



## HELSINGIN YLEISKAAVA

”Hetki suunnittelijana” - Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuudesta karttakyselyssä



# HELSINGIN YLEISKAAVA

## **”Hetki suunnittelijana” - Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuudesta karttakyselyssä**

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Teksti: Timo Kopomaa

Kannen graafinen suunnittelu: Tsto

## Tiivistelmä

”Helsinki 2050” -verkkokyselyn avoimet kysymykset koskivat tulevaisuuden Helsinkiä. Kyselyyn vastasi yli 4 600 henkilöä. Vastaajat kertoivat avovastauksissa karttapaikannusten yhteydessä valitsemistaan kohteista ja mahdollisista suunnitteluideoista. Excel-taulukkoon koottua aineistoa rajattiin selvitystyössä valituin avainsanoin kuvattaviksi aihepiireiksi, jotka perustuivat vähintäänkin muutaman vastaajan kommentteihin ja enimmillään useampiin satoihin kirjattuihin mainintoihin. Saatujen havaintojen luokittelu noudatti yleiskaavan 2050 Vision sisällöllisiä painotuksia. Joukkouttamisen strategisia tavoitteita seuraten pyrittiin kartoittamaan vastaajien ideat, kuulemaan asukkaita yleiskaavan työstämiseksi, ennakoimaan muutoksia nykykaupunkilaisuudessa sekä kirjaamaan ehdotettujen suunnitteluratkaisujen diversiteettiä.

Kaupunkiasujat ovat kiinnostuneita oman reviirinsä hallinnasta ja laajemminkin kaupungin kehittämisestä. Nykykaupunkisuunnittelua tarkasteltiin maininnoissa usein optimistisessä kehittämisvaihtoehtoja tarjoavassa myötäelämisen hengessä. Merkittävä osa verkkokommentointia koski asumista ja virkistysympäristöjä. Tiivis rakentaminen määrittyi sekä kaupunkimaisuutena että kylämäisyytenä. Tiivistävää rakentamista kannatettiin lähiömäisissä ympäristöissä, pienteollisuusalueilla ja avoimille pysäköintikentille. Pientalojen rakentamiseen suhtauduttiin toisaalta myönteisesti, toisaalta kielteisesti. Työpaikoista puhuessaan useimmat vastaajat ottivat esille työpaikkoja ja asumista sekoittavat ratkaisut.

Urbaani Helsinki rajautui tiiviin korttelirakenteen alueelle, jota haluttiin tulevassa kaupunkisuunnittelussa laajennettavan. Urbanisuutta kaivattiin myös nykyisiin lähiöihin. Ostoskeskusten nykytila herätti kritiikkiä ja toiveita kehittämisestä. Yksityisautoiluun suhtauduttiin kriittisesti, kun samalla haluttiin suosia kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa ajattelua ja asumistapaa. Myönteistä suhtautumista välitettiin kadunvarren vinopysäköinnille, asukaspysäköinnille sekä liityntäpysäköintikeskuksille.

Verkostokaupunki-ideoiden mukaisesti liikkumisverkostojen kehittämistä toivottiin raideliikenteessä ja vesiliikenteessä sekä kävely- että pyöräily-yhteyksien osalta. Jalankulkijoiden suosimien paikkojen liikenteellisen ketjuttamisen nähtiin tukevan katuelämää. Julkisen liikenteen sujuvuus on entistä tärkeämpää, kun esikaupunkivyöhykkeeseen ja lähiöiden elämään linkittyvät toiveet bulevardisoinnista ja sen tuottamasta kaupungin tiivistymisestä.

Merelliseen kaupunkiin kaivattiin lisää siltayhteyksiä. Osin ristikkäisiä olivat toiveet verkostomaisista viheryhteyksistä ja -käytävistä verrattuna tiiviiksi rakennetun urbaanin ympäristön puistomaisiin ratkaisuihin. Ensi mainittuun liittyen Keskuspuistosta todettiin, että sen tulisi olla paremmin reititetty, valaistu, siistitty, ryhdikkäämpi ja monipuolisempi sekä yhtenäisenä kokonaisuutena säilytetty ja näin muodoin katkeamaton. Urbanit kalliit puolestaan mainittiin ainutlaatuisiksi kaupunkiluonnoksi. Henkireikätiloiksi miellettiin tyypillisesti rakentamattomat, suojeltavat ja hyvän sijainnin omaavat tärkeiksi koetut paikat. Viljelypalstat, siirtolapuutarhat ja golf-kentät määrittyivät eräissä kommentteissa tilallisiksi turhakkeiksi, jotka tuli kaavoittaa tai muuten saattaa uuteen ja aiempaa laajempaan käyttöön.

## Esipuhe

Kaupunkilaisuudessa on tapahtunut käänne, jota voidaan kuvata suuntautumisena kohden uusurbaanisuuutta. Vaikutteita on saatu ja haettu eurooppalaisista kaupungeista. Muutoksen suuntaa ovat kaupunkisuunnittelijoiden rinnalla olleet määrittämässä itse kaupunkiasujat. Nuori urbaani sukupolvi haluaa vaikuttaa kaupunkikehitykseen. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tuoreen Kaupunkikaavan eli Helsingin yleiskaavan Visio 2050 tavoitteena on toimia muutoksen ajurina. KSV:n toteuttaman uutta yleiskaavaa palvelevan kyselyn vastaajat olivat pääosin kantakaupungissa asuvia nuoria aikuisia, jotka poikkeuksellisen aktiivisesti vastasivat karttakyselyyn ja ideoivat laajasti kaupunkisuunnittelullisia ratkaisuja. Näille helsinkiläisille verkkohengailu on luontevaa, nopeaa ja helppoa, siksi web-pohjaiseen kyselyyn saatiin runsaasti vastauksia ja tuoreita aloitteita.

Tutkijan tehtävänä oli paikantaa kerätystä kyselyaineistosta kaupunkikehityksen toivottuja painotuksia ja ehdotettuihin ratkaisuihin sisältyviä merkityksiä. Olennaista oli saada esiin erilaisia näkemyksiä ja tavoittaa säännönmukaisuudet.

Käsillä olevaa selvitystyötä varten Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston puolelta tutkijan työskentelyä koordinoivat yleiskaavapäällikkö Rikhard Manninen sekä yleiskaavasuunnittelijat Satu Tarula ja Alpo Tani. Tutkimusraportin kannessa on kuva sanapilvestä, jonka kaupunginosakohtaisesta aineistosta tuotti projektipäällikkö Jaakko Rajaniemi Hackathon-tapahtumaan huhtikuussa 2014.

Helsingissä 17.9.2014 tutkija *Timo Kopomaa* (T&K, tmi)

## **”Hetki suunnittelijana” - Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuuteen karttakyselyssä**

### **SISÄLLYS**

<b>Johdanto: Ideoiva kaupunkilainen</b>	<b>5</b>
<b>Verkkopohjainen kysely joukkoistamisena</b>	<b>6</b>
<b>Tutkimuksen toteutus</b>	<b>7</b>
<b>Havainnot</b>	<b>8</b>
<b>1. Asuminen – enemmän kaupunkimaista, vähemmän lähiötä</b>	<b>8</b>
<b>2. Liikenne ja liikkuminen: hidasta ja nopeaa</b>	<b>11</b>
<b>3. Viher-virkistysmahdollisuuksien valikoimaa</b>	<b>13</b>
<b>4. Merellisyyttä vaalien</b>	<b>17</b>
<b>5. Urbaanius suunnittelussa ja kaupunkikuvassa</b>	<b>18</b>
<b>6. Elinkeinot: työ, kauppa, palvelut</b>	<b>20</b>
<b>7. Merkintöjä kansainvälisyydestä</b>	<b>22</b>
<b>Päätelmät</b>	<b>22</b>
<b>Liitteet</b>	<b>25</b>

## Johdanto: Ideoiva kaupunkilainen

Pääkaupunkiseudulla, pääosin Helsingissä asuvat ja Helsingin kaupunkisuunnittelusta kiinnostuneet ihmiset asettivat vuoden 2013 syksyllä kartalle yleiskaavallisesti merkityksellisiä pisteitä. Sähköiselle karttapohjalle saatiin yli 33 000 paikannusta. Kyselyyn vastasi yli 4 600 henkilöä. Verkon kautta tapahtuva osallisuus Helsingin kaupunkisuunnittelun tulevaisuuteen näytti kiinnostavan etenkin nuoria kaupunkilaisia.

”Helsinki 2050” -verkkokyselyn avoimet kysymykset koskivat tulevaisuuden Helsinkiä. Kartalle oli mahdollista merkitä esimerkiksi paikkoja, jonne voidaan rakentaa asuntoja, minne kaivataan parempia kulkuyhteyksiä, missä on kohennusta kaipaavia kaupunkitiloja tai missä sijaitsevat tärkeät virkistysalueet. Myös kyselyn väittämäsivulla olleiden kysymysten sisällöt oli rakennettu yleiskaavatyöskentelyä ajatellen. Tietoa haluttiin saada kaupunkilaisten mielipiteistä yleiskaavaluonnoksen suunnittelun pohjaksi.

Web-pohjaisessa kyselyssä oli toive siitä, että vastaaja kertoisi karttapaikannuksen yhteydessä lisää valitsemastaan kohteesta tai ehkä aivan uudesta suunnitteluideasta. Uusia ideoita kirjautui yhteensä 560. Ehdotukset olivat vaihtelevia, esimerkiksi ”Lohja liitettävä Helsinkiin”, tarvitaan ”kaavoitusyhteistyötä” naapurikuntien kanssa, ”kelluva kerrostaloalue”, ”sisäpuisto”, ”tuulivoimaloita” ja järkevään kuluttamiseen ohjaava ”Roskalavapaviljonki 2014” -tapahtuma. Uudet ideat eivät sisällöllisesti eronneet omaksi ryhmäkseen muista karttakyselyn merkinnöistä. Kaikista kyselyn vastauksista muodostui huomattavan runsas kommentointiaineisto ja eräänlainen ideapankki kaupunkilaisten kokemuksellisenä palautteena. Verkkokyselyn toteutti Mapita Oy marras-joulukuussa 2013 yhdessä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kanssa (Mapita 2014).

Mapitan selvityksessä keskeinen havainto oli, että kaupungin kasvu ja tiivistäminen koettiin positiivisena kehityksenä: vastaajat suhtautuivat myönteisesti kaupungin tiivistämiseen ja tätä seuraaviin rakenteellisiin muutoksiin. Kaupungin kehittämisestä kiinnostuneet ihmiset mielsivät tiivistyvän kaupungin kiehtovaksi ja uutta kaupunkikulttuuria luovaksi. Vastaajien mielestä uusia rakentamisen paikkoja löytyy asemien läheltä, nykyisiä isoja teitä kaventamalla ja usein myös omalta asuinalueelta. Vastaajat arvostivat ulkoilua pienillä, kodin lähelle sijoittuvilla puistoalueilla. Myös ajatus joukkoliikennekaupungista sai kannatusta.

Jo yleiskaavatasolla on mahdollista asettaa laatutavoitteita yksityiskohtaisemmille suunnitelmille (KSV 2013: 2). Yleiskaavan toteuttamisohjelmaan on mahdollista sisällyttää ohjauskeinoja, joilla tavoitellaan entistä kaupunkimaisemman ympäristön luomista. Tällaisia voivat olla esimerkiksi ohjeistus rakennusten suunnittelusta kiinni katulinjaan sekä luopuminen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa niin sanotuista suojaviheralueista. Hyvän kaupunkiympäristön suunnittelussa tulisi aina ottaa huomioon myös sosiaaliset, taloudelliset sekä kestävä kehityksen mukaiset periaatteet.

