrallisuus, saare- kemaisuus

Sosiaalinen ympäristön ulottuvuuksia

Lähiön piirteitä

- lähiömäistä on yksi julkisen liikenteen linja alueelta ulos
- lähiömäistä on yksi aluekeskus, jossa asioidaan
- lähiömäistä ovat asukkaiden yh- teiset kulkureitit
- lähiömäistä on asukkaiden yhtei- nen alueen käytön rytmi
- lähiömäistä on ennakoitavuus
- lähiömäistä on tunne, ettei mi- tään tapahdu ja että elämä on toisaalla
- lähiömäistä on se, että muilla kuin asukkailla ei ole syytä tulla alueelle

Kaupungin piirteitä

- urbaania on liikkumisen monimuo- toisuus ja liikennevälineen va- linta
- urbaania ovat pienet kaupan ja palvelujen yksiköt useammassa keskittymässä
- urbaania ovat asukkaiden eriyty- neet kulkureitit
- urbaania on asukkaiden eritahti- set rytmit alueen käytössä
- urbaania on sattumanvaraisuus
- urbaania on katuseurallisuus eli yhteinen läsnäolo monien tunte- mattomien ihmisten kanssa samassa tilassa, tunne osallisuudesta vilkkaassa elämänmenossa keskellä kasvotonta mutta värikästä väki- joukkoa
- urbaania on vaihtoehtojen olemas- saolo

Rakennetun ympäristön tekee urbaaniksi

- tiheys ja rajalliset näkymät: tilan visuaali- nen hahmottaminen katujen mukaisina linjoina, ei joka suuntaan aukeavina avarina alueina
- vertikaalinen tilan tuntu
- tiiviys
- kaupunkirakenteen pysy- vyys, täyveys ja lopulli- suus: ei mahdollisuutta täydennysrakentamiseen purkamatta olemassaolevaa
- ajallinen kerroksellisuus
- tyylillinen vaihtelu ja epäyhtenäisyys
- palvelujen ensisijaisuus suhteessa asumiseen
- asuminen ei ole pääasia vaan työ, vapaa-aika ja liike
- palvelut pienissä tai pienehköissä yksiköissä
- kiviset tai rapatut pin- nat
- rakennusten päällyskudos (kyllit, mainokset jne.) sekä sen tuoma tilan muuntuvuus
- luonto kulttuurina (puis- to)
- liikennemuotojen väylät sekoittuneet
- kaupunkirakenteen yhte- näisyys

työväenliikkeen erityisen, porvariston kesähu-
viloihin vertautuvan valistus- ja virkistys-
hengen paikkoja.

Vanhankaupunginlahti oli työväestölle
kesän ja luonnon tyyssija. Se oli viikonlopun
huvittelupaikka tansseineen ja lemmiskelyi-
neen, mutta myös työväenaatteeseen pohjaavan
veljeyden ja toveruuden kohottamisen tyyssija.
Hakaniemestä lähteneet suuret veneet soutivat
kilpaa ja lauloivat milloin Kansainvälistä,
milloin Marseljeesia niin että Pitkäsilta rai-
kui⁹⁾.

”Pitkäsillan pohjoispuolen asukkaiden
elämä ei ollut pelkästään sitä kovaa arkea,
jota Heikki Waris kuuluisassa tutkimuksessaan
kuvasi. Köyhälistökaupunginosan takana oli
Vanhankaupunginlahti, soutumatkan päässä. Sen
luonto oli sörnäisläisille vapaahetkien va-
pautta asuntojen ahtaudesta, katujen pölystä
ja tehdassalin räminästä. Kun vapaus ja onni
ei toteutunut arjessa, nautittiin onnesta sun-
nuntaisin saariparatiiseissa, Kivinokan, Möly-
län tai Lammassaaren kesälaitumilla.”¹⁰⁾

Vanhankaupunginselän kukoistuskausi päät-
tyi 1930-luvulle tultaessa, mutta vielä 1960-
luvulla Lammassaaren juhannusjuhlat kokosivat
tuhansia juhlijoita¹¹⁾. Kuusiluodossa toimii
nykyään aatteellinen yhdistys, joka vaalii
alueen ympäristöä ja järjestää vuosittain ke-
vätjuhlat Lammassaaren komeassa Pohjolan Pir-
tissä. Vanhankaupunginlahden virkistyskäytön
mahdollisuudet ovat kuitenkin sen mataluudesta
johtuen rajalliset. Lahden länsirannan asema
kaupunkilaisten mentaalisilla kartoilla lienee
niin heikko, että nykyiselle rantaviivalle
tuskin sen vuoksi tarvitsee suunnittelussa
olla uskollinen, elleivät muut syyt, kuten
luonnonsuojelualue, siihen velvoita. Alue on
siis helppo rakentaa siinä mielessä, että sen
paremmin lähialueen asukkaiden virkistyskäyttö
kuin merinäköalat eivät juuri ole uhattuina.
Sama koskee myös Jätkäsaarta.

Kalasadaman toinen maantieteellinen ja
kulttuurinen viitepiste on sitä vastapäätä
asettuva Kulosaari. Aikanaan alue oli portti
Kulosaaren porvareiden mennä ja tulla Helsin-
kiin, naapurikaupunkiin. Kulosaaren luonne on
säilynyt porvarillisena, vaikka porvarillisuu-
den sisältö on muuttunut. Kulosaarelaiset ko-
rostavat yhä mielellään alueen erityistä puu-
tarhakaupunkimaisuuteen perustuvaa yhteisöllis-
tä luonnetta ja kulttuuria, joka periytyy vuo-

*reunaehdot , entisen työväen kaupunginosan ja yli meren avautuvien
näkymien puristuksen. Lähellä ovat Kulosaaren vaurautta huokuvat ja*



Kalasatamasta avautuvat näkymät merelle ja lahtien takana oleviin kaupunginosiin, näköyhteys on mm. historiallisen keskustan merkkikohteisiin.

sisadan alun uusista porvarillisista ihanteista¹²⁾.

Kalasatama sijaitsee siis historiallisesti työväestön ja porvariston, jopa punaisten ja valkoisten välissä.

Kansalaissota ei kuitenkaan helsinkiläiseen todellisuuteen ole jättänyt niin pysyviä jälkiä kuin esimerkiksi Tampereelle. Työläisten ja porvarien vastakkainasettelu puolestaan on kääntynyt yhteiskunnallisessa keskustelussa jaoksi hyväosaisiin ja huono-osaisiin. Näiden kulttuurimaantieteelliset rajapyykit kulkevat Espoon ja Vantaan, kantakaupungin ja lähiöiden, lännen ja idän tai etelän ja pohjoisen välillä.

Jätkäsaari on uuden asuinalueen, Ruoholahden vieressä. Sen suunnittelussa on otettava Ruoholahden ominaislaadut huomioon, mutta ei välttämättä siten, että niitä myötäiltäisiin. Kiinnostavampaa ja sosiaalisesti merkityksellisempää kaupunkia syntyy, jos uusien alueiden kesken synnytetään kaupunkirakenteellisia ja kaupunkikulttuurisia jännitteitä.

4.8 Kalasataman suhde olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen

Kalliota ja Sörnäistä on luonnehdittu urbaanin työväestön alueeksi. Asumistiheys on kaupungin suurimpia, asunnot ovat kaupungin pienimmät, puistoja on vähän. Asukkaat ovat nuoria itsenäisiä ja vanhoja. Lapsiperheitä on hyvin vähän.

Kallion ja Sörnäisten sosioekonominen status on noussut melko tasaisesti viimeisten vuosikymmenten aikana. Kun satama lopettaa toimintansa ja rannat vapautuvat kaupunkilaisten käyttöön, tulevat asukkaat saamaan toistaiseksi puuttuneen urbaanin aiheen: rantakävelyn.

Asetelma muistuttaa Katajanokan kehitystä Valmetin telakan poismuuton jälkeen. Vanhan Katajanokan maine haluttuna asuinympäristönä on kohonnut huomattavasti, vaikkei itse rakennuskannassa ole tapahtunut mitään muutoksia. Kohonnutta arvostusta voidaan osin selittää keskustaläheisen asumisen arvostuksen nousulla. Uudella asuin- ja työpaikka-alueella sekä uudella rantakävelyllä siihen liittyvine istuiksineen on kuitenkin ratkaiseva osuus arvostuksen nousussa, jota edes keskeisesti sijaitseva vankila ei ole hillinnyt.

Kalasataman maankäytön suunnittelussa on painotettu uuden alueen merkitystä vanhan alu-

puutarhamaiset näkymät ja etelässä näköyhteys varsinaiseen kaupunkiin. Kalasatamassa on painotettu uuden alueen liittämistä ympäröivään

een kaupunkikuvassa. Rannan suuntaan johtavien katujen päätteellä on vesi ja Kruunuvuorenselän saarten luonnonmaisema. Alueen rannat varataan virkistykseen. Näin on tarkoitus tarjota venepaikkoja ja monipuolisia rantakävelymahdollisuuksia alueen nykyisillekin asukkaille.

Tämän suunnitteluperiaatteen mukaisesti halutaan välttää alueen eristämistä olemassa olevasta kaupunkirakenteesta.

4.9 Jätkäsaaren suhde olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen

Helsingin keskusta rakentui 1900-luvun alkuun asti asuinkortteleista, muutamista liikekortteleista ja julkisista rakennuksista sekä puistoista. Korttelirakenteen reunalla oli teollisuus- ja varastorakennusten vyöhyke. Kaupunki loppui siihen. Ulkopuolella oli vain rykelmäsaaria, joilla oli kaupunkilaisten kesähuvioloita.

Kampin asukkaille vesi ja ranta olivat niin lähellä, että aluetta hyödynnettiin paljon; venevalkamia kalastusretkiä varten, kenttiä ja tasaista maata pallopelejä varten.

Kaupungin länsilaidalle päätettiin perustaa satama. Tavarasataman rakentaminen alkoi 1913. Ajan myötä koko Länsisataman alueen alkuperäiset saaret - Jätkäsaari, Hietasaari, Kellosaari, Saukko, Salmisaari, Munkkisaari ja Hernesaari - oli tasattu ja liitetty yhteen täyttömailla satama-, teollisuus- ja varastointitarpeisiin. Saaret elävät kuitenkin kadunnimistöissä.

Kamppi alkoi jo vuosisadan vaihteessa muuttua puukaupungista kivikaupungiksi. Länsisatama oli tuon vyöhykkeen toiselle puolella, tavallaan irrallaan muusta kaupunkirakenteesta. Alue eli omaa elämäänsä.

Länsisatama on nykyisin yksi keskustan kaupunginosista. Se on yli 200 hehtaarin laajuinen ja rakennettu täyttömaalle lähes kokonaan.

Satama laajeni kunnes 1980-luvun puolivälissä alkoi alueen muuttaminen asunto- ja työpaikka-alueeksi pitkällä aikavälillä. Uusi Ruoholahti on lähes valmis. Munkkisaari ja Jätkäsaari odottavat vuoroaan. Länsisataman alueen vanhasta käytöstä muistuttavat Ruoholahdessa Kaapelitehdas, Alkon tehdas- ja varastorakennukset ja Salmisaaren voimalaitos. Jätkäsaarella ovat jäljellä sataman tiilimakasiinit ja toimistorakennukset sekä Munkkisaarella



Jätkäsaaren kaupunkirakenteelliset elementit keskustaan nähden.

Puistokatuakselit: (1) Esplanadi, (2) Mannerheimintie ja (3) Bulevardi.
Keskeiset vesialueet: (4) Eteläsatama, (5) Töölönlahti ja (6) Hietalahdi. Rannan vihervyöhyke (7) sekä niemeä kiertävä rantareitti.

kaupunkikuvaan ja avautuvaan merimaisemaan. Rannat on varattu virkistykseen. Jätkäsaari täydentää vanhan keskustan ympäristöä ja

entiset viljamakasiinit, Fordin toimistorakennus ja telakkahallit.

