

- HELSINGIN KAUPUNGIN TIETOKESKUS
- HELSINGFORS STADS FAKTACENTRAL
- CITY OF HELSINKI URBAN FACTS

2/2017

# kvartti

Neljännesvuosijulkaisu • Kvartalspublikation

***Tsörataaks busalla  
vai hypätäaks dösään?***

*Faa vi me busa eller dösä?*

## **KÖÖPENHAMINA & HAMPURI**

**– merellistä ja vihreää  
kaupunkikuvaa**

Yritysten  
maantieteellinen läheisyys  
sujuvoittaa  
työmarkkinoita





Päätoimittaja | Ansvarig redaktör | Editor in Chief ▶ **TIMO CANTELL**

Toimitus | Redaktör | Editor ▶ **TEEMU VASS**

Käännökset | Översättning | Translations ▶ **MAGNUS GRÄSBECK, MATS & MONA FORSSKÅHL** (ss. 66–75)

Kuviot | Figurer | Graphs ▶ **LOTTA HAGLUND, PIRJO LINDFORS** (ss. 18–31)

Visuaalinen ilme | Formgivning | General Layout ▶ **PEKKA KAIKKONEN**

Kansi | Pärm | Cover ▶ **PEKKA KAIKKONEN**

Painoyhteydet | Tryckerikontaktperson | Liaison with printers ▶ **TARJA SUNDSTRÖM-ALKU**

Kansikuva | Pärmbild | Cover Photo ▶ **HELSINGIN KAUPUNKI/LAURI ROTKO**

Paino | Tryckeri | Print ▶ **LIBRIS, HELSINKI 2017**

Julkaisija ▶ **HELSINGIN KAUPUNGIN TIETOKESKUS**

PL 5500, 00099 Helsingin kaupunki

puh. (09) 310 36377

Utgivare ▶ **HELSINGFORS STADS FAKTACENTRAL**

PB 5500, 00099 Helsingfors stad

tel. (09) 310 36377

Publisher ▶ **CITY OF HELSINKI URBAN FACTS**

P.O.BOX 5500, FI – 00099 City of Helsinki, Finland

telephone +358 9 310 36377

Tilaukset, jakelu | Beställningar, distribution ▶ puh. | tel. (09) 310 36293, tilaukset.tietokeskus@hel.fi

Orders by phone, Distribution ▶ telephone +358 9 310 36293, tilaukset.tietokeskus@hel.fi

ISSN 0788-1576 (painettu)

ISSN 1796-7279 (verkossa)



4041 0014  
Painotuote

4 ▶ Pääkirjoitus | *Ledare*: **TIMO CANTELL**

**TAMÁS LAHDELMA**

6 ▶ Toimipaikkojen läheisyys ja työvoimavirtojen verkostot pääkaupunkiseudulla  
▶ *Arbetsställsnärhet och arbetskraftsflödesnätverk i huvudstadsregionen*

**NETTA MÄKI**

18 ▶ Helsingiläisten kuolleisuus muuta maata korkeammalla tasolla – miksi sairastavuus silti vaikuttaa vähäisemmältä?  
▶ *Dödligheten är högre i Helsingfors än i övriga Finland, så varför verkar sjukligheten lägre i Helsingfors?*

**PASI MÄENPÄÄ & MAIJA FAEHNLE**

32 ▶ Kaupunkiaktivismi: ratkaisuja itseorganisoituvan kaupunkiyhteisön hallintaan  
▶ *Stadsaktivismen: styrningslösningar för en självorganiserande stadsgemenskap*

**JOHANNA LILIUS**

48 ▶ Kulttuuria ja taidetta lähioon – alueellinen kulttuurityö erityisesti maahanmuuttajien näkökulmasta  
▶ *Kultur och konst ut i förorten – lokalt kulturarbete ur i synnerhet invandrarnas synvinkel*

**JENNI NEUVONEN**

58 ▶ *Tsörataaks busal vai hypätääks dösään?*  
66 ▶ *Faa vi me busa eller dösä?*