Niin kutsutun YIMBY-ajattelun (*Yes In My Bac Yard*) mukaista on, että kaupunkilaiset mieltävät mahdolliset rakennushankkeet ja -kohteet keinoiksi vahvistaa seudun menestystekijöitä ja myönteistä kehitystä. Samalla tyypillisesti halutaan vaikuttaa esimerkiksi julkisen liikenteen suosion kasvattamiseen, jalan tai pyörällä liikkuvien kaupunkilaisten tarpeiden huomioimiseen sekä ympäristön uusiin esteettisiin laatustandardeihin.

”Lisää kaupunkia Helsinkiin” -ryhmän toiminta on hyvä esimerkki täydentävää kaupunkirakentamista suosivasta yimby-liikehdinnästä. Kaupunkikehittämiseen aktiivisesti suuntautuneen asukasryhmän verkkosivuilla seitsemän henkilön moderaattoriipiiri on tarvittaessa ohjannut hyvinkin vilkasta nettikeskustelua. Ryhmässä on työn alla ollut myös niin kutsuttu Pro Helsinki 2.0, joka on laajapohjainen kaavatarkastelu Helsingin tulevaisuuden kehittämiseksi. Lisää kaupunkia -ryhmä ajaa huomispäivän helsinkiläisten asiaa ja on tulevien kaupunginosien yhdistys (*Suomen Kuvalehti* 21.2.2014). Kansalaisaloittein pyritään vaikuttamaan aktiivisesti kaupunkisuunnitteluun. Samalla kaupunkisuunnitteluvirasto on Helsingissä ymmärtänyt uusien vuoro vaikutuskanavien hyödyntämisen merkityksen. Viranomaistaho on tulkinnut tehtävänsä laajemmin kuin vain lakisääteisenä osallisuuden vahvistamisena. Aktiivinen yimby-liikehdintä, johon käsitteeseen on viitattu 1990-luvulta lähtien, on merkinnyt esimerkiksi vaihtoehtosuunnitelmien laatimista, koulutustoimintaa, tiedonjakamista ja verkostoitumismahdollisuuksien lisäämistä. Elinympäristönsä myönteisestä kehityksestä vastuun ottavat kansalaiset ovat olleet toivottamassa uudet kannatettavat rakennushankkeet tervetulleiksi omiin naapurustoihinsa ja kotikaupunkiinsa.

### **Verkkopohjainen kysely joukkoistamisena**

Yimby-ilmiö syntyy, kun yhdyskuntien kasvu ja siihen liittyvät muutokset kohtaavat asukkaiden kasvavat vaatimukset ja parantuneet vaikutusmahdollisuudet. Aktiiviset ja osaavat asukkaat saattavat tänä päivänä tuottaa kaupunkisuunnittelijoiden rinnalla uutta tietoa ja suunnitelmia. Asukasaktiivien yimby-toiminta, jossa puolletaan tai ehdotetaan uusia täydennysrakennushankkeita, ilmentää paikallista kiinnostusta omaan lähiympäristöön unohtamatta seudullista näkökulmaa. Sosiaalinen media on osaltaan totuttanut ihmiset antamaan palautetta viranomaisille. Helsingissä muun muassa apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, joka on aktiivinen sosiaalisen median käyttäjä, on muuttanut virkamiesratkaisuja saamiensa kansalaisviestien pohjalta.

Kaupunkisuunnitteluviraston karttakyselyyn vastanneet toimivat mielipiteen ilmaisijoina. Käyttäjäkysely oli internet-pohjainen palautejärjestelmä, joka tuki kaupunkilaisten konsultaatiota tulevaan kaavatarkasteluun. Verkkopohjaisessa kyselyssä toimeksiantaja eli kaupunkisuunnitteluvirasto kokosi yhteisön osaamista rajattua tehtävää varten. Käytäntöä voidaan kuvata joukkoistamisena (*crowdsourcing*; Surowiecki 2004) hajautettuun ongelmanratkaisu- ja tuotantomalliin, kun tavoitteena oli nyt kehittää kaupunkia. Sähköisen kyselyn karttapaikannustekniikka on esimerkki teknologisesta kehityksestä, joka on onnistunut

lähentämään suunnittelun ammattilaisia ja harrastelijoita. Tähän viittaavat myös Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston käyttämät iskusanat ”sisäisen suunnittelijan” löytämisestä sekä kaupunkilaisten toimimisesta ”hetken suunnittelijana”.

Joukkoistamisen kautta suunnittelun tueksi voidaan koota kaupunkilaisten kokemustietoa, yleisosaamista ja paikallistuntemusta sekä mahdollisesti ideointiin tai visiointiin liittyvää luovuutta. Ymmärrys on, että moniarvoisen asukaspalautteen ja joukkoistamisen kautta tuotteesta eli kaupungista tulee sellainen kuin asiakkaat eli kaupunkilaiset haluaisivat sen olevan. Koostaminen ja yhteenvedot - mitkä tutkimuksen teon työvaiheet toteutuvat esimerkiksi julkisuudessa esiteltäessä kyselyn tuloksia - toimivat joukkoistamisprosesseihin osallistuville usein myös palkintona osallistumisesta. Tätä niin kutsuttua aggregointia tekevät esimerkiksi fasilitoijiksi määritellyt toimijat (*Yhteistoiminnan rakentajat*, 2012).

Joukkoistamisen myötä toteutettu tuotekehitys voi vahvistaa asiakkaiden sitoutumista brändiin, Helsingin kaupunkiin, samalla kun osallisuuden kautta rakennetaan suhdetta suunnittelusta vastaavaan organisaatioon. Palautteena karttakyselystä vastaajat kommentoivat, että sovelluksessa ei ollut tilaa esittää vapaasti yleisiä asukastoiveita ja, että liikennekysymystä varten tulisi jatkossa olla oma kyselynsä ja, että myös alueiden syrjäytymiskehitystä olisi pitänyt yrittää selvittää. Kun verkkokyselyn toimeksiantajaksi ymmärretään Helsingin kaupunki, voi vastaajaa motivoida paneutumaan kyselyn kysymyksiin paitsi kiinnostus omaan elinympäristöön, myös ylisukupolvinen kiintymys omaa kotiseutuaan kohtaan.

### **Tutkimuksen toteutus**

Kaupunkitutkimuksellisen selvitystehtävän aineistona on avoin data tiedostomuodossa. Siihen on listattu verkkokyselyn yhteydessä kirjatut lyhyet selostukset tai muutamien sanojen mittaiset maininnat (<http://www.hel.fi/hel2/ksv/karttakysely/>). Avovastauksia on taulukkomuotoon tallennettuna yhteensä 15 612 kpl.

Vastaajista 30 - 49-vuotiaita oli yli puolet. Nuoret vastaajat (30 - 39-vuotiaat) olivat Helsingin väestöön suhteutettuna yliedustettuja. Iäkkäämmät (yli 60-vuotiaat) puolestaan olivat aliedustettuja. Kolmanneksen vastaajista muodosti kukin kolmesta perhetyypistä siten, että eniten oli parisuhteessa eläviä, sitten lapsiperheellisiä ja lopuksi yksin asuvia. Kallio oli parhaiten edustettu kaupunginosa, sieltä vastaajista tuli noin seitsemän prosenttia. Yli 2/3 vastaajista uskoi asuvansa omalla asuinalueellaan vähintäänkin melko todennäköisesti vielä viiden vuoden kuluttua. (Mapita 2014)

Selvitettäviä tutkimuskysymyksiä olivat:

- Millaisia näkemyksiä asukkaat ovat liittäneet kaupunkisuunnittelua palveleviin karttapaikannuksiinsa?
- Miten asukkaiden kommentit suhteutuvat tulevan kaupunkikaavan tavoitteisiin?



- Mitä kaupunkisuunnittelun kannalta merkityksellisiä ideoita on kirjattu verkkokyselyn avovastauksiin?
- Millainen on karttapaikannuksiin kirjattujen tarkennusten välittämä kuva urbaanin asumisen muutoksesta?

Tarkastelu on sosiaalitieteellistä laadullista tutkimusta. Aineistosta on etsitty ei-typillistä ja kiinnostus on suunnattu yllättäviin havaintoihin. On korostettu erilaisuutta ja keskitytty moninaisuuteen ja ilmeneviin eroihin, mutta myös yhtäläisyydet esiin nostettujen teemojen sisällä on huomioitu. Vastauksissa käsiteltyjen aihepiirien esiintymisestä tehtiin määrällisiä huomioita. Yleistettävyysongelmaa on ratkaistu viittaamalla muuhun tutkimukseen tai selvitystyöhön sekä palaamalla taustatyönä tehtyihin neljään asiantuntijahaastatteluun. Keväällä 2014 haastateltiin kaupungin tiivistämistä pohtineita kaupunkiaktivisteja Mikko Särelää 3.3.2014, Tristan Hughesia 10.3.2014, Martti Aihaa 17.3.2014 ja Simo Sankaria 1.4.2014.

Excel-taulukossa olevaa aineistoa rajattiin selvitystyössä valituin haku-/avainsanoin kuvattaviksi aihepiireiksi, jotka perustuivat vähintäänkin parin vastaajan kommentteihin ja enimmäkseen useampiin satoihin kirjattuihin mainintoihin. Saatujen havaintojen luokittelu noudatti yleiskaavan Visio 2050:n sisällöllisiä teemoja (KSV 2013: 23). Valitut avainsanat on kirjattu aakkosjärjestyksessä raportin loppuun liitteeksi (Liite 1). Kunkin avainsanan yhteydessä on lisäksi mainittu suluissa kyseisen termin esiintymiskertojen lukumäärä. Näin saatiin mahdollisimman edustava läpileikkaus karttakyselyaineistosta ja sen aihepiireistä. Joukkouttamisen strategisia tavoitteita seuraten pyrittiin kartoittamaan vastaajien ideat, kuulemaan asukkaita yleiskaavan työstämiseksi, ennakoimaan muutoksia nykykaupunkilaisuudessa sekä kirjaamaan ehdotettujen suunnitteluratkaisujen diversiteettiä.

## Havainnot

### 1. Asuminen – enemmän kaupunkimaista, vähemmän lähiötä

Merkittävä osa saadusta verkkokommentoinnista käsitteli asumista. Palautteen ja ehdotusten skaala oli laaja. Parannusehdotuksissa oli esillä uudet mahdolliset kaupunginosat ja uudet asuinrakennukset päätyen lopulta katuelämän yksityiskohtiin, hidastetöyssiin, katusiisteyden vaalimiseen tai viheristutuksiin, jotka luonnon elementit ovat nekin erään tyyppistä täydennysrakentamista ja tiivistymistä: ”Viikintien liittymään mahtuisi kokonainen kaupunginosa”, ”Amsterdam-tyylinen talorivi rannassa olisi mielestäni kauniimpi kuin nykyinen Krunikan (Kruununhaan) ympäriajorata ja Pohjoisranta rauhallisempi ja hienompi asuinkatu”, ”kivikylä, saisiko mahtumaan puita”. Karkeasti ottaen suunnittelulle tarjotaan kahta vaihtoehtoa: joko korvata aiemman yhdyskuntarakenteen mukainen puuttuva palanen (korvaava rakenne) tai hyödyntää laajasti ja syvältä käyden syntyneitä avoimuutta luomalla uudenlaista kaavaa ja ilmettä alueelle (uutta luova ratkaisu).

Korvaavan täydennysrakentamisen ideaali esimerkiksi vanhalle pienteollisuusalueelle lähentelee puutarhakaupunkimaista asumista: ”Nykyisten romupihojen ja peltihallien tilalle pienkerrostalokortteleita, townhouse-katuja ja korttelipuistoja.” Myös townhouse -asuinratkaisu oli joillekin vastaajille tuttu päätellen siitä, että termi mainittiin 55 vastauksen yhteydessä.