Jätkäsaarella toimii nyt sekä matkustajajättä tavarasatama. Matkustajasataman laivaliikenne (2,7 milj. matkustajaa 1997) suuntautuu etupäässä Baltian maihin. Tämä moderni satama on avoin ja se on kytketty keskustaan hyvin. Säännöllinen bussilinja yhdistää terminaalin Ruoholahden metroasemalle ja myös rautatieasemalle. Jalankulkuyhteys vie suoraan keskustaan menevän raitiovaunun pysäkille noin kilometrin päähän.

Nykyisen toiminnan haitat liittyvät pääasiassa liikenteeseen, joka ajoittain tukkii Mechelininkadun päässä olevan ainoan ulospääsytien, Jätkäsaaren kannaksen, kokonaan. Eriytyisesti tavarasataman rekkaliikenne koetaan ongelmalliseksi; sitä rasittavat lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit. Laivojen päästöt huonontavat lähiympäristön ilmanlaatua, mikä koetaan haitaksi.

Keskustan umpikorttelirakenteen laittomaiset korttelit Kampissa on 1970-luvun lopulta lähtien muutettu uuteen käyttöön; tehdas- ja varasto-ympäristö on vaihtunut asunnoiksi ja hotelliksi. Kampin reunakortteleiden ympäristön imago on muuttunut epämääräisestä, vaarallisesta ja värikkästä arvostetuksi keskustan asuin- ja palveluympäristöksi. Rannan ilmettä hoitamattomana jättömaana liikenneväylineen ryhdyttiin kunnostamaan kaupunkilaisten yhteiseksi, korkeatasoisesti rakennetuksi kaupunkirannaksi.

Ruoholahden uusi alue on rakennettu Jätkäsaaren puoleiselta osaltaan osaksi uutta Jätkäsaarta. Rakentamisen jatkaminen kaakkoon tavarasataman puolelle on otettu suunnitelmis- ja huomioon. Alueelle asettuneet asukkaat ovat tienneet asiasta alun perin. Jätkäsaaren rakentamista odotetaan yleisesti, sillä satamaliikenne koetaan haitaksi. Mutta on niitäkin, joiden mielestä konttikentät ovat erityisen komeata katsottavaa.

Rannat Jätkäsaarta ympäröivillä alueilla on vuosien mittaan saatu yhä enemmän ja parempina kaupunkilaisten käyttöön. Kävely- ja pyöräily-yhteyksillä sekä rannan virkistyskäytöllä alkaa olla nykyisellään jo seudullista merkitystä.

Jätkäsaari tulee olemaan uusi merellinen keskustan kaupunginosa. Se voidaan käytännössä rakentaa uuteen käyttöön sellaiseen ympäristöön, joka on tavallaan imagoaan myöten "valmis". Rakentaminen voi myös tuottaa lisätua

nostaa sen palvelutarjontaa. Asumisen lisäksi alueesta tulee uudenaikaisen elinkeinotoiminnan alue, jolle Ruoholahden läheisyys

ympäröivien alueiden asukkaille; palvelutarjonta kasvaa. Jätkäsaaren luonne tulee muuttumaan kokonaan; se tulee todennäköisesti olemaan myös hyvin vetovoimainen toimitilojen rakennuspaikka. Mikäli alueelle sijoittuvien isompien toimitilayksikköjen profiili pystytään kehittämään kiinnostavaksi, voi alueen imago muodostua positiiviseksi alun alkaen.

Matkustajasataman kehittäminen rinnan muun alueen kanssa on erityisen tärkeää, jotta synergiavaikutukset olisivat hallinnassa.

Jätkäsaaren sijainti sekä alueen rakentaminen tiiviinä kaupunkimaisena asunto- ja työpaikkakaupunginosana sekä lisäksi uudenlaiseen liikkumiskulttuuriin tukeutuvana alueena merkitsee todennäköisesti alueen muodostumista myös kansainvälisen mielenkiinnon kohteeksi. Jätkäsaari voi siis toimia eräänlaisena rakentamisen näyteikkunana.

Veden läheisyyden ja alueelta avautuvien näkymien ottaminen maksimaalisesti huomioon kuuluu suunnittelun lähtökohtiin.

Viitteet

- 1) Sundman 1983, 20-23.
- 2) Meurman 1947.
- 3) von Hertzen 1946.
- 4) Hankonen 1994.
- 5) Tani 1995.
- 6) Roivainen 1999.
- 7) Roivainen 1999.
- 8) Vaattovaara 1998.
- 9) Haapanen 1999.
- 10) Haapanen 1999.
- 11) Haapanen 1997, 31.
- 12) Vrt. Kolbe 1994.

5 KALASATAMAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET SOSIAALISELTA KANNALTA



Kalasataman alue on jaettu osiin metroaseman sekä Sörnäisten edustalla ennen täyttöä sijainneiden saarien mukaan.

Suunniteltaessa uutta asumista kaupungin omistamalle alueelle Helsinki on 1970-luvun lopulta lähtien noudattanut HITAS-periaatetta. Sen mukaan on säännöstelty rakentamisen laadun ja hinnan välistä suhdetta. Samalla on muodostettu suljetut asuntomarkkinat, joilla hinnat määräytyvät elinkustannusindeksin eikä pääkaupungin vapaiden asuntomarkkinoiden mukaan. HITAS-käytännön myötä kaupunki on pyrkinyt siihen, että uusien alueiden tuotannosta puolet on vuokra-asuntoja. Samalla on pyritty sekoittuneeseen korttelirakenteeseen. Samaan kortteliin sijoittuvat asuinrakennukset on pyritty ohjelmoimaan niin, että syntyy mahdollisimman suuri eri rahoitusmuotojen ja hallintasuhteiden kirjo.

Asunto-ohjelmien perimmäisenä tavoitteena on ollut sosiaalisten ongelmien ja leimautumisen välttäminen. Viimeisimmässä asunto-ohjelmassa on kaksi poikkeusta tästä sekoittumisperiaatteesta. Vuosaaren Aurinkolahti ja Munkkisaaren uusi asuinalue tullaan toteuttamaan yksinomaan vapaarahoitteisina. Tuotanto tulee osin perustumaan perustettaville taloyhtiöille myytäviin tontteihin. Periaatteen toteuttaminen laajemmin johtaa vääjäämättä vuokra-asuntojen osuuden kasvuun muilla alueilla mikäli vuokra-asuntojen osuus halutaan pitää vakiona.

Ranta-alueiden attraktiivisuuden kasvaessa saattaa syntyä poliittinen halu varata tulevat ranta-alueet mahdollisimman maksukykyisille asukasryhmille. Tämä puolestaan edellyttää vapaata kilpailua ilman sosiaalipoliittisia rajoituksia.

Onko tällaiselle uudelle omistusasuntovaltaiselle yksityiselle asuntotuotannolle sijaa rantaprojektialueilla ja mitkä ovat sen sosiaaliset seurausvaikutukset?

Kalasataman alue sijoittuu kahden sosiaalisesti täysin erilaisen alueen välille. Kulosaaren ylemmän keskiluokan ja yläluokan alue tulee näkymään idässä. Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien takana taas nousevat perinteiset työväen asuntoalueet. Näiden välillä on ollut ja on edelleen huomattavia sosiaalisia eroja. Kumpaan suuntaan tulee Kalasatama kallistumaan ellei kunta aktiivisesti ohjaa kehitystä?

Uusi Kalasataman alue sijaitsee Sörnäisen ja Kulosaaren välissä.



Helsinki on säädellyt asuntojen hinta- ja laatutasoa omistamalla uusilla asuinalueilla, mutta viime aikoina alueita on varattu entistä

5.1 Kalasataman sosiaalista asemaa nostavat tekijät

Merellisyyys

Meren läheisyys tulee olemaan leimallinen piirre kaikissa osissa aluetta. Suunnitteluperiaatte korostaa nimenomaan tätä asetelmaa. Tuleva asutus muistuttaa saaria tai saarekkeita, joiden välillä on puistoa tai vettä. Liikenne tulee olemaan reunasyöttöistä. Siksi korttelit tulevat avautumaan lähes esteettä kohti rannaa.

Sompasaaren ja Hanasaaren korttelit tulevat olemaan selvästi eri asemassa verrattuna Verkkosaareen. Edellisistä avautuvat etupäässä näkymät keskustaan ja Kruununvuorenselän saarimaisemaan, edulliseen auringon suuntaan etelään ja lounaaseen. Jälkimmäiset avautuvat yksipuolisemmin itään ja koilliseen Vanhankaupunginselän suuntaan.

Kalasataman eteläpuoleiset alueet ovat selvästi edullisemmassa ja arvostetummassa asemassa kuin kauempana ja metroaseman pohjoispuolella olevat alueet.

Näkyvyys

Kalasatama tulee hahmottumaan uutena asuinalueena saavuttaessa keskustan suuntaan sekä Lahdenväylältä että Itäväylältä. Samalla kaupunginosan sijainti meren äärellä, rantapuiston ja puistikkojen lomassa tulee korostumaan. Uusi asutus on vielä selvemmin aistittavissa keskustasta katsoen. Hanasaaren ja Sompasaaren asuinkorttelisaarekkeet tulevat sijoittumaan ydinkeskustaa tuntumaan vesipeilin takana.

Vaikuttaa siltä kuin eteläisemmät korttelit olisivat pohjoisia paremmassa asemassa näkyvinä uusina ja vetovoimaisina asunto-osoitteina.

Venesatamat

Kummallakin puoliskolla tulee olemaan pienvenesatamat. Verkkosaaren järjestelyt tulevat olemaan laajoja ja koko Helsinkiä palvelevia. Sompasaaren ja Hanasaaren venesatamat eivät ole yhtä suuria mutta laadukkaampia. Kulosaaren sillan pohjoispuolelle pääsee vain nostokölipurjevereneellä ja moottorivereneellä. Kölivereneet taas pääsevät esteettä sillan eteläpuoleisille rannoille, joissa satamaolosuhteet tulevat olemaan ihanteellisia.

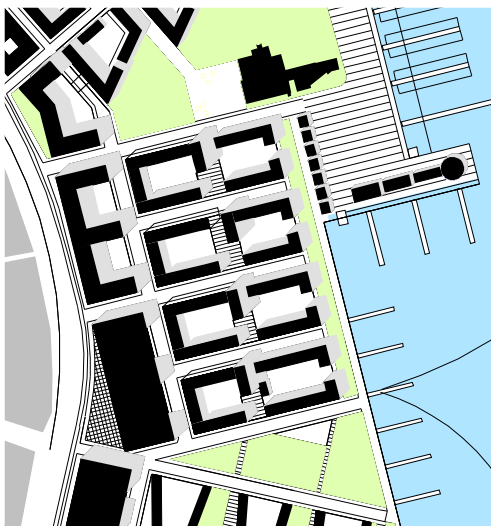


Kalasataman suurtorttelirakenne vuoden 1940 rantaviivaan nähden.

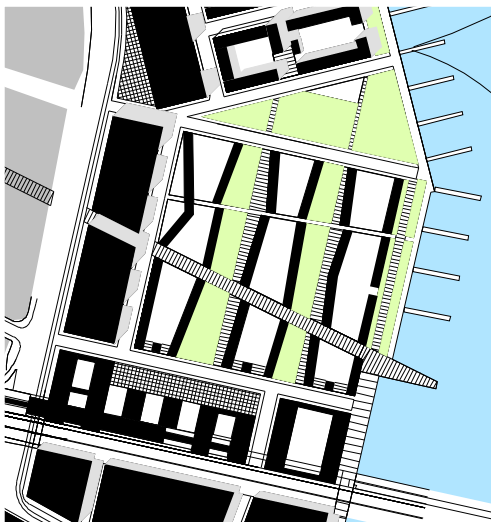
enemmän myös vapaarahoitteisille markkinoille. Ranta-alueet ovat haluttuja asuinalueita. On mahdollista, että Kalasataman alueesta



Verkkosaaren pohjoiset korttelit.



Verkkosaaren eteläiset korttelit.



Kalasataman metroaseman pohjoiset korttelit.