**OLLI VOUTILAINEN**

76 ▶ *Kööpenhamina – kaupunkisuunnittelun pieni mestariteos*  
▶ *Köpenhamn – ett litet mästerverk av stadsplanering*

**LUKAS BEHREND**

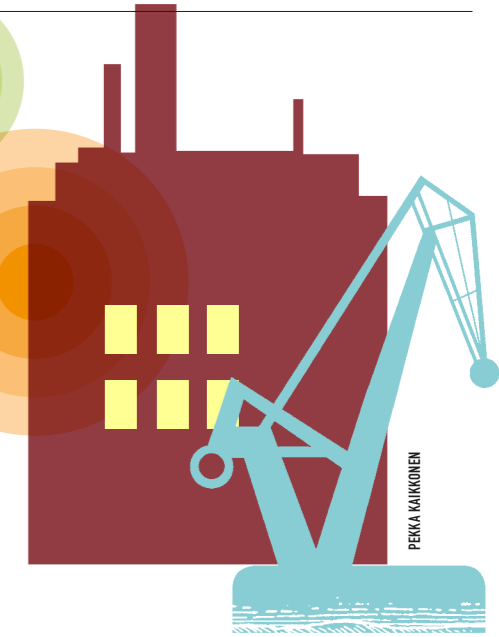
88 ▶ *HafenCity Hamburg – uusia kaupunkimaisemia entisille satama-alueille*  
▶ *HafenCity Hamburg – nya urbana landskap i gamla hamnområden*

100 ▶ *Summary in English*



# Pääkirjoitus • Ledare

★ TIMO CANTELL



PEKKA KAIKONEN

**K**AUPUNKIELÄMÄN KIRJO on laaja, joten sen tavoittaminen edellyttää tutkijoilta monipuolisia tarkastelutapoja. Sekä aineistojen että erilaisten menetelmien löytäminen vaatii asiantuntijoilta valveutuneisuutta ja joskus hieman luovuuttakin. Tämänkin lehden artikkeleista välittyy osa tuosta kirjosta, ja kokonaisuus kertoo samalla siitä, millaisten aineistojen ja kysymysten äärellä Helsingissä ja kaupungin tietotuotannon ytimessä eletään.

**JOSKUS KÄYTETYT AINEISTOT** saattavat vaikuttaa aiheen rajauksen tai tutkimusmateriaalin luonteen ansiosta varsin pieniltä, toisinaan taas valtavilta. Näitä ääripäitä edustavat tämän lehden numerossa esimerkiksi Kontulan yhteisötäidetta tai Stadin slangia tarkastelevat artikkelit, analyysi kaupunkiaktivismin ja kaupunkioorganisaation suhteesta ja toisaalta toimipaikkojen läheisyyttä ja työvoimavirtojen verkostoja tarkastelevat artikkelit. Näissä artikkeleissa hyödynnetyt aineistot ja tutkimusotteet poikkeavat suuresti toisistaan, mutta tuovat silti tärkeitä näkökulmia eri ilmiöalueisiin.

**KAUPUNKEIHIN LIITTYY** tyypillisesti myös ristiriitaisia piirteitä. Miten on esimerkiksi mahdollista, että Helsingissä on muuhun Suomeen nähden ter-

veempi väestö, mutta kuolleisuus on sittenkin maan keskitasoa korkeampaa? Toisin sanoen, miten terveemmästä väestöpohjasta voi kummuta enemmän kuolemaa? Tätä kysymystä ratkoo tietokeskuksen tutkija Netta Mäki omassa artikkelissaan. Hän tuo samalla esille tyypillisiä tilasto- ja tutkimuskysymyksiin liittyviä yksityiskohtia, joilla voi olla suuria merkityksiä lopputuloksen kannalta: kuinka jotkin keskeiset termit ja ilmiöt määritellään, miten näitä määritelmiä sovelletaan, miten tuloksia tulkitaan?