Paikallistuntemus näyttäytyi ymmärryksenä tutun kaupunginosan ominaispiirteistä: ”Alppila on aika kummitusmainen, eikä löytyisi paikkoja täydennysrakentamiselle”; ”Merihaasta kunnan pisto ulospäin täyttömaalla, jolloin Sompan ja Hanasaaren altaat muuttuvat enemmän kanaviksi”; ”Lauttasaari suuremmaksi meritäytöllä”; ”Katri Valan puisto on vajaakäytössä. Sinne voitaisiin sijoittaa Kalliossa puuttuva palvelu, hautausmaa. Oivallinen paikka muistolehdolle ja kolumbaarioille. Kalliossa tarvitaan hiljentymisen paikka”.

Asumisen tiivistämiseen liitettiin kahdenlaisia tavoitteita: joko tiivistä korttelikaupunkia tai tiivistä kylämäistä ympäristöä. Korttelikaupunkiin (21 mainintaa) liitettiin myös tiiviin kaupungin palvelurakenne ja -järjestys, kun vastakohtana oli metsälähiö: ”Sörnäisten rantatie on kavennettava bulevardiksi ja sen itäpuoli rakennettava tiiviisti. Tällöin myös Merihaka yhdistyisi osaksi korttelikaupunkia.” Kyselyn avovastausten kommentit kuten esimerkiksi merkinnät täydennysrakentamisesta (161 mainintaa) olivat useimmiten tiettyyn paikkaan sidottuja ja näin kaupunkisuunnittelun näkökulmasta pistemäisiä huomioita ja ehdotuksia.

Tärkeä oivallus on, että kaupungin rajat ovat muuttuneet kuluneen puolen vuosisadan aikana, niistä päivistä, jolloin nykyiset moottoritiet rakennettiin. Esikaupunkiasumista leimaava piirre on ollut, että lähiöt ovat ikään kuin kääntäneet selkensä olemassa oleville pääväylille. Kaupungin sisään tulotiet eivät ole olleet läpikuljettavien lähiöiden pääkatuja. (*Seuraavat 400.000 helsinkiläistä*, 2012) Nykyiset kaupunkimoottoritiet ovat johtaneet siihen, että kaupunkiseudulla saavutettavuudeltaan parhaat alueet ovat vajaakäytössä, sillä potentiaalinen pääkatuympäristö on jäänyt melu- ja viihtyvyyshaittojen vuoksi suoja- ja välialueiksi. Uudet suunnitellut kaupunkibulevardit vähentäisivät vajaakäyttöä keskusta-alueilla ja loisivat myös hajanaiselle esikaupunkivyöhykkeelle pääkatumaisia tihentymiä, jotka kokoaisivat liikenteellisen funktionsa ohella palveluita, ihmisiä ja kaupunkielämää (Söderström, *Yhdyskuntasuunnittelu* 2013: 1, 42). Kiinnostavaa olisi tietää, löytyykö esimerkkejä siitä, kuinka vanhat moottoritieväylät ja niiden risteymäalueet on voitu ottaa uuteen käyttöön vanhaa purkamatta vaikkapa pientalojen sijoituspaikkoina tai ulkoliikunta-alueina?

Vahvimmin esikaupunkivyöhykkeeseen ja lähiöiden elämään saattavat lopulta linkittyä toiveet bulevardisoinnista (ruots. *bulevardisera*, engl. *boulevardize*), mikä teema lienee tullut monille kyselyyn vastanneista tutuksi median kautta. Helsinkiin tulee seitsemän kaupunkimoottoritietä, joiden varsia voidaan kantakaupunkia lähinnä olevilta osuuksilta muuttaa tavanomaisiksi kaduiksi. Tällöin kadun varret voidaan rakentaa täyteen. Verkkokyselyn vastauksissa otettiin kantaa vahvasti kaupunkibulevardien rakentamisen puolesta. Kielteisiä kommentteja ei juuri löytynyt, kun bulevardi-mainintoja (mukaan lukien tällöin esimerkiksi Bulevardi-kadun), oli aineistossa 442 kappaletta: ”Mäkelänkadun varsi ja Velodromin alue sopisi mainiosti täydennysrakentamiseen

Käpylään asti - bulevardi on jo valmiina!” Kaupunkibulevardi-sanana lisäksi mainittiin rantabulevardi, puistobulevardi, jonka vastakohtana betonibulevardi sekä kesäravintolabulevardi, raitiotiebulevardi ja asuinbulevardi. Bulevardisoinnin vaihtoehtoja olivat vastauksissa teiden tunnelointi tai väylän kattaminen, jolloin tie jää rakennetun kannen alle.

Ehdotustensa painoarvon lisäämiseksi, mutta ennen kaikkea ”paikan painon” tuntemusta osoittaen eräät kaupunkilaiset nimesivät vastauksissaan maamme historian merkittävimpiä arkkitehteja: ”Tarvontien voi muuttaa bulevardiksi jo melkein kaupungin rajalta. Molemmiin puolin saisi hyvin rakennettua Alvar Aallon suunnitelman hengessä” sekä ”Munkkiniemen aluetta voisi täydentää ja laajentaa Eliel Saarisen kaavan mukaisessa hengessä”.

Rakennetun ympäristön tiiviyys ja tiivistäminen (tiivis: 444 mainintaa) herätti vastaajissa toiveikkaan ja optimistisen sävyn. Kaupunkia ei mielletty staattiseksi miljöökksi, vaan ”elävän hengittävän maan suuri kaupunki ei voi olla muuttumaton ulkomuseo niille, jotka ovat kerran sattuneet sieltä saamaan asunnon”. Tiivis rakentaminen määrittyi kaupunkimaisuutena sekä kylämäisyytenä. Tiiviillä kaupunkialueella ehdotettiin oman kaupungin historiaa tuntien esimerkiksi, että ”sisäpihoille pystyisi hyvin lisärakentamaan, autopaikkojen poistamista (tarvitaan). Jos katsoo ilmakuvia 1940-luvulta, näkee, kuinka tiiviisti sisäpihat oli rakennettu”. Eräs vastaaja puolestaan ideoi, että ”voisi olla miniasuntoja takapihoilla. Vähän niin kuin se Yksiö puutarhassa -projekti”. Yksiö Puutarhassa -suunnitelmaan sisältyy pieni puinen ja teollisesti tuotettu omakotitalo, jonka tontin omistaja voi ostaa tontilleen ja vuokrata eteenpäin omille lapsilleen, vanhemmilleen tai vapaille markkinoille (<http://yksiopuutarhassa.fi/>).

Positiivisen segregaatian hengessä tai siis asuinalueiden myönteisen eriytymisen osalta yhden vastaajan idea oli, että tulisi rakentaa ”asuntoja vain pyöräilijöille ilman autopaikkoja”. Samoin esitettiin hauska idea ”sinkkuomakotitalojen yhteisöstä... intiaanikylän hengessä”. Omakotitalot mainittiinkin muutamissa kommentteissa (yhteensä 44 kertaa). Omakotitaloja oltiin sijoittamassa pienille rakentamattomille saarekkeille ja tyhjille välialueille: ”Tänne mahtuu muutama omakotitalo”. Pari urbaanisuutta haikailevaa mainintaa toi esiin osin vastakkaisen näkemyksen, että ”omakotitaloja ei tarvita kaupunkiin/Kehä I:n sisäpuolella”.

Ajatus vertikaalisesta tiivistämisestä sisältyi ehdotukseen, että ”Autotaloja voisi korottaa, että päälle saataisiin asuinhuoneistoja”. Toive oli aidosti urbaanista ympäristöstä, kun sähköiselle vastauslomakkeelle kirjattiin ”enemmän kaupunkimaista, vähemmän lähiötä”, vaikka kuitenkin ”ei tiivistä nukkumalähiötä”. Esikaupunkialueista todettiin edelleen, että ”kaikkien lähiöiden käyttöä pitäisi tehostaa ja rakentamista tiivistää”.

Muun muassa pienteollisuusalueita ja pysäköintialueita ehdotettiin uusiksi asumisen ja muun täydennysrakentamisen kohteiksi: ”Vanhat vajaakäytössä olevat pienteollisuusalueet tulisi uhrata asuinrakentamiselle ja jättää luontokohteet, henkireiät rakentamatta” ja ”tehottomassa käytössä olevia (parkki)kenttiä metroasemien lähellä voisi täydennysrakentaa niin asuin- kuin muuhun käyttöön”. Asuntoja ehdotettiin asemien, kuten metroasemien, juna-asemien ja lentoaseman

yhteyteen - sekä eräiden huoltoasemien tilalle. Aseman seuduista kirjoitettaessa esillä olivat tietenkin aina liikenneyhteydet (asema: 731 mainintaa).

Palvelujen osalta tiivistämiseen liittyi kaksisuuntainen päätelmä, että kivijalkapalvelut kuuluvat luonnollisena osana tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, samalla kun täydennysrakentaminen mahdollistaa kivijalkapalvelujen säilymisen alueella.

## 2. Liikenne ja liikkuminen: hidasta ja nopeaa

Kävelyn etuina on mainittu muun muassa sen perustavuus liikkumismuotona sekä käytännöllisyys, ympäristöystävällisyys, kustannustehokkuus, terveellisyys ja hauskuus. Jalankulusta on sanottu myös, että se on ainoa liikkumisen tapa, joka ei tunnu liikennemuodolta (Gehl & Gemzøe 2001, 257: *New city spaces*; Walker 2012, 17: *Human Transit*). Kaupunkilaisiin vetoaa kävelyn miellyttävyys ja tehokkuus lähiliikkumismuotona. Yhtenä mittarina kävelyn merkityksestä ja suosiosta ovat ehdotukset kävelykatujen kehittämiseksi. Toiveet koskivat nimettyjä katuja tai niiden pätkiä. Kävelykadut voivat levittäytyä koko kaupungin alueelle kuten eräs vastaaja visioi: ”Joka kaupunginosaan pitäisi saada pitkä, rauhallinen kävelykatu. Esim. Kruununhaassa se voisi olla Meritullinkatu, joka kumpuilee kauniisti, tai Liisankatu (Mariankatu), joiden varrella on paljon pikkuliikkeitä.” Myös ajatus kaupunginosa yhdistävistä autottomista kävelyreiteistä oli esillä: ”Kävelykadun pitäisi selvästi johtaa jostain johonkin niin, että ihmiset luontaisesti käyttävät sitä, esim. reitti Rautatientorilta koko matkan Johanneksen kirkolle tai Kasarmintorille.” Jalankulkijoiden suosimien paikkojen ketjuttaminen liikenteellisesti toisiinsa tukee katujen elämää.

Yllättävänkin monia kantakaupungin katuja nimettiin mahdollisiksi kävelykaduiksi (91 mainintaa) tai kävelykatuina kehitettäväksi, vaikka kokemukset tunnetuimmista ja mainituista eli Iso Roobertinkadusta ja Aleksanterinkadusta sekä Vaasankadun kokeilusta eivät ole olleet yksin positiivisia. Nimettyjä kävelykatuja olivat kantakaupunkiin sijoittuvat Agricolankatu, Annankatu, Eerikinkatu, Etelä-Esplanadi, Fabianinkatu, Fleminginkatu, Hämeentie (alku- ja loppupää), Kaisaniemenkatu, Kaivokatu, Kaivopuiston ranta, Kalevankatu, Mannerheimintie, Mikonkatu, Museokatu, Pohjois-Esplanadi, Porthaninkatu, Rauhankatu, Senaatintori, Turunlinnantie, Töölönkatu, Töölöntori, Vaasankatu, Vironkatu, Yliopistokatu ja Yrjönkatu.