Autopaikat laitoksessa ja joukkoliikenne

Suurin osa alueen autopaikoista tulee olemaan laitoksissa - kellaripysäköintinä tai pysäköintitaloratkaisuna. On myös todennäköistä, että autopaikat irrotetaan asunto-osakkeista omiksi osakkeiksi. Taivasalla tulee olemaan halvempaa pysäköintiä ja vieraspaikkoja.

Metroaseman läheisyys ja raitiovaunulinja on myös alueen arvostusta nostavana tekijänä joidenkin väestöryhmien kannalta.

Ympäristöllinen eriytyminen ja omaleimaisuus

Fyysisen ympäristön suunnittelu perustuu toisistaan selvästi erottuviin yksikköihin. Siten nämä tulevat todennäköisesti eroamaan toisistaan ja muodostamaan melko valmiita kokonaisuuksia suhteellisen lyhyessä ajassa. Tämä ominaisuus muodostaa parhaimmillaan arvostusta nostavan tekijän. Epäonnistuttaessa ominaisuus on selvästi negatiivinen tekijä Merihaan tapaan.

5.2 Kalasataman arvostuksen nousua rajoittavat tekijät

Hanasaaren voimalaitos

Nykyinen voimalaitos tulee olemaan toiminnassa ainakin vuoteen 2020. Se "varjostaa" asumista Hanasaaren ja osin Sompasaaren alueella. Laitos sijaitsee tulevien kortteleiden länsi- ja pohjoispuolella. Mikäli laitos uudistetaan Hanasaaren alueella se sijoittuu kaasukellojen viereen, kauemmas asuinkortteleista. Mikäli laitos tulee toimimaan hiilellä on hiilenpurskulaiteet rakennettava Hanasaaren rantaan. Näillä saattaa olla negatiivista vaikutusta asuinympäristöön.

Palvelujen puute

On ilmeistä, että suuri osa palveluista sijoittuu metroaseman yhteydessä oleviin liiketortteleihin ja toimitilarakennuksiin. Siitä seuraa, ettei asuinkortteleissa ole kovinkaan paljon palveluja. Pahimmassa tapauksessa kauempana metroasemasta olevat korttelit ovat puhtaita asumalähiökatkelmia.

1990-luvun kokemusten perusteella on todennäköistä, että vähäiset palvelutilat katussa ovat maahanmuuttajien hoidossa.

ovat kiinnostuneet maksukykyiset asukkaat, ja että sosiaalisen aseman nousu muuttaa Sörnäisten ja Vallilan työväenluokkaista statusta

Kupunkirakenteellinen sijainti

Kalasadama sijaitsee kaupungin itäpuoliskolla, jonka arvostus on länsipuoliskoa pienempi. Lisäksi alueelta tulee lähiympäristöstä puuttumaan historiallinen kerrostuneisuus. Siksi osa-alueet tulevat hahmottumaan puhtaina uudisrakennusalueina. Pahimmassa tapauksessa osa-alueista tulee historiattomia ja yksitoikkoisia kokonaisuuksia.

5.3 Arvio tulevasta sosiaalisesta rakenteesta

Kalasadama tulee vapaassa, ohjaamattomassa kilpailutilanteessa koostumaan toisistaan eroavista kokonaisuuksista. Metroaseman pohjoispuolella oleva Verkkosaaren alue ei tule olemaan yhtä houkutteleva kuin metroaseman eteläpuolella, lähempänä keskustaa olevien alueiden.

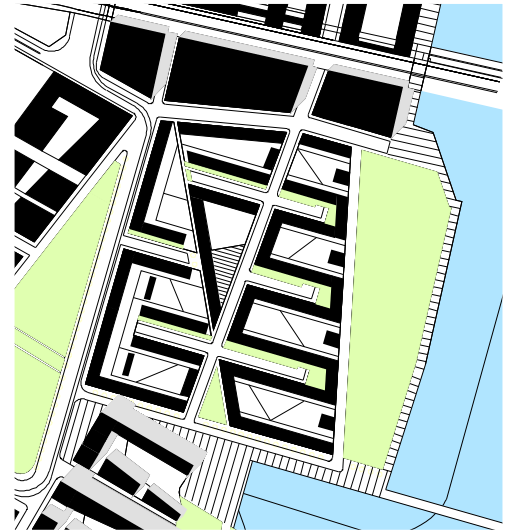
Merihaan, Näkinpuiston ja Ekan korttelin rakentamisen historia viittaa rajattuun ostohaluun näillä alueilla. Vaikka kysyntä olisi-kin selvästi aiempaa vilkkaampaa, ei vapaarahoitteisen tuotannon kysyntä tule kasvamaan niin suureksi, että koko Kalasadama voitaisiin tuottaa myytävillä tonteilla vapaarahoitteisesti. Kalasadaman kysyntää vähentää edelleen Jätkäsaaren mahdollinen vapaarahoitteinen tarjonta.

Verkkosaari

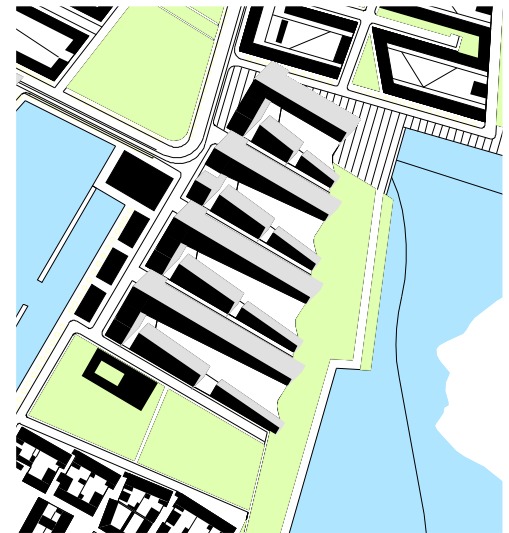
Alueelle tulee hakeutumaan lapsiperheitä, pääkaupunkiseudulle muuttavia keskustahakuisia ammatissa toimivia yksinäisiä tai perheellisiä sekä lähistöllä ennen asuneita, urbaaniin asumiseen tottuneita ruokakuntia. Valtion tukemaa vuokratuotantoa tulee olemaan vapaarahoitteisen vuokratuotannon rinnalla. Omistusasuntoja tulee olemaan merkittävästi vain rantatonteilla ja mahdollisesti pohjoisimmalla saarella, joka on hyvin houkutteleva perheasumiselle. Vanhusten palvelutalolle alue tarjoaa myös melko hyvät edellytykset. Kaupungin vuokratuotanto suuntautuu erityisryhmille (vanhukset, työsuhdeasunnot yms.) mikäli sitä lainkaan toteutetaan.

Sompasaari

Alue on edullinen urbaaniin elämäsmuotoon tottuneille lapsiperheille erityisesti mikäli Mustikkamaan silta rakennetaan. Hyvät liikenne-

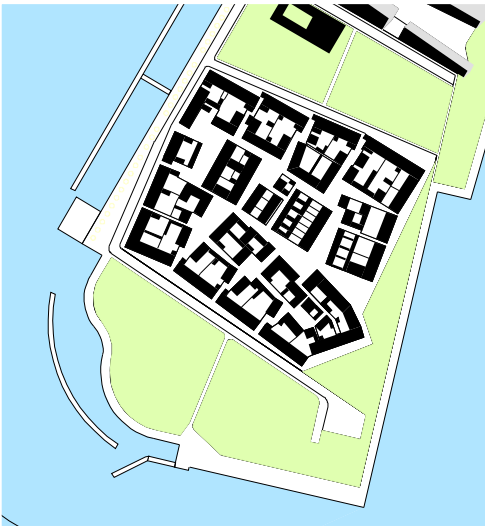


Kalasadaman metroaseman eteläiset korttelit.

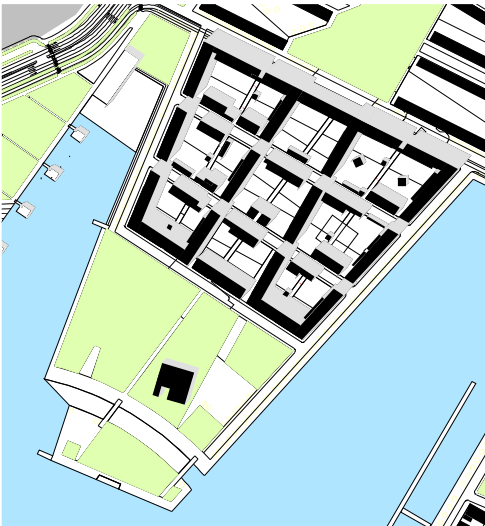


Sompasaaren pohjoiset korttelit.

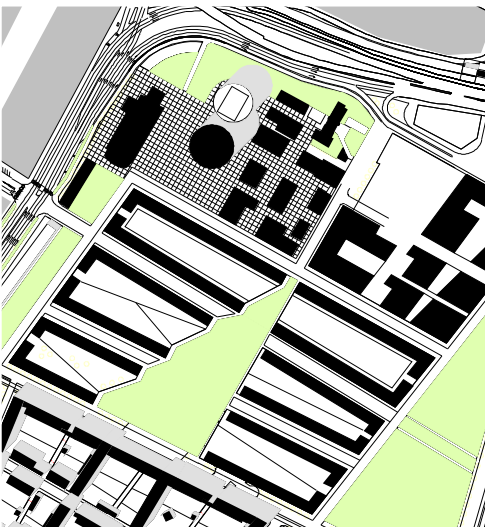
keskiluokkaiseksi. Luonteenomainen arvostus vaihtelee Kalasadaman alueen eri osissa näkymien ja sijainnin mukaan. Näkymät vanhaan



Sompasaaren eteläiset korttelit.



Hanasaaren korttelit.



Suvilahden historiallisesti arvokkaat rakennukset ja niiden ympäristöä.

neyhteydet ja keskeinen sijainti tekevät alueen houkuttelevaksi työikäiselle hyvätuloiselle aktiiviväestölle. Kulosaaren läheisyys korostaa asetelmaa. Kansainvälistymisen myötä Helsinkiin muuttavat suurituloiset ruokakunnat voivat täältä löytää luonnollisen asuinpaikan. Vapaarahoitteinen vuokratuotanto voi menestyä hyvin.

Eteläisin saareke voi toteutua kokonaan vapaarahoitteisesti vaativallekin ostajaryhmälle.

Metroaseman lähikorttelit tarjoavat mahdollisuuden vanhusten palvelutaloille, erityisesti Kallion ja Alppiharjun väestölle. Valtion rahoittama vuokratuotanto soveltuu vakiintuneille vuokra-asuntojen tuottajille sekä erityisasumiseen. Kaupungin vuokratuotanto on vapaassa kilpailun tilanteessa epätodennäköistä ja vain poikkeustilanteissa, erityisryhmille kuten hyvin koulutetuille kaupungin työntekijöille, joista on puutetta (esim. terveydenhoitoalan ja sosiaalialan ammattilaiset joiden houkuttelemiseksi kaupungin on tarjottava työsuhdeasuntoja).

Hanasaari

Alue on houkutteleva mutta siinä on myös kielteisiä ominaisuuksia. Sen sijainti on erittäin hyvä sekä liikenteellisesti että kaupunkirakenteellisesti. Asutus on veden äärellä keskustassa, vanhan kaupunkirakenteen ja kulttuurilaitosten vieressä, mutta voimalaitoksen varjossa. Hiilisatama tulee auttamatta olemaan pienvenesataman lähinaapurina. Sosiaalinen rakenne tulee muistuttamaan Merihaan rakennetta. Urbaaniin elämänmuotoon tottuneet sosiaalidemokraattisesti ajattelevat hyvin toimeentulevat väestöryhmät tulevat olemaan alueen merkittävänä ryhmänä. Omistusasunnot ovat enemmistönä, mutta myös ammattiyhdistyksiä lähellä oleva vuokratuotanto voi sijoittua alueelle. Merinäköalatontit ovat houkuttelevia myös varakkaalle aktiiviväestölle ja uusille urbaaneille ruokakunnille. Vapaarahoitteiset työsuhdeasunnot ovat myös todennäköisiä.