Eräs sosiaalis-liikennetekninen innovaatio on Helsingin keskustassa ollut Baana-hanke, joka sai kunniamaininnan julkisten tilojen kehittämiseen liittyvässä kilpailussa keväällä 2014 *European Prize for Urban Public Space (Baana Pedestrian and Bicycle Corridor, Helsinki)*. Baanaan on nyttemmin liitetty laajempiakin tavoitteita rakentaa kevyenliikenteen poikittaisväylästä uudenlainen kolmas keskusta Helsingille. Taiteilijälähtöisessä hankkeessa asuminen, toimisto- ja liiketilat tuovat uusia mahdollisuuksia ratakuilulle, joka perinteisesti on vain erottanut kaupunginosa toisistaan. Merkittävä visio on, että tuleva niin kutsuttu ”urBaana” yhdistäisi eteläisiä kantakaupungin alueita toisiinsa. Itse baana-sana on käytöltään laajentunut merkitsemään yleisemmin pyöräilyväylää, johon ”baana” esimerkiksi ruotsin kielessä viittaa.

Baanaa leimaa, että väylällä suositaan nopeaa hyöty- ja työmatkaliikkumista (baana-mainintoja yhteensä 115). Ratakuiluun sijoittuvaa Baanaa on toivottu jatkettavan (esim. ”sujuva pyöräyhteys Länsibulevardin suuntaan”, ”alikulku Baanalta Kaisaniemeen”, ”radan varteen katettu pyöräilybaana”, ”Kalasatamaan” ja ”Itäbaana”).

Pyöräilykulttuuri ja sen edellyttämät uudet ratkaisut kiinnostavat etenkin niitä, jotka itse pyöräilevät aktiivisesti. Pari vastaajaa muistutti kaupunkipyörien tarpeesta. Ainutlaatuinen maastopyöräreitti, joka kulkee Keskuspuistossa Laaksosta Pitkäkoskelle, sai ansaitusti kiitoksen. KSV:n yleiskaavan Visiossa on mainittu niin kutsutut pyöräilyn laatukäytävät eli viitataan väyliin, joissa pyörillä liikutaan mahdollisimman suurta keskinopeutta ylläpitäen. Samansuuntaisesti on tehokkuutta painottaen ehdotettu, että ”on luotava yhtenäinen pyöräilyn moottoritie, kokonaan pyöräilylle kuuluva pikatie, jossa ei ole tasoliittymiä, ja jossa jalankulku on kielletty (Kontulasta vähintään Haapaniemen kadun risteykseen, mieluummin Hakaniemen rantaan asti)”. Kaupunkisuunnittelu sai myönteistä palautetta huomioidessaan pyöräilyn nyt aiempaa selkeämmin yhtenä kehitettävänä liikkumismuotona. Seuraavassa kärjekkäässäkin lainauksessa on mukana sekä ruusuja kaupunkisuunnittelulle että risuja autoilijoille:

”Pyöräilyn kehittämisen strategia on hyvä. Baana on esimerkki lähes toimivasta ratkaisusta. Pyörien ei pidä kaupungissa liikkua autojen ehdoilla, vaan autojen (joiden määrää pitää rajusti vähentää) pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden ehdoilla. Tällä hetkellä Helsingin autoilukulttuuri on sivistymätöntä ja itsekeskeistä, eivätkä pyöräilyreitit toimi, vaikka niiden määrä onkin suuri. Kaupunkipyöräilyn tulee olla joustavasti ja sujuvasti etenevää. Talvella ensisijaista on turvata hälytysajoneuvojen, kuljetusten ym. elintärkeiden toimitusten perille pääsy. Katujen aurauksen suhteen pitää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden etu asettaa huvi- ja työmatka-autoilun edelle. Kantakaupungissa hyvin harva tarvitsee omaa autoa.”

Tunnelit ovat tunnetusti kalliita toteuttaa, mikä ei estänyt käsittelemästä aihetta vastauksissa (218 mainintaa). ”Baana 2, nopea pyörätie Vallilanlaakson läpi ja tunnelien ali Pasilan radanvarteen olisi nopeampi pyörätie keskustaan. Nykyajan pyörillä pääsee kovempaa ja pyörätiet eivät vielä vastaa pyörien laatua!” Ideoitaessa uutta tunnelireittiä oli ehdotuksissa suurta vaihtelua alkaen hiihtotunnelista ja huoltotunneleiden käytöstä yltäen ehdotuksiin Keskustatunnelista, uusista liikenneväylistä sekä alikulkutunneleista. Tunneliyhteyksiä ehdotettiin myös Helsingin lähisaariin sekä yhdystunnelia aina Tallinnaan asti.

Kevyen liikenteen väylille kaivattiin ylipäättään selkeyttä ja uusia yhteyksiä (noin 180 mainintaa aineistossa). ”Kevyt liikenne eheämpään ympäristöön, kun motarit (moottoritiet) olisivat kannen alla. Nyt niitä yli- tai alimenopaikkoja saa etsiä.”

Autoliikenneympäristöt jakautuvat keskusteluissa karkeasti kahteen tyyppiin: on ajoväyliä sekä autojen tilapäisen säilyttämisen pisteitä. Jälkimmäinen teema oli asukaskommentoinnissa esillä muun muassa pysäköinti-kysymyksenä (81 mainintaa). Pysäköintijärjestelyt käsittävät useiden autojen säilömiseen tarkoitettut kokoomapaikat. Myönteistä suhtautumista välitettiin vastauksissa kadunvarren vinopysäköinnille, asukaspysäköinnille, liityntäpysäköintikeskuksille sekä

autoliikenteen ulkopuolisille pyöräilijöiden pysäköintitaskuille. Osa pysäköinnistä haluttiin tutusti ohjata maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, esimerkiksi pysäköintiluolaan, lisäksi mainittiin ”kellaripysäköinti”. Samoin esillä oli pysäköintialueen (”kenttäpysäköinnin”) tiivistämistoive ja osaratkaisuna saattoi tällöin olla ehdotus parkkitalon rakentamisesta.

Melukysymys on liikenteen ongelma, johon odotetaan ratkaisuja, esimerkiksi kaavoitusta tai eristäviä meluesteitä. Täydennysrakentaminen tarjosi keinon suojautua melulta. Tekninen melu oli esillä muun muassa mainintoina lentomelusta mukaan lukien helikopterien aiheuttamat äänet sekä ammuntaan ja ulkokonsertteihin liittyvinä häiriöinä. Melu herätti vastaajat pohdintoihin tai mainintoihin 230 karttapisteen yhteydessä.

Eräs kyselyssä mainittu idea liittyi ajoväyliin, joilla olisi rajoitettu autoliikennettä erottavin puomein. Ehdotus oli järjestää kokeilu, jossa paikallinen autoileva asukas korttia esittämällä avaisi itselleen läpikulun ja oikotien yleisen liikenteen reitiltä.

Maantieteilijä Doreen Massey on teoksessaan *Samanaikainen tila* (2008, 30-31) esittänyt, että paikan erityisyys juontuu siitä, että kukin paikka on laajempien ja paikallisempien sosiaalisten suhteiden erityisen sekoituksen polttopiste. Käsitys paikan luonteesta voidaan rakentaa vain liittämällä paikka toisiin, muualla oleviin paikkoihin. Verkostokaupunki-ajattelun mukaisesti, jota periaatetta toteutetaan yleisesti Pohjoismaissa, toivottiin hyviä liikenneyhteyksiä esikaupunkivyöhykkeelle: ”Poikittaisliikenne todella huono eri lähiöiden välillä, ei ole halua kulkea julkisilla.” Tilanteen parantamiseksi on suunniteltu pikaraitotietä, jotka suunnitelmat olivat muutamille vastaajille tuttuja (pikaraitiotiestä 38 ja Raidejokerista 14 mainintaa).

Pikaraitotieyhteyksiä ehdotettiin ulottuvaksi muun muassa Järvenpään, Paloheinään, Lentoasemalle, Östersundomiin, Jumbolle, Vuosaareen, Hakunilaan, Viikkiin ja Roihuvuoreen. Nopeaa raideyhteyttä kaivattiin myös esimerkiksi välille Tapiola-Leppävaara, Tapiola-Sörnäinen, Munkkiniemi-Konala, Konala-Pitäjänmäki, Pikku-Huopalahti-Kannelmäki, Oulunkylä-Herttoniemi ja Koskela-Latokartano. Samoin seuraavat reitit mainittiin mahdollisina pikaraitiotielinjausten vaihtoehtoina: Vihdintie ja Hämeenlinnan, Tuusulan ja Lahdentien väylät sekä Kehä I ja Jokeri-linjat.

Muun muassa Maunulan läpi kulkevan Jokeri-bussin linjareitistä on sloganina esitetty, että ”se on merkinnyt samaa Maunulalle kuin Niili Egyptille”. Jokeri-linjaston suosion salaisuus lienee siinä, että tiheä, luotettava vuoroväli antaa samanlaisen liikkumisen vapauden kuin auto. Helsinkiläinen kaupunkiaktivisti Mikko Särelä (2013) on blogissaan edelleen tiivistänyt, että ”joukkoliikenteessä jokainen sekunti on tärkeä”.

### 3. Viher-virkistysmahdollisuuksien valikoimaa

Uusien paikannustekniikoiden käyttöön on kyselyiden yhteydessä liittynyt piirre, että kirjautetaan asukkailla verkkosovellutukseen mielipaikkoja ja henkireikätiloja. Samansuuntaisesti hakusanalla

”ihana” saatiin taulukkoaineistosta 79 osumaa. Kirjattuina paikkoina esillä olivat tyypillisesti puistot, puutarhat ja joukko muita ulkoilualueita ja -saarekkeitä. Laatusana ”ankea” sai osakseen muutamia kymmeniä paikannuksia (37 mainintaa). Näiden paikkojen vastakohtana esitettiin saman verran mainintoja henkireikätiloista (34 mainintaa). Ne olivat tyypillisesti rakentamattomia, suojeltavia ja hyvän sijainnin omaavia tärkeiksi koettuja paikkoja. Luonto oli niissä keskeinen elementti. Tiiviin kaupungin alueelta löydettiin henkireikätiloina esimerkiksi Josafatin kalliot, Naulakallio, Töölönlahden eteläranta ja Aittalehdon puisto. Paikan avaruus liitettiin alueisiin kuten Kivinokka, Laakson metsä, Vuosaaren Uutela ja Keskuspuisto.

Yhdenslaisena henkireikänenä oli mainittu koirapuisto (47 mainintaa). Eräs vastaaja kirjoitti ”häpeän pieniä koirapuistoja”. Toiseen kokoluokkaan sijoittuivat tunnistetut ja käytetyt ”koirasaari” ja ”koirametsä”. Ulkoilukäytäntönä mainittiin myös ”samoilu metsässä koiran kanssa”, jota voidaan pitää erikoisena suurkaupunkiin liittyvänä harrastusmahdollisuutena.

Keskuspuisto oli odotetusti mukana yhteensä 303 vastauskommentissa. Puiston luonnetta kuvaavia sanoja löytyi yhteensä yli 60. Useaan kertaan toistettuja laatusanoja olivat ainutlaatuinen, tärkeä ja säilytettävä. Mainittiin myös, että ”Keskuspuisto on Helsingin ja kevyen liikenteen sielu!” Kielteisiä näkemyksiä oli niitäkin muutamia. Keskuspuiston kerrottiin olevan synkkä, hankala liikkua ja alueita erottava: ”On järjetöntä, että keskellä kaupunkia pitäisi sijaita sysimetsä”; hoitamaton (”ryteikköä”), vaikeakulkuinen ja hajauttava.