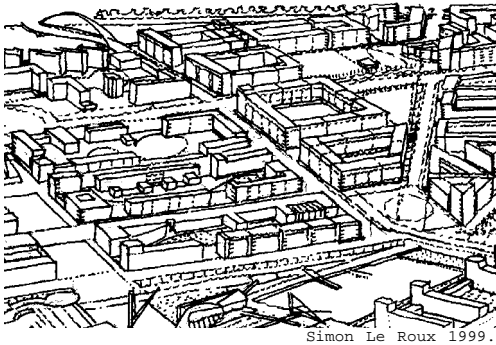
Alueen enemmistönä tulevat olemaan vapaarahoitteiset asunnot, joita vuokratuotanto täydentää. Vapaarahoitteinen vuokratuotanto saattaa olla houkuttelevaa erityisesti eläkevakuutusyhtiöille. Alue tarjoaa ilmeisen hyvän mahdollisuuden tuottavalle asuntoinvestoinnille, jonka markkina-arvo on turvattu pitkälläkin aikavälillä.

kaupunkiin lisäävät keskustaa lähinnä olevien alueiden haluttavuutta, samalla kun on pelko siitä, että alueista voi muodostua meren

5.4 Suhde olemassa olevaan sosiaaliseen rakenteeseen

Kalasadama tulee tarjoamaan asumisvaihtoehdon hyvin toimeentulevalle osalle nykyistä väestöä, mikäli alueelle tuotetaan riittävästi isoja asuntoja. Näin sisäinen muuttoliike Kalliossa ja Sörnäisissä voi voimistua. Erillisinä saarekkeina rakennettava kaupunki voi houkuttaa ns. sosiaaliseen linnoittautumiseen, missä ulkopuoliset koetaan vieraina tunkeilijoina. Ranta-alueiden avautuminen yleisölle tulee nostamaan nykyisten asuinalueiden arvostusta ja edelleen himmentämään Kallion ja Sörnäisten asemaa Pitkäsillan pohjoispuolella olevina alueina.

6 JÄTKÄSAAREN RAKENTAMINEN ASUNTOMARKKINOIDEN KANNALTA



Jätkäsaaren alue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti Ruoholahden asuinalueen ja Länsisatamassa säilyvän matkustajaterminaalin välissä. Liikenne alueelle tulee kulkemaan joko Ruoholahden läpi tai Hietalahden pohjukan ympäri. Ruoholahi on sosiaalisesti arvostettu alue. Se sijaitsee Lauttasaaren ja keskustan välillä, veden äärellä. Jätkäsaaren rakentaminen alkaa siis sosiaalisesti houkuttelevista lähtöasetelmistä. Tuleeko Jätkäsaaresta sosiaalisen eliitin alue ellei kunta aktiivisesti muuta kehityksen suuntaa?

6.1 Jätkäsaaren sosiaalista asemaa nostavat tekijät

Merellisyys

Meren läheisyys tulee olemaan tunnusomaisena myös Jätkäsaaren uudelle maankäytölle. Alueen etelä- ja länsiosista tulee avautuvat Lauttasaaren ja Melkin suuntaan. Niiden välistä näkyy avomeri lounaaseen.

Jätkäsaaren asuntoalueen merenranta-alueille ei tule olemaan minkäänlaista alueelle kuulumatonta liikennettä, joka voisi olla alueelle häiriöksi.

Alueen rakentamisen tehokkuus tulee johtamaan merinäköalattomien asuntojen rakentamiseen. Tällaisten asuinrakennusten kysyntä saattaa olla selvästi merenranta-alueita vähäisempi. Tilanne saattaa muistuttaa suhdetta esimerkiksi Abrahaminkadun - Hietalahdenkadun ja toisaalta Hietalahdenrannan välillä. Vastaava suhde löytyy Merikadun ja Laivanvarustajankadun välillä.

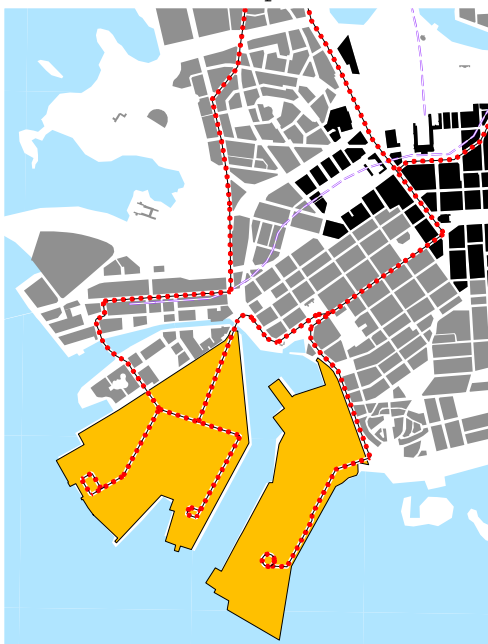
Raitiovaunuliikenne

Raitiovaunuliikenteen ulottaminen Jätkäsaareen liittää sen elimellisesti osaksi sekä Töölöä että keskustaa. Kantakaupunkimaisuus korostuu vaikka laita-alueomaisuus samalla on läsnä päätepysäkkien muodossa. Joka tapauksessa Jätkäsaari tulee olemaan eräänlainen South-Westend helsinkiläisessä sosiaalisessa maantieteessä.

Satamaterminaali

Matkustajasatama ja terminaalitoiminnot vahvistavat läheisyyttä keskustaan ja antavat Jätkäsaarelle kansainvälisen vivahteen.

Metro ja raitiovaunulinjat yhdistävät Jätkäsaaren kantakaupunkiin.



Jätkäsaari sijaitsee keskustan tuntumassa, mutta kaupungin reunalla. On mahdollista, että siitä muodostuu länsisuunnan takia sosiaalisen

6.2 Arvostuksen nousua rajoittavat tai laskevat tekijät

Paikallinen ilmasto

Tuulisuus ja kosteus kuuluvat ulomman sisäsaariston luonteeseen. Luonnollisen topografian puuttuminen saattaa korostaa ankaraa, luonnonvoimille altista sijaintia.

Toiminnallinen yksipuolisuus

Jätkäsaaren sijainti on syrjäinen ja pahimmassa tapauksessa alueesta saattaa muodostua toiminnallisesti melko yksipuolinen. Kaupallisille toimintoille löytyy toimintaympäristö raitiovaunujen päätepysäkkien ja sataman terminaalien läheisyydestä. Myös Länsiterminaalin yhteyteen rakennettavat toimitilarakennukset tarjoavat edellytyksiä kaupallisille palveluille. Alueen muissa osissa on vaarana, ettei juurikaan synny kaupallisia palveluja. Vuorovaikutus muiden kaupunkitoimintojen kanssa tulee olemaan rajoitettua, ellei alueelle saada muita koko kaupunkia palvelevia palveluja kuin Länsiterminaali.

Uusi liikkumiskulttuuri

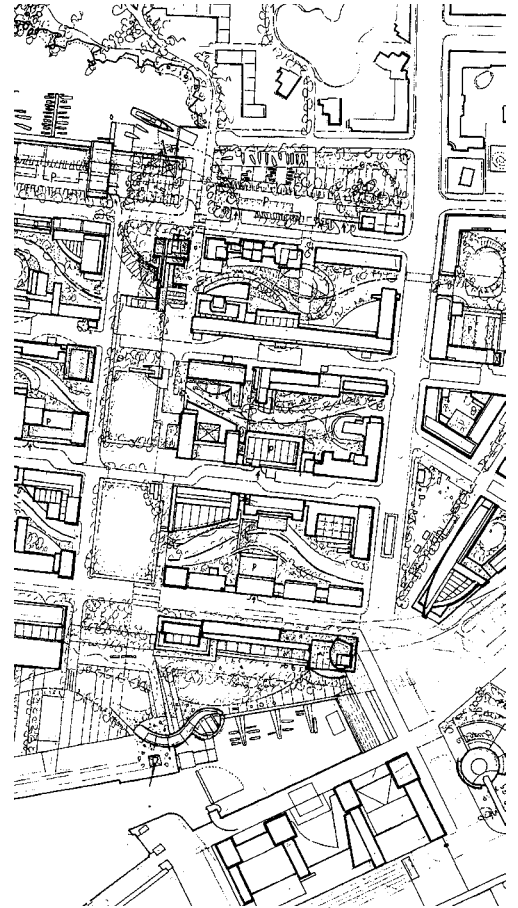
Pysäköintipaikkojen määrän rajoitus ja pyrkimys vaihtoehtoisen liikkumiskulttuurin luomiseksi laskee alueen arvostusta joidenkin asukasryhmien näkökulmasta ja nostaa puolestaan kenties statusta toisten näkökulmasta katsoen.

Ajallisen syvyyden puuttuminen

Vanhan rakennuskannan ja olemassa olevan asutuksen puuttuminen luo tiettyä ajallista yksipuolisuutta, joka aluksi saattaa vähentää alueen vetovoimaa. Pari vuosikymmentä valmistumisen jälkeen puolivanha asuinalue saattaa tuntua entistä yksipuolisemmalta kun siitä puuttuu sekä uusi että vanha rakennuskanta.

Virkistysalueiden puute

Rakentamisen määrän kasvaessa virkistysalueiden tarjonta tulee olemaan rajoitettua. Luonnollisen kasvualustan puuttuminen tulee pitkään aiheuttamaan perinteisten puistojen puutteen. Lapinlahdesta alkava virkistysaluekokonaisuus tulee todennäköisesti olemaan lähin toimiva puisto rantakävelyn ohella. Tämä alentaa alueen arvostusta joidenkin asukasryhmien kannalta.

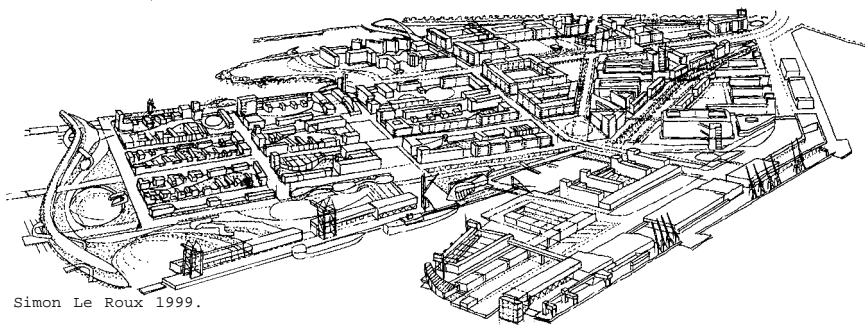


Simon Le Roux 1999.

eliitin asuinaluetta. Alueen rakenteessa on kuitenkin erilaisia kohteita. Maaston tasaisuuden vuoksi joka kolkaan ei saada tavoiteltuja

6.3 Arvio tulevasta sosiaalisesta rakenteesta

Jätkäsaari tulee vapaassa, ohjaamattomassa kilpailutilanteessa olemaan haluttua aluetta rakentamisen alkuvaiheessa. Jatkossa pysyvät merinäköalatontit tulevat olemaan kysytyjä. Täyttömaalle ominaisten keskimääräistä korkeampien geoteknisten ja perustamiskustannusten takia huonommassa maisemallisessa asemassa sijaitsevat tontit saattavat olla ongelmallisia rakentaa sekä vapaarahoitteisen että myös julkisesti tuetun omistus- ja vuokratuotannon osalta. Asumisoikeusasuntojen kysyntä näyttää kantakaupunkioloissa olevan suurta riippumatta niiden sijainnista. Vapaa ohjaamaton kilpailutilanne tuo todennäköisesti aluksi alueelle vuokra-asuntoja alueen sisäosiin ja vapaarahoitteista tuotantoa reunoille Ruoholahden jatkeelle. Vasta rakentamisen loppuvaiheessa vapaarahoitteisten asuntojen kysyntä kasvaa merkittävästi, ellei alueen sosiaalinen maine ennen sitä ole laskenut.



Simon Le Roux 1999.

meri- tai kaupunkinäkymiä. Alttius luonnonvoimille korostuu paikoin. Tämä vaikuttaa alueen ja sen eri osien arvon muodostumiseen.



7 1990-LUVUN ALUN KOKEMUKSIA UUSIEN SUURTEN ASUINALUEIDEN RAKENTAMISESTA

7.1 Ketkä muuttivat uusille alueille

Helsingin uusille asuinalueille muutetaan ensisijaisesti lähialueilta. Noin puolet Ruoholahteen muuttaneista oli lähtöisin kantakaupungista, muualta Helsingistä vajaa kolmannes sekä pääkaupunkiseudulta ja Suomesta noin viidenes¹⁾. Ruoholahteen muuttaneista puolet on tulleet lähempää kuin kolmen kilometrin etäisyydeltä²⁾.

Voisi olettaa, että myös Jätkäsaareen muutetaan paljolti samoilta alueilta kuin Ruoholahteen, ellei Jätkäsaaren rakentamisen luonnetta ja erityisesti hallintamuoto- ja asuntotyyppijakaumaa selvästi muuteta Ruoholahden vastaavista.

Pikku Huopalahteen muutettiin kantakaupungin ohella myös paljon viereisiltä läntisiltä esikaupunkialueilta. Muuttaneista vajaa puolet oli lähtöisin kantakaupungista ja noin viidenes lähelle sijoittuvilta läntisiltä esikaupunkialueilta. Noin puolet muuttajista tuli viiden kilometrin säteeltä³⁾ Kalasatamaan tullaan muutamaan paitsi kantakaupungin pohjoisosista myös jonkin verran itäisiltä ja koillisilta esikaupunkialueilta ja muualtakin. Tuleva asukasrakenne ja muuttovirrat riippuvat suuresti omistus- ja rahoitusmuodoista Esim. aravavuokra-asuntojen asukkaat valikoituvat Helsingissä laajemmalla alueella kuin asumisoikeus- ja omistusasuntojen asukkaat. Pieniin vapaarahoitteisiin vuokra-asuntoihin tullaan - usein väliaikaisesti - jopa muualta Suomesta ja ulkomailta.

Jätkäsaareen muuttavat tulevat olemaan paljolti naapurialueiden asukkaita. Kalasatamaan muutetaan paitsi naapurialueilta myös laajemmalla alueella. Keitä muuttajat ovat, riippuu alueen sijainnin ohella myös siitä, minkälaisia asuntoja alueille tuotetaan. Eriytyisesti Jätkäsaaren, vähäisemmässä määrin Kalasataman suunnittelussa tulisi ottaa huomioon yleisten asuntopoliittisten ja muiden suunnittelutavoitteiden ohella myös viereisten alueiden väestön alueille suuntautuva kysyntä.

Helsingin uusille asuinalueille muutetaan paljon läheltä tai ainakin samalta sektorilta, jolla vanha asunto on. Asukasrakenne riippuu suu-

7.2 Miksi uusille alueille muutettiin

Ruoholahteen ja Pikku Huopalahteen muutettiin ensisijaisesti niiden hyvän sijainnin, merellisyys- ja viihteyden takia ja siitä syystä, että vuokra-asunto tarjottiin juuri näiltä alueilta⁴⁾. Lähes puolet Ruoholahteen muuttaneista ja neljännes Pikku Huopalahteen muuttaneista mainitsi alueelle muuttamisen syyksi asunnon hyvän sijainnin ja yhteydet. Noin kolmannes Pikku Huopalahteen muuttaneista ja viidennes Ruoholahteen muuttaneista mainitsi muuttosyykseen asunnon tarjoamisen. Pikku Huopalahdessa myös luonnonympäristö ja virkistysalueet keskuspuiston ja Meilahden läheisyys vaikuttivat muuttoon. Alueen palvelut, arkkitehtuuri ja itse asunto mainittiin harvoin tärkeinä alueelle muuton syinä.

Vaikka taloudelliset syyt eivät painotu alueille muuton syinä, niillä on merkitystä. Taloudellisilla tekijöillä ei ollut muuton syynä suurta merkitystä, koska muuttajat olivat pääosin vuokra-asukkaita ja Helsingin asuntomarkkinoilla uusien aravavuokra-asuntojen vuokrat eivät paljon vaihtelee. Jos kysely olisi suunnattu kaikille alueella asuville, taloudellisten tekijöiden merkitys olisi näyttäytynyt selvemmin. Taloudellisten tekijöiden merkitys näkyi alueilta poismuuton syynä.

7.3 Ruoholahden ja Pikku Huopalahden hyvät ja huonot puolet

Ruoholahden miellyttäviä piirteitä olivat muuttaneiden mielestä erityisesti hyvät yhteydet keskustaan ja länteen, viimeistelty ympäristö, suojatut pihapiirit, asuntojen laatu, monipuolinen ja vahva asukasrakenne sekä asuntotutannon suhteellisen edullinen hinta ja asumiskustannukset. Sekataloissa ja aravavuokrataloissa myös monet pienituloiset voivat asua arvostetulla alueella. Ruoholahden heikkouksia olivat puistojen ja ympäröivien virkistysalueiden niukkuus sekä yksityisten ja julkisten palvelujen puutteet.

Myös Pikku Huopalahdessa liikenneyhteydet toimivat ja ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet ovat hyvät. Yksityisiä ja julkisia palveluita on riittävästi, rakennettu ympäristö on viimeisteltyä (joskin pihapiirit koetaan paikoin ahtaiksi), ja arkkitehtuuria pidetään hyvänä. Pikku Huopalahden haittapuolena olivat ensimmäisten rakennusvaiheiden korkeat asumis-

restin omistus- ja rahoitusmuodoista sekä asuntojen koosta. Uusi asuinpaikka valitaan yleensä hyvän sijainnin ja yhteyksien, asunnon saata-

kustannukset ja asuntojen laatuvirheet. Aktiivisen asukas- ja yhteistoiminnan rinnalla esiintyy pisteittäisiä sosiaalisia ongelmia.

Ei voida olettaa että Pikku Huopalahden tai Ruoholahden ominaisuudet toistuisivat sellaisenaan Jätkäsaarella tai Kalasatamassa. Viereisten asuinalueiden ja Kalasatamassa esim. tulevan Arabianrannan luonne tulee ottaa huomioon. Ruoholahdessa ja Pikku Huopalahdessa hyväksi havaittuja piirteitä voidaan ottaa huomioon myös Jätkäsaaren ja Kalasataman suunnittelussa.

Vaikka Jätkäsaari sijoittuu keskustan tuntumaan, alue on erillisempi kuin Ruoholahden. Sujuvat julkisen liikenteen yhteydet keskustaan ja länteen ovat tärkeitä, samoin riittävät palvelut. Jätkäsaareen voitaisiin rakentaa myös Ruoholahden esimerkin mukaisesti kantakaupunkiin sopivia sekataloja.

Kalasataman keskeinen sijainti ja palvelujen rakentaminen alueelle puoltavat sen tehokasta rakentamista. Toisaalta puistojen ja virkistysalueiden tarvetta korostavat viereisten voimalaitosten ja hiilikasojen ankeus sekä Kallion ja Sörkan tiiviys. Aivan Kalasataman vieressä on tosin mainioita virkistysalueita - Korkeasaari ja Mustikkamaa. Jos Kalasatamasta voitaisiin rakentaa jatkuva puistoyhteys pohjoiseen Vantaanjoen suulle, syntyisi uusi lähes kaupungin sydämeen ulottuva keskuspuisto.

7.4 Miksi uusilta alueilta muutettiin muualle

Helsingin uusilta alueilta muutetaan luonnollisesti perheen ja tilantarpeen kasvun ja perhesuhteiden muutosten takia. Lisäksi muuton syynä ovat korkeat asumiskustannukset, asuin ympäristön tavalla tai toisella huonoksi koettu laatu ja ympäristön rauhattomuus. Ruoholahdessa ja Pikku Huopalahdessa noin puolet muutaneista mainitsi erääksi muuttoon vaikuttaneeksi syyksi korkeat asumiskustannukset ja vuokrat.

Monipuolisen väestörakenteen muodostaminen edellyttää että asumiskustannukset tietoisesti pidetään alhaisina osassa asuntokantaa.

Keskeisestä sijainnista johtuen on odotettavaa, että etenkin Jätkäsaarella mutta myös Kalasatamassa asuntojen hinta- ja

vuuden, luonnonympäristön sekä ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksien perusteella. Uusille alueille on ominaista lapsien suuri osuus. Pois

vuokrataso nousee sääntelemättömässä tilanteessa korkeaksi. Alueella tulisi olla myös valtion tukemaa, hintasäänneltyä asuntotuotantoa.

Asuinympäristön tavalla tai toisella puutteellinen laatu vaikutti poismuuttoon ensi sijassa Ruoholahdessa, ei niinkään Pikku Huopalahdessa. Tulos on sikäli yllättävä, että Ruoholahti tunnetaan juuri hyvän arkkitehtuurinsa ja ympäristönsä takia. Tutkimuksen avovastauksista kuitenkin ilmeni, että Ruoholahtea vaivaavat paikoin ympäröivien alueiden liikenteen melu ja saasteet. Myös pohjakerrosten kahvilat ja ravintolat häiritsevät asumista. Kaikki eivät ole tottuneet asumaan Ruoholahden tapaan kaupunkimaisen tiiviisti. Turvallisia leikkialueita on niukalti. Pikku Huopalahdessa ei ole vastaavia ympäristöongelmia.

Erityisesti Kalasatamassa liikenteen melu ja saasteet voivat olla ongelma ja ne tulisi ottaa suunnittelussa huomioon. Ympäristön rauhallisuuteen ja saasteettomuuteen tulisi kummallakin alueella kiinnittää muutoinkin huomiota esim. liiketilojen sijoittelussa. Tiiviin rakentamisen vastapainoksi suojatuilla pihapiireillä ja puistoilla on tärkeä merkitys.

Ruoholahdessa ja Pikku Huopalahdessa noin joka kolmas mainitsi erääksi muuttoon vaikuttaneeksi syyksi asuinympäristön rauhattomuuden ja noin joka kymmenes ilmoitti ympäristön rauhattomuudella olleen hyvin paljon vaikutusta alueelta muuttoon. Avovastauksista käy ilmi, että ympäristön rauhattomuudella tarkoitetaan lähinnä naapurustossa ja alueella ilmeneviä häiriöitä ja turvattomuuden tunnetta.

Alueiden sosiaaliset ongelmat ja turvattomuus ovat yhteydessä niille valikoituviin asukkaisiin ja muodostuviin alakulttuureihin. Nämä puolestaan heijastavat yleisimpiä yhteiskunnallisia kehitystendenssejä. Suomi ei tässä kehityksessä ole irrallinen saareke. Suunnittelun mahdollisuudet sosiaalisten ongelmien ehkäisemiseksi ovat rajalliset. Esiintyvillä sosiaalisilla ongelmilla ja häiriöillä on yhteyksiä alueiden väestön koostumukseen ja sillä taas asuntojen hallintamuotoihin ja toiminnalliseen ja fyysiseen rakenteeseen. Alueilla, joille on sijoittunut paljon syrjäytyneitä ja vähän koulutettuja maahanmuuttaneita ja romaneja, myös sosiaaliset jännitteet ja häiriöt ovat yleisiä. Rikollisten alakulttuurien muodostuminen ei Suomessakaan ole tuntematonta. Toisaalta, jos

uudelta alueelta muutetaan suuremman asunnon takia tai perhesuhteiden muuttuessa.

syrjäytyneiden ja "muiden" asunnon- ja muista tarpeista ei piitata, syrjäytyminen ja sosiaalisten ongelmien kärjistymisen vain kiihtyy. Myös Jätkäsaaren ja Kalasataman suunnittelussa nämä kehitystendenssit tulisi ottaa huomioon.

Jätkäsaaren ja Kalasataman maankäyttö tulisi jäsentää selkeästi asukkaiden itsensä valvottavissa oleviin ja hoitamiin yksityisiin alueisiin (asuntoyhtiöt), yritysten tai muiden yhteisöjen puolijulkisiin (esim. kauppakeskukset) ja selvästi julkisen kontrollin piirissä oleviin yleisiin alueisiin (kadut, torit, puistot). Syrjäisiä tai ei kenenkään omaksi kokemia alueita esim. massiivisia vuokrataloja tai takapihanomaisia, ei-kenenkään alueita ei tulisi rakentaa.