Kehittämisen tarvetta osoittivat ajatukset, että Keskuspuisto tulisi olla paremmin reititetty, valaistu, siistitty, ryhdikkäämpi ja monipuolisempi sekä yhtenäisenä kokonaisuutena säilytetty tai siis katkeamaton. ”Keskuspuistoa sietäisi kehittää vähän samaan malliin kuin Berliinin Tierpark” ja ”Mätäjoki, Vantaanjoki ja Keskuspuisto luovat loistavan ulkoiluverkoston”. Positiivista palautetta tuli runsaasti: Keskuspuisto kannustaa työmatkapyöräilyyn, se on oikea metsä, se on saatavilla ja se on integroitu hienosti kaupunkipuistoihin ja jokiin. Osa kyselyyn vastanneista kannatti ”valtavan potentiaalin” ja ”maankäytöltään hyödyttömän” viher-virkistysalueen rajaamista uudella tavalla. Esimerkiksi perusteluna Keskuspuiston kaventamiselle oli, että se on ”liian ison” tai yleisemmin, että ”vihersormet ovat toisaalta tärkeitä, mutta toisaalta toimivan tieinfran tuntumaan voisi rakentaa”.

Viljely oli esillä 32 vastaustekstin yhteydessä. Viljelypalstat nähtiin paikoin tilallisina turhakkeina (”hukkavihreää aluetta”) ja ehdotus saattoi olla, että ne on kaavoitettava rakennettaviksi tonteiksi. Tälle hyvinkin vastakkainen näkemys oli, että kaupunkiviljelyalueita nimenomaisesti tarvitaan Helsingissä. Urbaanin viljelyn määrittely jäänee kaupunkiaktivistien sekä -suunnittelijoiden tehtäväksi. Kysymykseen saattaa tulla esimerkiksi pienimuotoinen kasvihuoneviljely. Eräs tuore ajatus, joka on ollut esillä julkisuudessaakin, on, että taloyhtiöt voisivat ottaa pihapiirin omaan viljelykäyttöön tai ehkä tarjota osaa pihasta ulkopuoliselle vuokralaiselle viljelyyn. Myös oman pihapiirin ulkopuolelle suuntautuvan viljelyharrastuksen toivottiin saavan kaupungin kannatuksen: ”Asunto-osakeyhtiölle (on) tarjottava mahdollisuus lunastaa/vuokrata viheralueita ympärivuotiseen (maalämpöä hyödyntävään) pienviljelykäyttöön.” Osin ristikkäisiä olivat toiveet verkostomaisista ”viheryhteyksistä ja -käytävistä” sekä tiiviistä urbaanista puistomaisuudesta.

Näitä näkökulmia yhdisti kuitenkin arvio siitä, että ”viheralueet ovat tärkeitä, mutta painottaisin enemmän laatua kuin määrää”. Tosin laatu- ja määrätavoitteet saattoivat yhdistyä arvioissa, että ”mitä yhtenäisempiä viheralueet ovat, sitä paremmin ne palvelevat kaupunkilaista”.

Asiantuntevaa näkemyksellisyyttä näytti vastaajilla riittävän, mikä on osoitus asujien syvästä ja kriittisestäkin kiinnostuksesta kaupunkiluontokysymyksiin ja yhteisen hyvän tavoitteluun. Käsitykset saattoivat ankkuroitua ekologiaan (Eranti, *Sosiologia* 2014: 1, 21-38), jossa arvottaminen perustuu luonnon monimuotoisuuden säilymiseen. ”Tarvitaan sekä kaikkia lähellä olevia virkistysalueita että isompia ulkoilualueita. Luonnonmukaisuus on parasta virkistymisen ja terveyden kannalta. Kehittämisessä on oltava varovainen. Puistomaisuus vähentää virkistysarvoa. Lisäksi se on osoittautunut vaikeasti hoidettavaksi - metsät, joilta on kaadettu puustoa ja tuhottu kenttäkerros, ovat pusikoituneet ja roskaantuneet.”

Vahva oletus oli, että puistomainen ympäristö on luonnonmukaisempaan miljööseen nähden virkistyskäyttömahdollisuuksiltaan ja -käytännöiltään vähämerkityksellisempi. Aktiivinen toimijan rooli kaupunkiluonnolle annettiin esimerkiksi puhuttaessa ankeaksi koetun väylän ”viherpesusta” tai laajempaan luonnonympäristöön johdattelevasta ”viherpuskurista”. ”Viher”-teemaan karttakyselyn avovastauksissa liittyi 228 mainintaa. Kaupungin ”vehreys” (5 mainintaa) liitettiin sekä kantakaupungin puistoihin että tuleviin (esim. ”Santahamina”) ja nykyisiin lähiöihin.

Viihtyisään kaupunkiympäristöön yhdistettiin paitsi vihreys, myös selkeästi urbaanit piirteet kuten elävä korttelikaupunkimiljöö ja ulko-oleskelumahdollisuudet. Vastaavasti uhkina viihtymiselle näyttäytyivät vastauksissa tuulisuus, aukeus, liikenne, toimintojen puuttuminen ja epämääräiset porukat. Ajatuksille viihtyisästä ja viihtymisestä löytyi 230 mainintaa (hakusanana ”viihty”).

Innovatiivinen ajatus rakennetun tilan kierrätyksestä liittyi ehdotukseen ja ideaan, että ”metro ja autot tunneliin, vanhasta sillasta ihan uudenlainen virkistysalue: olisi upeat näköalat”. Perinteisempi idea ja toive avovastauksissa oli, että tarvitaan ”paljon lisää puistonpenkkejä koko kaupungin puistoihin”. Vaikuttaakin siltä, että karttakyselyn asukaskommentit liittyvät usein paikkojen virkistyskäyttöihin ja luonnonympäristöllä on merkittävä rooli keskusteltaessa laadukkaasta kaupunkiasumisesta (”luonto” teemoitti aineistossa useita vastauksia ja se yhdistyi 5162 vastaukseen, ”metsä”-sana puolestaan esiintyi 458 kommentissa). Luonnon ja rakennetun ympäristön liitto on lähiönkin kontekstissa merkinnyt perinteistä tavoitetta luoda tasapainoista elämää, koostaa paras kaikista maailmoista (Silverstone 1997: *Visions of Suburbia*).

Yksityiskohtana, jota asuin ympäristöjen kehittämistyössä ja suunnittelussa ei ole syytä vähätellä, ovat puistonpenkit: esimerkiksi jokaiselle ikäihmiselle soisi löytyvän penkkipaikan – auringossa tai varjossa (KSV 2010: *Vetovoimainen esikaupunkiasuminen*): ”Muutenkin puisto kaipaisi saneerausta, enemmän penkkejä isovanhemmille, jotka katselevat lastenlasten leikkejä.” Penkit mainittiin kyselyvastauksissa 39 kertaa ja 32 tapauksessa niitä kaivattiin lisää.

Ikäihmisten ulkoliikkumista voivat rajoittaa paitsi pitkät etäisyydet ja levähdyspaikkojen puute, myös mäkinen maasto, liikenteen melu ja katujen huono kunto (Rantakokko 2011: *Outdoor environment, mobility decline and quality of life among older people*). Ideaalissa tilanteessa penkki



tarjoaa näköalan katseltavaksi sekä suojan ilmastolta, kylmyydeltä tai kuumuudelta. Talviaika vähentää ja estääkin ulko-oleilua, mutta samalla muistuttaa siitä, että lämpimämpinä jaksoina katukäytäntöjen seuraamisen ja niihin osallistumisen mahdollisuus saattaa olla sitäkin merkityksellisempää. *A Pattern Language* -suunnittelukäsikirjassa on useita kuvauksia istuinpenkeistä osana laadukasta asuinympäristöä (Alexander ym. 1977: esimerkiksi kirjan luvut *Life cycle, Old people everywhere, Private terrace on the street, Old age cottage, Seat spots, Front door bench*). Kerrostalojen saneerausten yhteydessä, kun kohteena ovat puoliyksityiset istumapaikat ja sisääntulokatokset, on kysymys ns. kevyistä korjauksista ja esteettömyyden vaalimisesta. Näihin korjaustoimiin on mahdollista hakea valtion rahoitustukea, mistä seikasta taloyhtiöitä tulisi valistaa.

Erityisesti viheralueisiin ja niiden käyttöön liittyy suhteellisen uutena harrastusmuotona kiipeilytoiminta eli boulderointi. Jännittävän esimerkin tarjosivat omaleimaiseen Taivaskallioon liitetyt huomautukset: ”Taivaskallion kiipeilytoiminnan jatkuminen tulee varmistaa jatkosuunnittelussa!”, ”suomalaisen alpinismin juuret ovat osittain juuri Taivaskalliolla” (kaikkiaan 16 kiipeily-mainintaa). Taivaskallio on myös esimerkki siitä, miten niin kutsutut nimby- ja yimby-asetteet saattavat olla yhtä aikaa läsnä pohdittaessa tai pyrittäessä paikallisesti toteuttamaan lisärakentamista. Täydennysrakentamiselle löytyvät sekä potentiaaliset vastustajansa että kannattajansa: ”Taivaskallio on käpyläläisten pyhä lehmä, mutta kyllä sinne voisi rakentaa jotakin.”

Urbaanit kalliot mielletään ainutlaatuisiksi kaupunkiluonnoksi. Kaupunkikallioita on oikeastaan kahdenlaisia, toiset ovat meressä tai rannoilla (”asialliset kalastuskalliot”), toiset puolestaan mantereella olevia ”hienoja luontokohteita”. Kalliot merkitsevät kaupunkiasujille kestävästä ympäristöstä ja jatkuvuutta. Esteettisen arvostamisen ohella merkityksellisiin paikkoihin oli henkilökohtainen suhde: ”Kallio tuo turvallisuuden tunteen. Se on pysyvää.” Virkistyskäytössä ja virkistysalueina kalliot tuovat omaleimaisuutta pääkaupungille (”avokalliot hienoja muistumia Helsingin historiasta”, ”upeat luomukalliot”, ”aurinkoiset kalliot, tunnelmallinen välilevähdyspaikka”).

Yhtenä teemana vastauksissa on ollut esillä monisukupolvisuus, esimerkiksi seuraavasti: ”Tämä (Senaatintori) voisi olla koko kaupungin keskeisin virkistyspaikka, *lapsia* pelaamassa jalkapalloa keskellä, *vanhemmat* istumassa kahvilla sen laitamilla, *nuoret* kirkon portailla.” Vastauksissa tuli esiin asuin- ja asukastalojen monipuolinen ikärakenne, eri ikäryhmien jakama käyttö virkistysympäristöissä ja liikuntapaikoissa sekä kevyen liikenteen väylällä (ks. liite 2).

Taustalla on ehkä huoli sukupolvien välisten kohtaamisten uupumisesta kaupunkilaisessa asumisentavassa ja elämänmuodossa. Kuitenkin eri sukupolven edustajien kohtaamisesta voidaan mahdollisia hyötyjä listata runsaasti kirjallisuustarkastelujen pohjalta (Taulukko 1).

Taulukko 1: Yhteisten kohtaamisten hyödyt vanhoilla ja nuorilla (Kopomaa 2014: ”Syvä vanhuus” ).