Asukkaiden kanssakäymistä ja kaupunkikulttuuria tulisi pyrkiä eri keinoin tukemaan, jotta alueille syntyisi turvallisuutta lisääviä sosiaalisia verkostoja ja välittämisen ilmapiiriä. Urheilu-, kulttuuri- ja kokoontumistiloista on myönteisiä kokemuksia. Kahvilat, pienravintolat, myymälät ovat tärkeitä elementtejä toimivien sosiaalisten verkkojen luomiseksi.

Viitteet

- 1) Korhonen 1998.
- 2) Vuori 1998.
- 3) Vuori 1998.
- 4) Korhonen 1998, 52.



8 JÄTKÄSAAREN JA KALASATAMAN SUUNNITTELUSSA HUOMIOON OTETTAVIA VIEREISTEN ASUINALUEIDEN PIIRTEITÄ

8.1 Yleistä

Jätkäsaaren uusista asukkaista huomattava osa tulee naapurialueilta alle kolmen kilometrin säteeltä. Kantakaupungin pohjoisosaan sijoittuva Kalasatama ei kuulu sosiaalisesti yhtä kiinteästi naapurialueisiin kuin Jätkäsaari. Asukkaiden vaihtuvuus on kantakaupungin pohjoisosissa suurempaa ja juurtuneisuus alueeseen heikompaa kuin eteläisissä ja läntisissä kaupunginosissa. Kalasatamaan tullaan muuttamaan jonkin verran lähikaupunginosista - ei kuitenkaan samassa määrin kuin Jätkäsaareen.

Kalasataman ja Jätkäsaaren rakentamisella voidaan monipuolistaa kantakaupungin asuntokannan ja väestön rakennetta.

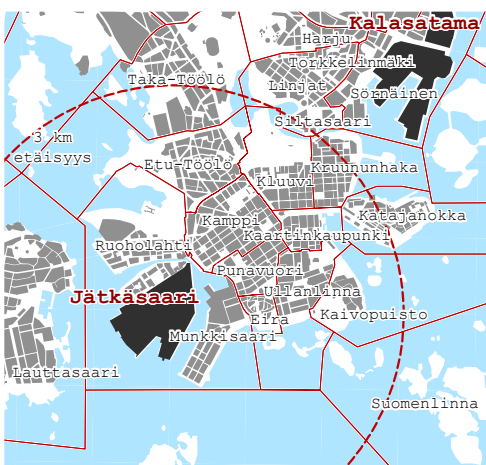
Jätkäsaaresta kolmen kilometrin etäisyydelle sijoittuu lähes koko eteläinen suurpiiri. Kalasatamasta kolmen kilometrin säteelle sijoittuvat keskinen suurpiiri ja Kulosaari sekä eräitä Laajasalon ja Herttoniemen reunaosia. Seuraavassa tarkastellaan eräitä Kalasatamasta ja Jätkäsaaresta kolmen kilometrin etäisyydelle sijoittuvien asuinalueiden piirteitä, joilla voisi olla merkitystä suunnittelulle. (Yksinkertaisuuden vuoksi tarkastellaan vain eteläisen suurpiirin ja keskisen suurpiirin piirteitä.)

8.2 Jätkäsaaren lähialueet - eteläinen suurpiiri

Muuttoliike

Muuttoliike eteläisen suurpiirin alueella on vilkasta. Noin joka viides asukas muutti eteläisen suurpiirin alueella vuonna 1997 (Helsingissä keskimäärin 18 %). Eteläisestä suurpiiristä lähteneistä muutoista noin kolmannes oli suurpiirin sisäisiä muuttoja.

Eniten alueilta muuttoon vaikuttivat elämän- ja perhetilanteen muutoksiin liittyvät tekijät ja korkeat asumiskustannukset. Esim. Ruoholahdesta noin joka toinen muutti alueelta perhe- tai elämäntilanteessa tapahtuneiden muutosten (esim. lasten kotoa muuttoon, avioeron tai työpaikan vaihtumisen) johdosta ja joka kolmas muutti korkeiden asumiskustannusten johdosta¹⁾.



Uudet alueet perustuvat merkittävältä osin paikallisesti toimiviin asuntomarkkinoihin. Eteläisen suurpiirin pienasuntovaltaisuus perus-

Asuntojen koko

Jätkäsaaren lähialueiden asuntokanta on jonkin verran pienasuntovaltaisempaa kuin Helsingissä keskimäärin. Kruununhaka, Katajanokka ja Töölö sijoittuvat keskiarvon yläpuolelle, mutta Taka-Töölö ja Lauttasaari alapuolelle.

Noin viidennes eteläisen suurpiirin asunnoista oli yhden huoneen pienasuntoja, vajaa kolmannes (29 %) kahden huoneen asuntoja, noin viidennes (19 %) kolmen huoneen asuntoja (kaksi huonetta ja keittiö) ja vajaa kolmannes (30 %) neljän huoneen tai tätä suurempia perheasuntoja.

Vaikka eteläisen suurpiirin asuntokanta on hieman pienasuntovaltaisempaa kuin Helsingissä yleensä, asuntojen keskimääräinen pinta-ala on eteläisessä suurpiirissä suurempi (62 m²) kuin Helsingissä keskimäärin (61 m²). Eteläisten kaupunginosien asuntokanta on pääosin vanhaa ja huoneet myös suurempia kuin uustuotannossa.

Asuntokunnat ja asumisväljyys

Suurpiirin asuntokunnat ovat varsin pieniä. Runsas puolet alueen 55 300 asuntokunnasta on yksihenkisiä ("sinkkuja" ja eläkeläisiä), vajaa kolmannes (29 %) on kaksihenkisiä. Kolmihenkisiä tai sitä suurempia asuntokuntia lähinnä lapsiperheitä on vain kuutisentoista prosenttia.

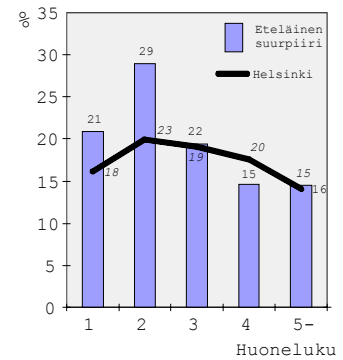
Asumisväljyys on kaikissa eteläisen suurpiirin peruspiireissä hieman kaupungin keskiarvoa suurempi. Ahtaasti asuvia asuntokuntia (enemmän kuin yksi henkilö huonetta kohden) oli noin 13 prosenttia, mikä on lähellä kaupungin keskiarvoa. Asumisväljyyden kasvattamistarvetta on kuitenkin tätä enemmän.

Eteläisessä suurpiirissä kahta huonetta suurempia asuntoja on kaupungin keskimäärää vähemmän. Asuntokannan monipuolisuuden kannalta erityisesti kolmioiden (3h+k) rakentaminen Jätkäsaareen olisi perusteltua. Toisaalta myös kaksioita ja yksiöitäkin tarvitaan, koska muuttajat eteläisistä kaupunginosista ovat pääosin pieniä ruokakuntia.

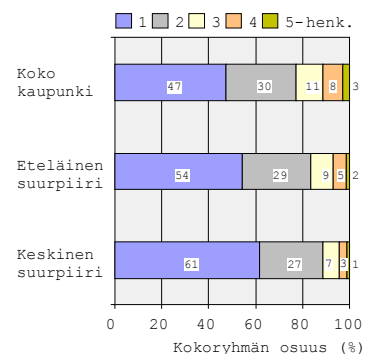
Asuntojen hallintamuoto

Eteläisen suurpiirin asunnoista oli vuoden 1996 alussa noin puolet (45 %) omistusasuntoja ja noin puolet muita asuntoja, lähinnä vuokra-asuntoja. Kovan rahan vuokra-asuntoja oli reilu kolmannes (38 %). Tällaisia lähinnä yksit-

Asuntojen kokojakauma

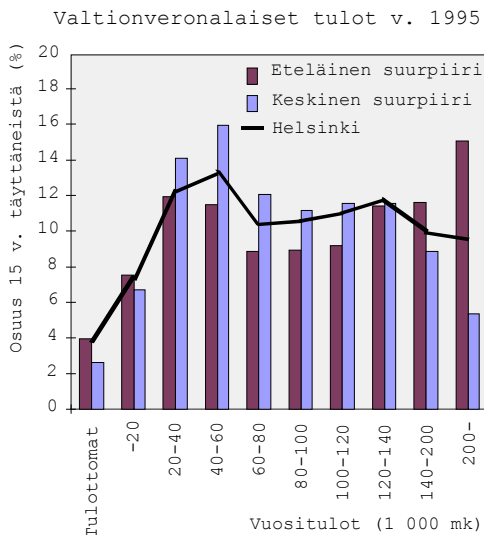


Asuntokunnan koko



telee, että Jätkäsaaren rakennetaan riittävästi suurempia perheasuntoja, joihin lähialueilta voi muuttaa perheeseen kasvaessa. Kalasata-

Tulotaso



täisten asunnonomistajien vuokraamia asuntoja on eteläisessä suurpiirissä selvästi enemmän kuin Helsingissä keskimäärin. Aravavuokra-asuntoja oli vain viitisen prosenttia (koko kaupungissa aravavuokra-asuntoja oli viidenes). Muita asuntoja, lähinnä asumisoikeus- ja osaomistusasuntoja oli alueella muutama prosentti.

Tulotaso

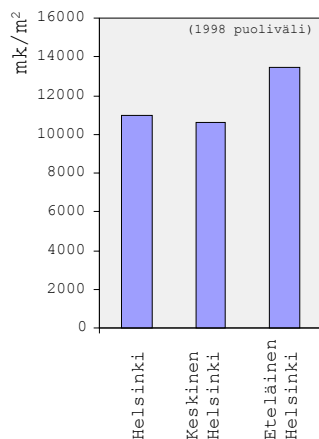
Eteläisen suurpiirin asukkaat ovat varsin hyvätuloisia. Keskimääräiset valtion veronalaiset tulot henkeä kohden olivat vuonna 1996 noin 117 193 mk (kaupungin keskiarvo 92 500 mk). Hyvin ansaitsevia tai suurituloisia tuloonsaajia oli eteläisessä suurpiirissä suhteessa enemmän ja pieni- ja keskituloisia suhteessa vähemmän kuin Helsingissä keskimäärin. Joka neljännellä eteläisen suurpiirin alueella asuvalla (27 %) valtionveronalaiset tulot olivat vuonna 1996 vähintään 150 000 mk vuodessa. Pienituloisimpia, alle 60 000 mk vuodessa ansainneita oli noin joka kolmas - jonkun verran kaupungin keskimäärää vähemmän.

Eteläisen suurpiiriin asukkaiden suhteellinen hyvinvointi näkyy myös toimeentulotuen saajien keskimääräistä vähäisempänä määränä. Vuonna 1997 toimeentulotuensaajia oli 9 300, noin yhdeksän prosenttia väestöstä, kun Helsingin keskiarvo oli 15,5 prosenttia.

On todennäköistä, että eteläisessä suurpiirissä väestön sosiaalinen status tulee jatkossa nousemaan entisestään ja pienituloisimpien osuus vähenemään keskusta-asumisen ja etenkin ranta-alueiden kovan kysynnän vuoksi. Noin joka kolmas ruoholahtelainen muutti alueelta korkeiden asumiskustannusten johdosta (tärkeä syy muuttoon).

Jätkäsaaren rakentamisella voidaan nopeuttaa kehitystä tai hillitä sitä.