<i>Vanhojen hyödyt</i>	<i>Nuorten hyödyt</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- apu ja palvelukset arkiaskareissa</li> <li>- kasvanut turvallisuuden tunne</li> <li>- yksinäisyyden kaikkoaminen</li> <li>- elämän sulostuminen</li> <li>- rutiineja täydentävä virikkeellisyys</li> <li>- ajassa mukana pysyminen</li> <li>- kokemusten jakaminen (kulttuuri, historia, tavat)</li> <li>- elvyttävät muistelot</li> <li>- toiveikas ymmärrys tulevaisuudesta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- laajentunut tapahtumien kirjo</li> <li>- tarpeellisuuden kokemus</li> <li>- kannustus</li> <li>- näkemystä yhteiskunnallisesta vastuusta</li> <li>- vanhuuteen tutustuminen</li> <li>- palkkatyö</li> <li>- edullinen, jaettu asuminen</li> </ul>

#### 4. Merellisyyttä vaalien

Kun mietitään toimintojen sijoittamista kaupunkitilaan, ovat vaihtoehdot kärjistäen kahtaalla: sallitaan tai ei sallita. Näin myös merellisen Helsingin yhteydessä tuli vastauksissa esiin tämä janus-kasvoinen kuva: ”meri lähemmäksi asutusta” tai rantoja ei saisi rakentaa. Meren tuominen lähemmäksi asutusta olisi tosin mahdollista ilman lisärakentamistakin, esimerkiksi rantavyöhykettä ruopaten nakertamalla. Kirjoittaja on voinut viitata myös meriyhteyden saavutettavuuden kasvattamiseen, että vesi olisi mentaalisesti aiempaa lähempänä kaupunkiasujaa. Tähän viittasi erään vastaajan kommentti, että ”autot pois rannoista, meri näkyviin ihmisille” ja, että nykyisin ”rannat on päällystetty parkkipaikoilla”. Merellisyydestä (hakusanana ”merel”) oli aineistossa yhteensä 78 mainintaa.

Merelliseen asuinrakentamiseen liitettiin pysäköintialue-kysymyksen ohessa myös huoli inhimillisen mittakaavan toteutumisesta, kun kaivattiin ”söpöjä taloja merellisessä ympäristössä, ei mitään hirviökerrostaloja”. (Tosin ehkä ihminen kaupunkirakentamisessa on aina tavoitellut juuri ihmisen mitat ylittävää rakentamista.) Kirjattu toive viitanee tiiviiseen, mutta kohtuullisen matalaan rakennettuun ympäristöön. Saatettiin vierastaa tiivistä ja korkeaa kaupunkirakennetta: ”Muutama korkea tornitalo, joista näkyisi merelle saakka.” Kaupunkisuunnittelun vaihtoehdoiksi jäisivät näin kärjistäen ”matala ja tiivis” sekä ”korkea ja harva”.

Silloista esitettiin melkein kolmesataa mielipidettä (silta-sanalle yhteensä 280 mainintaa). Merellisessä Helsingissä liikkumisen tehostaminen näyttäisi monien asukkaiden mielestä edellyttävän siltojen rakentamista, ”toivon todella, että uudessa kaavaehdotuksessa oleva silta rakennettaisiin”, ja joskus siltojen korjaamista ja varaamista kevyen liikenteen käyttöön. Silta-keskusteluissa olivat erityisesti esillä Hakaniemensillan uusiminen sekä siltayhteyden saaminen Vartiosaareen.

Eräs kyselyyn vastannut esitti idean ”Saaristobaanasta”, myös ”Rantabaana” mainittiin: ”Vartiosaaren (osittainen) rakentaminen Kruunuvuorenrannan malliin yhdistettynä Vuosaaren Laajasalon kautta Kalasatamaan yhdistävään Saaristobaanaan poistaisi monelta alueelta syrjäisen ja pussinperämäisen vaikutelman, parantaisi pyöräilyn houkuttelevuutta valtavasti ja nostaisi myös Itä-Helsingin profiilia. Saaristobaana olisi ulkoilu-, virkistäytymis- ja maisema-arvoiltaan ainutlaatuinen kokonaisuus. Nyt maisemat ovat vain erittäin harvojen käytössä.” Myös kantakaupungin alueen rantavyöhykettä tuli kehittää kaupunkivieraille suunnatuin palveluin ja uusin ranta-asumisen ratkaisuin: ”Siltasaaren ranta Eläintarhasta Sompasaareen kaipaa rantabulevardia kunnan kevyen liikenteen väylällä sekä elävöityäkseen lisää ravintola-, asunto- ja hotellilaivoja.”

Merellisiä liikenneyhteyksiä toivottiin kehitettävän, esimerkiksi ”parempaa veneliikennettä (Itä-) Helsingin saaristoon”. Ehdotettiin pystytettäväksi, ehkä viimeaikaisten lehtikeskustelujen inspiroimana, veden yli ulottuva ”gondolihissi Kaivopuistosta Suomenlinnaan”. Merikaupunkina Helsingin on mielekästä kehittää julkista vesiliikennettä: ”Nopea vesibussiyhteys (10 mainintaa vesibusseihin liittyen) tukisi merellisen Helsingin kehittymistä kaupunginosien verkostona... poikittaiset yhteydet sujuvat vesitse.” Saariston yhteysliikenteen kehittämisessä naapurikunta Espoo tarjonnee hyvän mallin ja vertailukohteen Helsingille.

## 5. Urbaanius suunnittelussa ja kaupunkikuvassa

Korkeasta rakentamisesta ja pilvenpiirtäjistä oli aineistossa yhteensä alle 50 mainintaa. Korkeat talot miellettiin tiettyjen alueiden tai kaupunginosien piirteeksi: ”Kaupunginosan (Jätkäsaari) tulee olla tiivis ja korkea. Ei mitään yksittäisiä torahammas-kongressikeskuksia”. Käytettiin termejä kuten ”pilvenpiirtäjäseutu” ja ”Pilvenpiirtäjä Pasila”. Jätkäsaaren ja Kampin rinnalla Pasila tiedostettiin julkisen keskustelun ja alueesta esillä olleiden esityskuvien pohjalta korkeiden rakennusten sijoituspaikaksi. ”Pasilan ratapihaa pidettävä silmällä todellisen cityn paisumisastiana”. Kriittisyyttäkin ilmeni ja huolta tulevasta Pasilan alueen kehityksestä, kun pohdittiin kaupunginosan tulevaisuutta jalankulkijan näkökulmasta: ”Pilvenpiirtäjäsuunnitelmat näyttävät pelottavilta jalankulkuympäristön kannalta. Pasilassa kivijalkapalveluita on jo nyt niukasti, joten lisää tarvitaan.”

Edellä mainittua Keski-Pasilaa saatettiin suunnitelmien pohjalta arvioida lähiömäiseksi. Lähiömäisyyteen liitettiin kielteisiä merkityksiä. Yllättävästi esimerkiksi Kallion kaupunginosasta löydettiin lähiötypologian mukaisia rakennuksia, Kruununhaka oli eräälle kuin syrjäinen lähiö ja Eiranranta pistetalolähiö. Lähiö-sanaa käytettiin vastauksissa luovasti (yhteensä 115 lähiömainintaa), puhuttiin ”bussilähiöstä”, ”autoilulähiöstä läpimeno-lähiönä”, ”pussinperälähiöstä” ja ”bulkkilähiöstä”. Kaupungin tuntua, urbaanisuutta kaivattiin lähiöihin, esimerkiksi tehokkuutta ja puistoa. Pysyvyyttä korosti puolestaan perinteissä pitäytyvän henkilön vastaus, kun hän totesi, että ”metsälähiöihin kuuluvat olennaisena osana metsät, eivät puistot”.

Eräs vastaaja viittasi "kaupungistamisella" siihen, että tilat saatetaan yhteiseen avoimeen käyttöön: "Siirtolapuutarha-alueet pitäisi pitemmällä aikavälillä saada kaikkien kaupunkilaisten käyttöön - kaupungistaa - joko asuin- tai palvelurakentamisella tai muilla julkisilla tiloilla. Uusia siirtolapuutarha-alueita voisi perustaa kaupungin laita-alueille." Totta on, että siirtolapuutarhatoiminnan luonne on täydellisesti muuttunut: työväestön kesämökeistä on tullut maksukykyisten yksityisiä puutarhoja ("ylemmän keskiluokan kakkoskesämökkialueet raitiotiealueella"). Joillekin kaupunkiasujista siirtolapuutarhat ovat silti erityisen merkittäviä luontosaarekkeitä, siksi säilyttämisen arvoisia - vaikka ovat auki vain osan vuotta. Ehkä kriittisissä kommentteissa on hieman mukana meille tyyppillistä kateutta.

Samantyyppisen toimintojen vaalimisen ja uusien kohdentamisen ongelman kanssa ollaan tekemisissä golf-kenttien yhteydessä. Runsaasti vastaajien huomiota sai esimerkiksi Talin golf-kenttä: "Talin alue käsittää 3 aluetta: siirtolapuutarhan, Talin golf-kentän ja Talin urheilupuiston. Mielestäni Talin suljetun golf-kenttäalueen voi kaavoittaa asumiseen. Talin urheilupuisto voisi näin palvella suurempaakin asujaimistoa" ja "tänne sopisi hienosti korkean kaupunkiasumisen ja väljien viheralueiden yhdistelmä". Golf-kenttiä toivottiin avattaviksi yleiseen käyttöön, jota käyttöä niillä on nyt ehkä vain talvikauden hiihtolatuina. Kenttien nähtiin hyödyttävän harvalukuista eliittiä ja tarpeettomasti sijoittuvan kaupungin sisälle, kun golffarit kuitenkin liikkuvat aina autoilla. Golf mukaan lukien muun muassa minigolf ja frisbeegolf saivat karttakyselyssä yhteensä 143 mainintaa.

Esplanadia eräs vastaaja piti parhaana esimerkkinämme helsinkiläisestä kaupunkiluonnosta: "Tila on pieni suhteessa ympäröiviin rakennuksiin, mutta vihertää niitä kaikkia (taloja) ja on tunnetusti ahkerassa virkistyskäytössä." Elävää kaupunkia tavoittelevan asukkaan toive liittyi keskeiseen, mutta vahvasti arjessa rauhoittumista tukevaan, Kaisaniemen puiston puutarhaan: "Sinne pitäisi asentaa lisää valoja ja rakentaa kahviloita ja ravintoloita ympärivuotiseen käyttöön siten, ettei pilata kaunista puistotilaa. Kesäisin ulkoterassit vetäisivät väkeä. Istuskelun jälkeen olisi miellyttävää kuljeksia Kasvitieteellisen puutarhan kujia. Talvella sinne voisi piipahtaa vaikka glögille ja joulukukkien ja -kuusien hankkimiseksi. Puisto olisi oivallinen, tunnelmallinen joulumarkkinapaikka! Paikasta tulisi näin myös turvallisempi." Puutarha-sana löytyi käsillä olevasta aineistosta 123 vastauksen yhteydestä.

Eräänä huomioituna yksityiskohtana, jonka vastaajat sijoittivat Helsingin kartalle, olivat saunat (parikymmentä mainintaa). Ne ovat virkistyspaikkoja ja henkireikiä kaupunkilaisille, mutta myös kaupunkituristeille. Useimmat ehdotukset uusista saunapaikoista sijoittuvat kantakaupungin rantojen äärelle, poikkeuksena mainittiin vain Vantaanjoki. Saunapaikannuksina kirjattiin vastauksiin muun muassa Seurasaari, Tali, Lapinlahden sairaalan puisto (Lapinlahdesta yhteensä 24 mainintaa), Hernesaaren ranta ja Kivinokka (Kivinokan alueesta melko runsaasti mainintoja eli yhteensä 153). Urbaani saunakulttuuri on tulossa uuteen kukoistukseen toivovat ainakin saunomisen ystävät, mutta riittääkö kaupunkilaisista ja turisteista käyttäjäkuntaa, se jää nähtäväksi. Talviuintimahdollisuus lisännee osaltaan kiinnostusta saunomiseen Helsingin rannoilla, samoin kuin ylipäätään kaikelle yleisölle avointen yleisten saunojen kokonaisuuden kasvattaminen.