Asuntojen hinnat



Asuntojen hinnat ja vuokrat

Asuminen eteläisessä suurpiirissä on kallista. Tilastokeskuksen vuokratiedustelun mukaan asuntojen keskivuokrat olivat eteläisissä kaupunginosissa 57 mk/m² kuukaudessa (v. 1998). Sotmittujen uusien vuokrasuhteiden vuokrat olivat kahden huoneen asunnoissa 75 mk/m² (mediaani). Koko Helsingissä keskivuokra (mediaani) oli vastaavana ajankohtana 64 mk. Yli sadan markan neliövuokrat pienasunnoissa eivät ole harvinaisia.

man läheisyydessä pienasuntojen osuus on vieläkin suurempi kuin eteläisessä kantakaupungissa, joten perheasuntojen rakentamisen tarve

Myös vuonna 1998 myytyjen asuntojen hinnat olivat eteläisissä kaupunginosissa selvästi kaupungin keskiarvon yläpuolella. Kun eteläisessä suurpiirissä asunnosta joutui vuonna 1998 maksamaan 13 500 mk neliöltä koko kaupungissa myytyjen asuntojen keskimääräinen neliöhinta oli 10 900 mk.

Eteläisen suurpiirin asuntojen hinta- ja vuokrataso nousee jatkossa entisestään. Jos kaupunginosaan halutaan muitakin kuin maksukykyisimpiä väestöryhmiä Jätkäsaareen tulisi rakentaa riittävästi arava-vuokra-asuntoja ja muita hintasäänneltyjä asumismuotoja vapaarahoitteisten asuntojen ohella. Näin myös monipuolistettaisiin kaupunginosien asuntokannan rakennetta.

Ikärakenne

Lapsia ja nuoria on eteläisen suurpiirin väestöstä suhteellisen vähän. Alle kouluikäisiä on kuutisen prosenttia kouluikäisiä ja nuoria (7-19 -vuotiaita) on asukkaista vajaa kymmenesosa. Suurin ryhmä ovat 20-40 -vuotiaat. Heitä on nelisenkymmentä prosenttia. Tätä vanhempia mutta alle eläkeikäisiä on noin kolmannes ja eläkeikäisiä neljätolista prosenttia väestöstä.

Uusille alueille muuttajat ovat paljolti nuoria lapsiperheitä. Lähellä sijaitsevien kaupunginosien työikäispainotteisuudesta johtuen on odotettavissa, että Jätkäsaareen valikoituu tavanomaista enemmän työikäisiä lapsettomia ja eläkeläistaloja (mikäli suurten asuntojen määrää ei kovasti kasvateta).

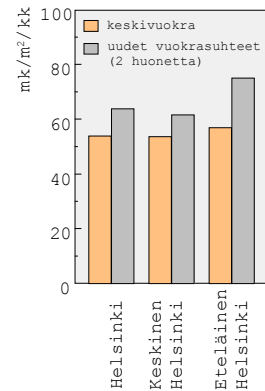
Koulutus

Eteläisen suurpiirin asukkaat ovat selvästi koulutetumpia kuin helsinkiläiset keskimäärin. Kolmannes on suorittanut korkeakoulututkinnon, ylemmän keskiasteen tutkinnon samoin kolmannes. Vain joka neljäs 15 vuotta täyttänyt ei ole perusasteen koulutuksen jälkeen suorittanut mitään muuta tutkintoa.

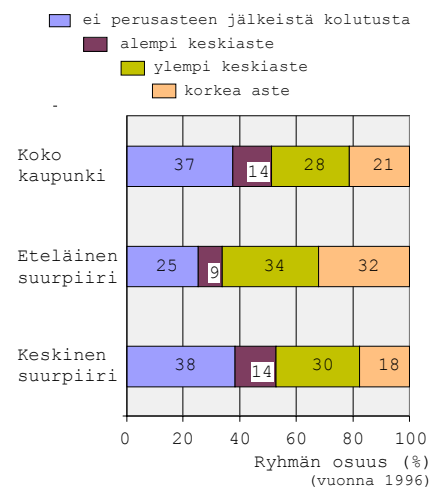
Ulkomaalaiset

Ulkomaalaisia on eteläisen suurpiirin väestöstä neljä prosenttia eli lähes saman verran kuin kaupungissa keskimäärin. Ulkomaalaisväestössä on kuitenkin keskimääräistä enemmän länsimaista tulleita ja keskimääräistä vähemmän entisestä Neuvostoliitosta ja Afrikasta tulleita (noin prosentin verran väestöstä).

Asuntojen vuokra



Koulutusaste



koskee myös Kalasatamaa. Lisäksi yleiset väestö- ja kaupunkipoliittiset syyt perustelevat perheasuntojen rakentamista. Toisaalta lähi-

neljän huoneen tai tätä suurempia perheasuntoja.

Myös asuntojen keskikoko on pienempi kuin Helsingissä keskimäärin. Asuntojen keskimääräinen pinta-ala on keskisessä suurpiirissä vain 46 m² kun se Helsingissä oli 61 m². Paitsi että asunnoissa on yleensä vain vähän huoneita ne ovat myös pinta-alaltaan pieniä.

Kalasadaman lähialueilla kahta huonetta suurempia huoneistotyypppejä on kaupungin keskimäärää selvästi vähemmän. Erityisesti perheasunnoiksi sopivia suurempia asuntotyypppejä kolme huonetta ja keittiö ja suurempia on vähän. Asuntokannan monipuolistamisen kannalta suurempien asuntotyyppien rakentaminen Kalasadaman alueelle olisi suositeltavaa.

Asuntokunnat ja asumisväljyys

Keskisen suurpiirin asuntokunnat ovat varsin pieniä. Lähes kaksi kolmesta asuntokunnasta on yksihenkisiä ("sinkkuja" ja eläkeläisiä), noin neljännes on kaksihenkisiä. Kolmihenkisiä tai sitä suurempia asuntokuntia, lähinnä lapsiperheitä, on vain noin joka kymmenes. Nämäkin sijoittuvat suureksi osaksi kantakaupungin pohjoisosien pientaloalueille.

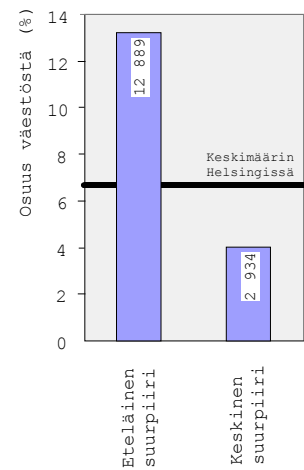
Myös keskimääräinen asumisväljyys on kaupungin keskiarvon alapuolella (29 m²/henkilö). Ahtaasti asuvia asuntokuntia (enemmän kuin yksi henkilö huonetta kohden) oli hieman kaupungin keskimäärää enemmän.

Keskisen suurpiirin väestörakenteen monipuolistamisen kannalta tulisi Kalasatamaan rakentaa tavanomaista enemmän suuria, perheille sopivia asuntoja. Toisaalta lähialueilta tuleva asuntojen kysyntä kohdistuu myös pieniin asuntotyypppeihin lähinnä kahden huoneen ja keittiön asuntoihin.

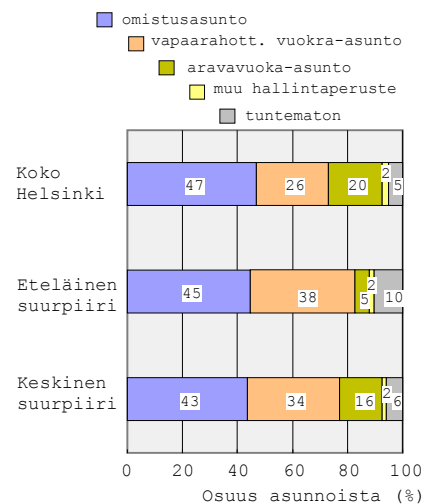
Asuntojen hallintamuoto

Keskisen suurpiirin asunnoista oli vuoden 1996 alussa vajaa puolet (43 %) omistusasuntoja, mikä on hieman kaupungin keskimäärää vähemmän. Vapaarahotteisia vuokra-asuntoja oli noin kolmannes. Tällaisia lähinnä yksittäisten asunnonomistajien vuokraamia asuntoja on suurpiirissä selvästi enemmän kuin Helsingissä yleensä. Aravavuokra-asuntojakin oli lähes kaupungin keskimäärää vastaavasti - noin joka kuudes asunto. Muita asuntoja, lähinnä asumisoikeus-

Ruotsinkielisiä



Asunnon hallintamuoto



muuttaa uuteen asuntoon niin, etteivät siteet tuttuun ympäristöön katkea. Kalasadaman läheisyydessä väestö on keskimääräistä pieni-

ja osaomistusasuntoja oli alueella vain muutama prosentti.

Etenkin Kallion, Vallilan ja Alppiharjun alueet ovat pienten yksityisten vuokra-asuntojen suuren määrän johdosta muodostuneet jos-sain määrin läpikulkualueiksi lieveilmiöineen.

Jos Kalasatamasta ei haluta monien Alppiharjun, Kallion ja Vallilan osien kaltaisia läpikulkualueita, suunnittelussa tulisi pyrkiä välttämään liiallista vapaa-rahoitteisten, sijoittajille sopivien asuntotyyppeiden rakentamista alueelle.

Tulotaso

Keskisen suurpiirin asukkaat ovat varsin pienituloisia. Valtion veronalaiset tulot henkeä kohden olivat suurpiirissä vuonna 1996 noin 84 600 mk (koko kaupungin keskiarvo 92 500 mk). Alle 60 000 mk ansaitsevia oli 40 % viisitoista vuotta täyttäneistä. Suurituloisia on puolestaan selvästi kaupungin keskiarvoa vähemmän. Vain 14 % ansaitsi vähintään 150 000 mk vuodessa, kun koko kaupungissa näin paljon ansaitsevia oli 20 %.

Keskisessä suurpiiriin alueella oli toimeentulotuen saajia hieman kaupungin keskiarvoa enemmän. Vuonna 1997 toimeentulotuensaajia oli noin 17 % väestöstä, kun Helsingin keskiarvo oli 15,5 %.

Koska Kalasataman viereisten alueiden väestössä on keskimääräistä pienituloisempaa, alueelle tulisi rakentaa myös näille väestöryhmille mahdollisia kohtuuhintaisia ja -vuokraisia asuntoja ja julkisia palveluja.

Asuntojen hinnat ja vuokrat

Vaikka keskisen suurpiirin asukkaat ovat varsin pienituloisia, asuntojen hinnat ja vuokrat eivät ole alhaisia, vaan kaupungin keskimääräistä tasoa. Asuntojen keskivuokrat olivat vuonna 1998 54 mk/m². Solmittujen uusien vuokrasuhteiden keskivuokrat (mediaani) olivat esim. kahden huoneen asunnoissa 62 mk/m² (Helsingin vastaava mediaani oli 64 mk). Yli sadan markan neliövuokrat pienasunnoissa eivät olleet harvinaisia.

Vuonna 1998 myytyjen asuntojen hinnat olivat keskisessä suurpiirissä kaupungin keskimääräistä tasoa. Kun keskisessä suurpiirissä asunnosta joutui vuonna 1998 maksamaan 10 600 mk neliöltä, koko kaupungissa myytyjen asuntojen keskimääräinen neliöhinta oli 10 900 mk.

tuloisempaa; alueella tulisi rakentaa tälle väestönosalle mahdollisia kohtuuhintaisia ja -vuokraisia asuntoja. Liiallista vapaarahoitteis-

On oletettavaa, että jatkossa keskisen suurpiirin asuntojen suhteellinen hinta- ja vuokrataso nousee entisestään rajoitetun tarjonnan johdosta. Tämä aiheuttaa syrjäytymispaineita alueen pienituloisimmalle väestölle. Kalasataman rakentamisella voidaan joko voimistaa tai hillitä tätä kehitystä.

Ikärakenne

Lapsia ja nuoria on keskisen suurpiirin väestöstä vähän. Alle kouluikäisiä on viitisen prosenttia, kouluikäisiä ja nuoria (7-19 -vuotiaita) vajaa kymmenesosa. Suurin ryhmä ovat 20-40 -vuotiaat, joita on nelisenkymmentä prosenttia. Tätä vanhempia mutta alle eläkeikäisiä on noin kolmannes ja eläkeikäisiä viitisentoista prosenttia väestöstä.