Kaupungin keskusta-alueeseen liitetään monet yleisötapahtumat, konsertit, kirpputorit ja muut katutapahtumat. Tapahtumien sijoittuminen kaupungin julkisille näyttämöille on ollut muutoksessa ja niin sanotulle esikaupunkivyöhykkeelle on sinnekin etsiytynyt erinäisiä aktiviteetteja. Kantakaupunkiin sijoittui kuitenkin havainto elävästä kaupungista: ”Kallio Block - party ja Kalasataman Konttiaukio ovat esimerkkejä toimivasta kaupunkikulttuurista.”

Nykykaupunkilaisuudella ja -suudessa on omat erityiset aikaan sidoksissa olevat trendinsä, joiden kautta on kiinnostavaa hahmottaa ajan hengen mukaista kaupunkilaisuutta. Nuorten uudet harrasteet ovat välittäneet tietoa tulevan kehityksen suunnasta. Esimerkiksi jo pidempään harrastettu frisbeen heitto tuli mainituksi kahdeksan vastaajan kirjaamana. Skeittaus (17 mainintaa) ja potkulautailu eli skuuttaus (ei mainintoja) ovat samoin jo pidempään olleet signaaleja melkein megatrendeiksi muodostuneista nuorten harrastuksista. Voitaisiinko miettiä kaupunkisuunnittelun näkökulmasta, millainen olisi skeittaajan tai skuuttaajan ideaali kaupunkimiljöö? Hyvässä tapauksessa ympäristö viestii skeittilautailijoille lajin harrastamisen puolesta, samalla kun poikien harrastus elävöittää julkista kaupunkitilaa. Tällaisesta win-win -tilanteesta onnistuneena esimerkkinä on pidetty Kiasman edustaa ja sen mustia kivipaaseja, paikkaa, jossa nuoret toteuttavat omaehtoista liikuntaa ja ajankäyttöä.

Urbaanin Helsingin saatettiin nähdä rajautuvan seutuun, jossa tiivis korttelirakenne on jätetty taakse ja jolta kehältä nyt tulisi liikkua nykyistä ”rajaa” pohjoisemmaksi: ”Kaupunkimaisuus loppuu kuin seinään Mannerheimintien varrella liikenneympyrän jälkeen” ja ”alue pitäisi saada kantakaupunkimaiseksi. Helsingin keskusta voisi laajeta Maunulan tasolle asti”. Kaupunkisuunnittelulle kohdistetuksi haasteeksi jäi ajatus, että Helsingin keskusta pitäisi saada lapsiystävällisemmäksi - ehkä sellainen ympäristö palvelisi paitsi lapsiperheitä, myös ikäihmisiä ja lopulta kaikkia kaupungissa liikkuvia.

## **6. Elinkeinot: työ, kauppa, palvelut**

Yleiskaava Visiossa 2050 Helsingin elinkeinoalueina mainitaan niin kutsutut keskeiset elinkeinoalueet sekä toiseksi tuottavuuden huippualueet ja erikseen on mainittu satama-lentoasema-kehityskäytävä. Näihin kysymyksiin karttakyselyn vastaajat eivät juuri ottaneet kantaa. Sanat kuten kilpailukyky tai elinkeinoelämä eivät kuuluneet kaupunkilaisten käyttämään sanastoon, ja esimerkiksi ”investointeja” pohdittiin vain 6 vastauksessa.

Sataman osalta ehdotettiin kuitenkin esimerkiksi lisäpaikan varaamista uudelle satamatoiminnalle, kun taas lentokentän osalta haikailtiin nykyisen Malmin kentän suuntaan:

”Matkustaja-autolauttaliikenteen keskittäminen vain kahteen satamaan lisää liikenteen hättävaiikutuksina syntyviä ruuhkia. Liikenteen siirtäminen Vuosaaren tekee siitä kuitenkin erityisesti autottomille matkustajille vaikeasti saavutettavan. Osan lauttaliikenteestä siirtäminen uuteen satamaan Laajasalossa ohjaisi autot pois keskustan suunnasta, mutta Laajasaloon

suunniteltu raitiotie tarjoaisi autottomille matkustajille kätevän yhteyden keskustaan. Tämä satama ei korvaisi Etelä- tai Länsisatamaa kokonaan, vaan ideana olisi vain osan liikenteestä siirtäminen sinne, jotta Laajasalon ruuhkat eivät puolestaan muodostu kestävämmiksi.”

*“Helsinki-Vantaa International Airport will be more and more busy with heavy scheduled flight traffic in the future. The estimated traffic growth is 30–70 % by 2035, and is unlikely to stop then. Unscheduled business flights will at some point need to be moved to a separate airport in the capital region in order to ensure smooth connections to and from Helsinki to business travellers. New, small and quiet business aircraft, Very Light Jets (VLJ) are at present taking over the business aviation market. They only need 1 km long runways and are quieter than the typical small aircraft used at present. Helsinki-Malmi Airport is at an ideal location for a business airport. Updated with inexpensive modern satellite-based navigation methods it would be a truly great asset to the capital region in the economic competition between metropolitan areas in northern Europe.”*

Kiistanalaiselle Malmin lentokentälle ehdotettiin sijoitettavaksi jatkossa myös muun muassa toimistoja sekä muuta rakennuskantaa: ”Malmin lentoasema kaupunginosaksi: tiivistä ja korkeaa asuinrakentamista, toimistoja ja palveluja.”

Luontevaa kaupunkilaiselle on ehdottaa esimerkiksi kahvilaa, joka on kioskin ja kirjaston rinnalla käytetty ja elämää, ehkä luovuuttakin synnyttävä lähipalvelu. Pulaa oli havaittu sekä kesäaikaan painottuvista terassikahviloista että laadukkaammista ja mannermaisista kahvila-ravintoloista. Mielenkiintoisia olivat ehdotukset ”kelluvasta kahvilaterassista” (Katajanokalle), leikkipaikan ja kahvilan yhdistelmästä sekä vesitornin näköalakahvilasta. Yhteensä kahviloista saatiin kyselyssä 93 mainintaa. Kahvila lienee eräs keskeinen urbaani kanssakäymisen paikka, joka tukee innovatiivista toimintaa ja ”idea-flow’ta” (Pentland 2014: *Social Physics*).

Työpaikoista puhuessaan useimmat vastaajat ottivat esille työpaikkoja ja asumista sekoittavat ratkaisut (kolmannes 114 ”työpaik(ka)”-maininnoista): ”Tulisi rakentaa sekä asumis- että toimisto-/liiketiljoja. Kivijalkaliiketilaa (tarvitaan) markettirakennusten sijaan toimistoja asuintalojen alakerrokseen. Tämä lisäisi työpaikkoja sekä turvallisuutta.”

Työpaikkoja ehdotettiin rakennettavaksi julkisen liikenteen reittien varrelle (jokeri, metro, junarata) sekä katettuina näiden päälle: ”Esim. metron päälle yritysten toimitiloja ja työpaikkoja.”

Kaupan rakenteellinen muutos välittyi vastauksiin muun muassa, kun perinteiset ostarit eli ostoskeskukset eivät saaneet paria poikkeusta lukuun ottamatta kiitosta. Esitettiin purkamista, kehittämistä tai uuden rakentamista (yhteensä 85 mainintaa, 55 kriittistä huomautusta). Kiinnitettiin huomiota myös puutteellisiin järjestelyihin esimerkiksi ostarin pysäköinnissä tai muissa liikennejärjestelyissä.

Palvelu-, kauppa- sekä toimisto-työpaikka-keskittymiä kirjattiin karttakyselyn vastauksissa (”keskittym”-mainintoja yhteensä 38). Yksittäisen maininnan saivat lähikauppakeskittymä, joukkoliikenteen keskittymä sekä koulu- ja innovaatiokeskittymä. Asumiskeskittymistä mainittiin erikseen odotus tornitalokeskittymästä. Virkistys- ja tapahtumakeskittymistä (esim. Senaatintori)

mainittiin lisäksi vielä kaljakuppiloiden keskittymät sekä (Hanasaareen) purjehduskeskittymä, (Sibelius puistoon) puistokeskittymä ja (Taivallahteen) saunakeskittymä. Erinäisten keskittymien synnyttäminen linkittyy kehittyneisiin joukkoliikennepalveluihin ja kaupunginosa-alueiden saavutettavuuteen.

## 7. Merkintöjä kansainvälisyydestä

Kansainvälisesti kiinnostavaan Helsinkiin myös turistit saapuvat. Jotkin kirjoittajat ottivat kantaa turistikaupunki-kysymykseen tai sivusivat sitä ("turist" 35 mainintaa). Kiinnitettiin huomiota keskustakävelymahdollisuuteen viihtyisäksi suunnitellussa ympäristössä. Toiseksi turismi-teeman yhteydessä mainittiin luonto, ja tällöin erityisesti rannat ja saaristo. Kaupunki- ja luontokokemukset saattoivat yhdistyä esimerkiksi Töölönlahden rannoilla ulkoiltaessa. Turistisina kehittämisen kohteina mainittiin muun muassa Katajanokka ja Lasaretin kortteli. Perinteiset kotimaiset kaupunkisaunat saattavat nekin innostaa vierailijoita eurooppalaisen spa-kulttuurin rinnalla ja antaa Helsingille omaa erityistä identiteettiään.

Luontoalue saatettiin mieltää globaalistikin merkittäväksi saarekkeeksi ja samalla helposti kaikkien kaupunkilaisten saavutettavissa olevaksi ("saavutettav" 53 mainintaa). "Viikin kulttuurimaisemat ja lintulahdet ovat kansainvälisesti arvokas luontoalue kaikkien helsinkiläisten saavutettavissa."

Ulkopuolisten tai muualta tulleiden näkemykset voivat virkistäväällä tavalla tarjota uudenlaista tulokulmaa esimerkiksi kaupunkikuvallisiin kysymyksiin – se mikä toiselle voi olla arkisesti hiilikasa, voi toiselle olla fasinoivaa taidetta: *"Keep the coal stack, poorman's Kilimandjaro, real life graphic art."*

Helsinki on eräs maailman pohjoisimmista pääkaupungeista ja normaalilumisena talvena oikea talvikaupunki. Harrastusmahdollisuuksia ovat hiihto, luistelu ja "pulkkailu". Muita liikunta- ja virkistysvaihtoehtoja olivat lisäksi talvipyöräily ja talviuinti. Kun todettiin, että "Paloheinä on täydellinen kaupunkitalviurheilukeskus" saatettiin visioida laajemminkin Helsingin kansainvälistä merkittävyyttä vierailijoita kutsuvana talvikaupunkina. Talvi-sana sai kyselyssä 118 mainintaa.

Eurooppalaisuus saattoi merkitä sekä erottautumista että samanhenkisyttä. Helsingin viheralueista todettiin, että "ne ovat jotakin ainutlaatuista, jolla erotutaan muista eurooppalaisista kaupungeista". Samalla eurooppalaista tunnelmaa arvostaen kehutaan toisaalla, että "Alppipuisto on kasvistoltaan ja maisemiltaan Helsingin eurooppalaisin. Ikäviäkin lieveilmiöitä esiintyy, mutta puistoa pitää kehittää ehdottomasti asukkaiden viherkeitaaksi ja kohtaamispaikaksi!"

## Päätelmät

Kaupunkiasujat ovat kiinnostuneita oman reviirinsä hallinnasta ja laajemminkin kaupungin kehittämisestä. Merkittävä osa saadusta verkkokommentoinnista kyselyn avovastauksissa koski

asumista ja virkistysympäristöjä. Paikallistuntemus näyttäytyi tietoisuutena tutun kaupunginosan ominaispiirteistä. Kehittämisehdotuksissa olivat esillä niin uudet mahdolliset kaupunginosat ja uudet asuinrakennukset kuin kevyemmätkin katutaso suunnitteluratkaisut. Muutosvaihtoehtoja pohtivat kaupunkilaiset tunnustivat ja tunnistivat oman kotiseutunsa haasteet. Karttakyselyyn vastanneiden näkemykset, eräänlaisena joukkoistamisen muotona, olivat vahvasti kiinni ajan hengessä ja trendeissä. Kaipuuta oli kohden entistä urbaanimpaa Helsinkiä ja taustalla olivat paikoin kokemukset muista eurooppalaisista kaupungeista sekä oletettavasti myös mediassa käyty julkinen keskustelu.