Kantakaupungin pohjoisosien väestön ikärakenteesta johtuen on odotettavissa, että Kalasatamaan valikoituu tavanomaista enemmän työikäisiä lapsettomia ruokakuntia ja myös eläkeläisiä, mikäli tällaiselle kysynnälle tehdään tilaa. Tämän johdosta Kalasatamaan tulisi rakentaa tavanomaista enemmän erityisesti aikuisväestölle ja vanhuksille soveltuvia asuntotyyppisiä ja palveluita.

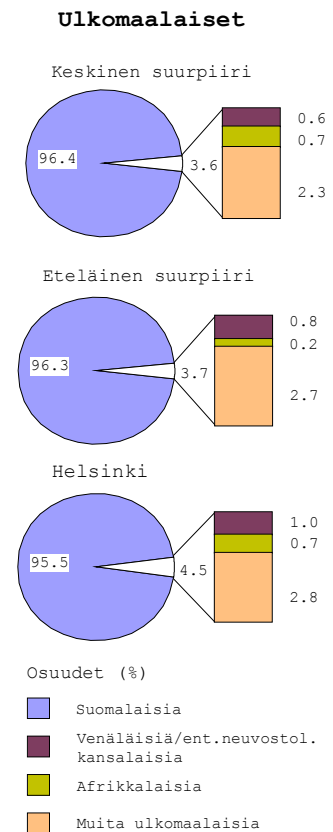
Koulutus

Keskisen suurpiirin asukkaiden koulutustausta on hivenen kaupungin keskiarvoa heikompi. Vajaa viidennes (18 %) on suorittanut korkeakoulututkinnon. Vajaa kolmannes on suorittanut ylemmän keskiasteen tutkinnon. Runsas kolmannes (38 %) ei ole perusasteen koulutuksen jälkeen suorittanut mitään muuta tutkintoa.

Ulkomaalaiset

Ulkomaalaisia on keskisen suurpiirin väestöstä vajaat 4 %, eli lähes saman verran kuin kaupungissa keskimäärin. Ulkomaalaisväestössä on kuitenkin keskimääräistä vähemmän entisestä Neuvostoliitosta ja Afrikasta tulleita (noin prosentin verran väestöstä).

On todennäköistä että ulkomaalaisväestön osuus alueella kasvaa. Ulkomaalaisten sijoittuminen ja integroituminen tiiviiseen kantakaupunkiin on helpompaa kuin esikaupunkialueilla. Maahanmuuttajille tarvitaan sopivia kokoontumis- ja toimintatiloja. Pienillä pohjakerroksen liike- ja työtiloilla voisi olla halvan työvoiman ja per-



ten, sijoittajia kiinnostavien asuntotyyppien rakentamista tulee välttää. Väestön sosiaalista kanssakäymistä voi edesauttaa pohja-

heyrittämisen johdosta menestymisen edellytykset.

Viitteet

1) Korhonen 1998.

kerrokseen rakennettavilla monipuolisilla tiloilla, mikä parantaa mm. ulkomaalaisperäisen väestön sijoittamista alueille.



9 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSIA

- 1 Uudet merelliset kaupunginosat tarjoavat mahdollisuuden Helsingin kaupunkimaisuuden (urbaanisouden) voimistamiselle. Tämä tarkoittaa, että olisi pyrittävä
 - toiminnalliseen monipuolisuuteen, jossa työ, asuminen, vapaa-aika, virkistys ja liikenne lomittuvat mahdollisimman paljon;
 - sosiaaliseen monipuolisuuteen, jossa kaupungin eri väestöpiirit ja ikäryhmät ovat rinnan;
 - kulttuuriseen monipuolisuuteen, jossa eri kieli- ja etnisille ryhmille luodaan näiden ominaispiirteiden säilyttämistä edistäviä toimitiloja ja kaupunkiympäristöä;
 - kaupunkilaisten mahdollisimman suureen valintamahdollisuuteen liikkumisen, tilankäytön, elämäntyylin ja asumismuodon suhteen;
 - suunnittelemaan julkista tilaa julkista käyttöä varten, erityisesti rannat;
 - kaupunginosien omaleimaisuuden ja identiteetin luomiseen, jotta alueet löytäisivät sijansa kaupunkilaisten yleisessä tietoisuudessa;
 - liike-, palvelu- ja työtilojen sijoittamiseen myös asuin- ja toimitilarakennusten katutasoon;
 - julkisten sisätilojen tavallista laajempaan rakentamiseen;
 - tekemään alueelle muuttamisen yhtä helpoksi kuin sieltä pois ja alueen sisällä muuttaminen.
- 2 Kaupunginosat on rakennettava niin, että niistä tulee osa helsinkiläisten mentaalista kaupunkikarttaa
 - antamalla kaupunginosille oma profiilinsa, jonka avulla kaupunkilaiset tunnistavat uudet kaupunginosat omaleimaisina kaupunkikulttuuria luovina alueina;
 - sijoittamalla kaupunginosaan koko kaupunkia tai pääkaupunkiseutua palvelevia toimintoja, jotka liittyvät ne kiinteäksi osaksi kaupunkiseutua;

Ranta-alueiden rakentamisella on mahdollisuus välttää lähiömäisyyden tuntua ja voimistaa kaupunkimaista Helsinkiä sekä vahvistaa kaupungin

- sijoittamalla asuntoja ja työpaikkoja lähemmäksi niin, että alueet liittyvät seudulliseen kaupunkikokonaisuuteen ja pääsevät seudun asukkaiden tietoisuuteen.
- 3 Kaupunginosia on rakennettava hyödyntämällä niiden historiallisia ominaispiirteitä ja kaupunkirakenteellisesti luonteenomaisia sijaintia, niin että saavutetaan jatkuvuus kaupunginosasta toiseen.
- 4 Kaupunginosien asuntotuotannon ohjelmoinnilla voidaan vaikuttaa koko kaupungin asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamiseen. Ohjelmissa olisi erityisesti otettava huomioon lähiympäristön kehittämistarpeet; lähikaupunginosia voidaan sekä tukea että täydentää uusia kaupunginosia rakentamalla.
- 5 Kaupunginosien suunnittelussa ja toteutuksessa olisi otettava huomioon lähialueilta muuttoaikeissa olevien asuntojen kokoa, laatua, asumiskustannuksia ja asuinympäristöä koskevat tarpeet, koska huomattava osa kantakaupungin uusien alueiden väestöstä valikoituu lähialueilta.
- 6 Kaupunginosien suunnittelussa ja toteutuksessa olisi tuettava maahanmuuttajien sosiaalista, kulttuurista ja taloudellista sopeutumista uusiin olosuhteisiin.
- 7 Alueen eri väestö- ja intressiryhmille pitäisi antaa aktiivinen rooli alueiden hallinnossa ja kehittämisessä.
- 8 Kaupunginosista suunnitellaan lapsiperheille soveliaita vaihtoehtona Helsingin seudun luonnonläheisille lapsiystävällisille asuinalueille.
- 9 Edellä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi tulisi muodostaa asiantuntijatyöryhmä jo suunnitteluvaiheessa neuvoa antavaksi elimeksi.

Lähdeluettelo:

- Blomstedt, P. E.: "Helsingin tulevaisuus I, Yleiskaava", *Arkkitehti* 1932, s. 49-55.
- Blomstedt, P. E.: "Helsingin tulevaisuus III, 'Helsingin kaupungin keskiosien asemakaavaehdotus' ja professori Saarisen lausunto eräistä Helsingin asemakaavakysymyksistä", *Arkkitehti* 1932, s. 163-169.
- Campbell, Colin: *The Romantic Ethic and the Spirit of Modern Consumerism*. Oxford: Basil Blackwell, 1987.
- Graham, Stephen & Simon Marvin (1996): *Telecommunications and the City. Electronic Spaces, Urban Places*. Routledge, London.
- Haapanen, Eero (1997): "Mitä on sörkkalainen ilman Kivionokkaa?". Vanhankaupunginlahti työväen kesäpaikkana. Artikkelijulkaisussa *Työväentutkimus* 1997. Tammer-Paino.
- Hankonen, Johanna (1994): *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta*. Tampere: Gaudeamus Kirja, Otatieto Oy ja TTKK Arkkitehtuurin osasto.
- Helsingin maalaiskunnan yleiskaava, Maankäyttö vuonna 2000, Arkkitehtitoimisto Salonen-Savela, Tikkurila 1968.
- Helsingin kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotus (1932).
- Helsingin kaupungin metrotuotoimikunnan mietintö (1964), II osa Periaate-ehdotukset Helsingin metron suunnitelmasta ja toteuttamisohjelmasta.
- Helsingin seutu, Ryhmittelykaavio, asukasluvut (1959), kartta, Helsingin seutukaavaliitto.
- Helsinki, yleiskaavaehdotus 1970, Osa I perusselvitys (1970).
- Hertzen, Heikki v. (1946): *Koti vaiko Kasarmi Lapsillemme*. Werner Söderström/Väestöliiton julkaisuja n:o 15.
- Jallinoja, Riitta: *Asumisen tavat ja tyylit*. Artikkeliteoksessa *Koti Helsingissä. Urbaanin asumisen tulevaisuus*. Toim. Kaarin Taipale & Harry Schulman. Helsingin kaupungin tietokeskus 1997.
- Jung, Bertel: "Stor-Helsingfors", *Arkitekten* 1911, s. 90-100.
- Juntto, Anneli (1998): *Omistusasuntoko säästämistä ja vuokralaisuus kulutusta?* Artikkelijulkaisussa *Hyvinvointikatsaus, spesiaali* 1998. Tilastokeskus, Helsinki.
- Kolbe, Laura (1988): *Kulosaari, unelma paremmasta tulevaisuudesta*. Helsinki, Kulosaaren kotiseuturahaston säätiö, Otava.
- Korhonen, Erkki (1998): *Ruoholahti, Pikku-Huopalahti, Meri-Rastila ja Kallahti muuttaneiden silmin*, Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1998:8.
- Lankinen, Markku: *Asuinpaikan valinta: status, etäisyys vai totunnaisuus?* Artikkeliteoksessa *Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla*. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1997:2.
- Lehtonen, Turo-Kimmo & Pasi Mäenpää: *Valtava mustekala. Kuinka kauppakeskusta käytetään?* Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1997:6.

- Maurý, Jon: Ilmakuva pääkaupunkiseudun sosiaalisista eroista 1990-luvun alussa, julkaisussa Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla, Helsinki 1997.
- Meurman, Otto-I. (1947): Asemakaavaoppi. Helsinki, Otava.
- Mäenpää, Pasi (1993): Niin moni tulee vastaan. Katutason tutkimus kaupunkijulkisuudesta. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1993:14.
- Mäenpää, Pasi (2000): Digitaalisen arjen ituja. Kännykkä ja urbaani elämäntapa. Artikkelit teoksessa 2000-luvun elämä, toim. Hoikkala, Tommi & J.P. Roos. Painossa, Gaudeamus.
- Roivainen, Irene (1999): Sokeripala metsän keskellä. Lähiö sanomalehden konstruktiona. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1999:2.
- Roos, J.P.: Suomalainen elämä. Helsinki: SKS 1987.
- Eliel Saarinen, Munkkiniemi-Haaga ja Suur-Helsinki, Tutkimuksia ja ehdotuksia kaupunkijärjestelyn alalta, Helsinki 1915.
- Sundman, Mikael (1983): Helsingin rakentumisen vaiheet - Stadier i stad, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Tani, Sirpa (1995): Kaupunki taikapeilissä. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1995: 14.
- Turkki, Teppo (1998): Minuus mediassa: uusia identiteettejä metsästäessä. Jyväskylä, Atena.
- Vaattovaara, Mari (1998): Pääkaupunkiseudun sosiaalinen erilaistuminen. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1998: 7.
- Vuori, Pekka (1998): Mistä uusien asuinalueiden asukkaat ovat lähtöisin, Helsingin kaupungin tietokeskuksen neljännesvuosijulkaisu 4/98.