Autoilun suosiminen ei kuitenkaan merkinnyt urbaanisuutta, päinvastoin. Keskusteluja leimasi toisaalta autoiluun kriittisesti suhtautuva, toisaalta kävelyyn ja pyöräilyyn kannustava ajattelun ja asumisen tavan vaaliminen. Julkisen liikenteen sujuvuus on entistä tärkeämpää, kun esikaupunkivyöhykkeeseen ja lähiöiden elämään linkittyvät toiveet bulevardisoinnista ja sen tuottamasta kaupungin tiivistymisestä.

Ei-toivottuja dystopioita ei vastauksissa maalailtu, vaan nykykaupunkisuunnittelua tarkasteltiin usein optimistisessä kehittämissvaihtoehtoja tarjoavassa myötäelämisen hengessä. Asumisen tiivistämiseen liitettiin kahdenlaisia tavoitteita: edellytettiin joko tiivistä korttelikaupunkia tai tiivistä kylämäistä ympäristöä. Tiivis rakentaminen määrittyi näin sekä kaupunkimaisuutena että kylämäisyytenä. Tiivistävää rakentamista kannatettiin lähiömäisissä ympäristöissä, pienteollisuusalueilla ja avoimille pysäköintikentille. Pientalojen rakentamiseen suhtauduttiin toisaalta myönteisesti, toisaalta kielteisesti. Työpaikoista puhuessaan useimmat vastaajat ottivat esille työpaikkoja ja asumista sekoittavat ratkaisut. Täydennysrakentamista voidaan toteuttaa pistemäisinä ratkaisuinä tai alueellisesti laajempina kokonaisuuksina joko tiiviissä tai väljemmin rakennetussa kaupunkiympäristössä (Taulukko 2).

Taulukko 2: Täydennysrakentamisen vaihtoehdot ja esimerkit mahdollisista toteutusympäristöistä.

Täydennysrakentaminen	pistemäinen toteutus	alueellinen toteutus
tiivissä kaupunkirakenteessa	<i>esim. pysäköintikenttä</i>	<i>esim. sairaala-alue</i>
väljässä kaupunkirakenteessa	<i>esim. kaupunkimoottoritie</i>	<i>esim. lentokenttä</i>

Verkostokaupunki-ideoiden mukaisesti liikumisverkostojen kehittämistä toivottiin raideliikenteessä ja vesiliikenteessä sekä kävely- että pyöräily-yhteyksien osalta. Jalankulkijoiden suosimien paikkojen liikenteellisen ketjuttamisen nähtiin tukevan katuelämää. Kaikki kaupunkiasujat ovat kävelijöitä. Yhtenä osoituksena urbaanin kävelyn merkityksestä ja suosiosta ovat ehdotukset kävelykatujen kehittämisestä. Esitetyt toiveet koskivat nimettyjä katuja tai niiden osa-alueita. Pyöräilyn baanaverkostoa halutaan kasvattaa ja parannetuilla väylillä suosia nopeaa hyöty- ja työmatkaliikkumista.



Autoliikenneympäristöt jakautuivat keskusteluissa karkeasti kahteen tyyppiin: on ajoväyliä sekä autojen tilapäisen säilyttämisen pisteitä eli pysäköintiä. Myönteistä suhtautumista välitettiin vastauksissa kadunvarren vinopysäköinnille, asukas pysäköinnille sekä liityntäpysäköintikeskuksille. Osa autojen säilyttämisestä haluttiin ohjata pysäköintiluoliin. Melukysymys nähtiin liikenteen ongelmaksi, jolle toivotaan ratkaisua.

Osin ristikkäisiä olivat toiveet verkostomaisista viheryhteyksistä ja -käytävistä verrattuna tiiviiksi rakennetun urbaanin ympäristön puistomaisuuteen. Näitä näkökulmia yhdistää näkemys siitä, että laadukkaat viherympäristöt ja -alueet ovat merkityksellisiä hyvän ja kestäväen asumisen kannalta. Keskuspuistosta todettiin, että sen tulisi olla paremmin reititetty, valaistu, siistitty, ryhdikkäämpi ja monipuolisempi sekä yhtenäisenä kokonaisuutena säilytetty ja näin muodoin katkeamaton. Urbaanit kalliot puolestaan mainittiin Helsingissä ainutlaatuisiksi kaupunkiluonnoksi. Näkyvä peruskallio edustaa kaupunkiasujille kestävästä ympäristöstä ja jatkuvuutta. Ankeiden paikkojen vastakohtana esitettiin havaintoja niin kutsutuista henkireikätiloista, jotka tyypillisesti ovat rakentamattomia, suojeltavia ja hyvän sijainnin omaavia tärkeiksi koettuja paikkoja.

Viljelypalstat miellettiin osin tilallisiksi turhakkeiksi ja esitetty ehdotus saattoi olla, että ne on kaavoitettava uusille rakennuksille. Samoin siirtolapuutarha-alueita ja golf-kenttiä kaivattiin kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Vastakkaisia, olemassa olevia tilaratkaisuja puoltavia näkemyksiä oli toki niitäkin. Urbaanin viljelyn tulevien sisältöjen määrittely jäänee etenkin kaupunkiaktivistien, mutta myös kaupunkisuunnittelijoiden tehtäväksi. Viihtyisään kaupunkiin liitettiin paitsi vihreys, myös selkeästi urbaanin piirteet kuten elävä korttelikaupunkiympäristö ja oleilumahdollisuudet. Luonnolla ja virkistysympäristöillä on yhä merkittävä rooli keskusteltaessa laadukkaasta kaupunkiasumisesta. Urbaani Helsinki rajautui tiiviin korttelirakenteen alueelle, jota haluttiin tulevassa kaupunkisuunnittelussa laajennettavan. Urbaanisuutta kaivattiin myös nykyisiin lähiöihin.

Merellisen Helsingin kaupunkisuunnittelussa täydennysrakentamiselle tarjottuja vaihtoehtoja olivat lähinnä joko ”matala ja tiivis” tai ”korkea ja harva”. Liikkumisen tehostaminen näyttäisi merellisessä kaupungissa usein edellyttävän asukkaiden mielissä siltojen rakentamista. Ehdotukset uusista saunojen sijaintipaikoista asettuivat kantakaupungin rannoille.

Palvelujen osalta tiivistämiseen liittyi kaksisuuntainen päätelmä, toisaalta, että kivijalkapalvelut kuuluvat luonnollisena osana tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, toisaalta tiivis rakentaminen mahdollistaa kivijalkapalvelujen säilymisen alueella. Kaikki asukasarviot, joissa pohdittiin ostoskeskusten nykytilaa, olivat kielteisiä. Esitettiin ostareiden purkamista, kehittämistä tai uuden rakentamista. Kiinnitettiin huomiota myös puutteellisiin liikennejärjestelyihin ostoskeskusten ympärillä. Talvikaupunkina Helsingin vetovoimaisina harrastusmahdollisuuksina kirjattiin hiihto, luistelu ja pulkalla laskeminen sekä talvipyöräily ja -uinti.

**Liite 1:** Valitut avainsanat (suluissa erillisissä vastauksissa esillä olleiden mainintojen lukumäärät).

ankea (37)

asema (731)

baana (115)

bulevardi (442)

frisbee (8)

golf (143)

henkireikä (34)

ihana (79)

investoi (6)

kahvila (93)

kaupunkipyhä (2)

keskittym(ä) (38)

Keskuspuisto (303)

kevy(t liikenne) (181)

kiipeily (16)

Kivinokka (153)

koirapuisto (47)

korkea/pilvenpiirtäjä (<50)

korttelikaupunki (21)

kävelykatu (91)

Lapinlahti (24)

lähiö (115)

melu (230)

merel(lisyys) (78)

metsä (458)

omakotitalo (44)  
ostari (85)  
penk(ki) (39)  
pikaraitiotie (38)  
puutarha (123)  
pysäköinti (81)  
raidejokeri (14)  
Saavutettav(uus) (53)  
sauna (20>)  
silta (280)  
skeit(taus) (17)  
talvi (118)  
tiivis (444)  
town(-)house (55)  
tunneli (218)  
turist(i) (35)  
työpaik(ka) (114)  
täydennysrakenta(minen) (161)  
vehreys (5)  
vesibussi (10)  
viihty(isä) (230)  
viher (228)  
viljely (32)

**Liite 2:** Monisukupolvisuus havaittuna ja toivottuna karttakyselyn avovastauksissa.

”Yhteinen (olohuone) *nuoriso-perhe-vanhusten* -talo, jossa on eri toimintoja: kirjasto, luentosali, elokuvateatteri, jumppasali, pelihuone, kokkaus ja ruokailupaikka.”

”Tähän mahtuisi hissitalo, esim. 3-4 kerrosta, alueen *ikäihmiset* voisivat muuttaa hissittömistä taloista. Normaali kovan rahan talo, *ei siis vanhusten* taloa.”

”Baana on loistava! Pyöräilijöiden moottoritie: 1. kaista kaistoille ja kiireisille, 2. kaista keskiverroille ja 3. kaista *lapsille, vanhuksille* ja hitaille?”

”Tämä piskuinen hiekkakenttä on todella usein täytynyt pallottelevista *lapsista* ja *nuorista*, välillä jopa *pappojen* petankkipeleistä.”

”Paloheinästä/Pakilasta puuttuu *monen ikäisiä* palveleva liikuntapaikka. Metsää on (Keskuspuisto), mutta *nuoriso* ja myös *vanheneva väestö* tarvitsisivat paikan, jossa voisivat esim. pelata tennistä, minigolfata, pelata petankkia.”

”Pikkusuon aluetta tulisi kehittää liikunta-alueeksi alueen *kaiken ikäiselle* väestölle. Koripallokenttä, skeittiramppi, liikuntavälineitä *nuorille* ja *ikäihmisille*.”

”Samalla kun tälle alueelle rakennetaan, voisi liikunta-alueen uusia, koripallo, jalkapallo ja jääkiekko tarpeiden mukaiseksi. Unohtamatta puistonpenkkejä *vanhemmille*.”

”Ne (leikkikentän viereiset nurmialueet) on tosi kivat, mutta vajaakäytössä. Futismaali *lapsille*, koriskenttä *nuorisolle*, kuntoiluteline leikkiviä *lapsia* vahtiville *vanhemmille* tms.?”

”Siltämäen kummut ja nurmikentät ovat *pikkulapsille* mainiot, *nuorisolle* omaa tilaa sekä *aikuisille* ja *vanhuksille* hyvät ulkoiluun ja liikuntaan, siksi säilytettävä.”

”Suuntimonpuistoa ei saa rakentaa täyteen! Sen sijaan se pitää lohkoa toiminnallisiin alueisiin, jotka palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä *lapsista vanhuksiin*.”

”Kotkavuorella ulkoilee päivittäin päiväkodit, perhepäivähoitajat, *vanhemmat lapsineen*, koiranulkoiluttajat, lintuharrastajat, *ikäihmiset* jne. Toivon, että ainutlaatuinen Kotkavuori säilytetään sellaisenaan virkistysalueena.”

”(Leikkipuiston) alue on kaunis, siellä on kivoja kukkuloita *lapsille* leikkiin ja *aikuisille* piknikille.”