**HELSINGISSÄ USEIN KYSYTÄÄN**, miten vertaamme muihin pohjoismaisiin tai eurooppalaisiin suurkaupunkeihin: missä olemme vahvoja, missä kehitys kulkee hieman toisia ratoja, miten menestymme kansainvälisessä kilpailussa. Tässä lehdessä tarkastellaan kaupunkisuunnitteluun liittyviä kysymyksiä kahdessa Itämeren vaikutuspiiriin kuuluvassa kaupungissa, Kööpenhaminassa ja Hampurissa.

*Mielenkiintoisia lukuhetkiä!*

TIMO CANTELL

johtaja

Helsingin kaupungin tietokeskus

**S**TADSLIVETS MÅNGFALD är stor, och att få ett grepp om den kräver mångsidiga infallsvinklar av forskarna. Det behövs vakenhet och ibland lite uppfinningsrikedom för att hitta lämpliga material och metoder. Även i detta nummer av Kvarti återspeglar artiklarna en del av mångfalden, och helheten berättar samtidigt om hurdana material och frågor vi tacklar här i Helsingfors och inom stadens kunskapsproduktions innersta kärna.

**IBLAND KAN DE TEMAN** vi tacklar och de material vi använder verka små, ibland enormt stora. Dessa ytterligheter företräds i föreliggande nummer av till exempel artikeln om communitykonst i Gårdsbacka och artikeln om helsingforsiska slanguttryck, samt av artiklarna om dels förhållandet mellan stadsaktivism och stadsförvaltning, dels arbetsplatsers närhet och arbetskraftsflödesnätverk. De material och forskningsgrepp som tillämpas i dessa artiklar avviker stort från varandra, men de kommer icke desto mindre med viktiga synpunkter på olika fenomen.

**Å ANDRA SIDAN ÄR DET** ju typiskt för städer att där finns paradoxer. Hur är det till exempel möjligt

att Helsingfors har en friskare befolkning än övriga Finland, men att dödligheten ändå är högre i Helsingfors. Med andra ord, hur kan en friskare befolkning ge upphov till mera död? Denna fråga tacklar faktacentralens forskare Netta Mäki i sin artikel. Hon för samtidigt fram typiska detaljer kring statistik- och forskningsfrågor, detaljer som kan ha stor betydelse för slutresultatet: hur definieras vissa centrala termer och begrepp, hur tillämpas dessa definitioner, hur tolkar man resultaten?

**I HELSINGFORS FRÅGAR MAN** sig ofta hur vi framstår i jämförelse med övriga nordiska eller europeiska storstäder: vad är vi bra på, i vilka avseenden är utvecklingen lite annorlunda hos oss, hur klarar vi oss i internationell konkurrens? Detta nummer presenterar varsin artikel om spörsmål kring stadsplanering i två andra städer i Östersjöns influensområde, nämligen Köpenhamn och Hamburg.

*Med tillönskan om många trevliga läsestunder!*

TIMO CANTELL

direktör

Helsingfors stads faktacentral

## Arbetsställsnärhet och arbetskraftsflödesnätverk i huvudstadsregionen

★ TAMÁS LAHDELMA

Arbetsställen som ligger geografiskt närmare varandra bildar starkare och tätare nätverk för arbetskraftsflöde inom stadsområden, och den nätverksbildning som sker genom byten av arbetsplats har i sin tur samband med högre produktivitetsnivå vid arbetsställena. Detta stöder uppfattningen att arbetskraftens rörlighet ökar företags, näringsgrenars och områdets produktivitet och konkurrenskraft. Många rön pekar på att arbetsmarknaden kan göras funktionellare och företagens affärsmöjligheter bättre genom att med markanvändningen skapa förutsättningar för geografisk närhet och genom att utveckla de företagskluster som finns i stadsområdet.

## TOIMIPAikkojen LÄHEISYYS ja TYÖVOIMAVIRTOJEN VERKOSTOT pääkaupunkiseudulla

Maantieteellisesti läheisemmät toimipaikat muodostavat vahvempia ja tiheämpiä työvoimavirtaverkostoja kaupunkialueen sisällä, ja työpaikanvaihdosten kautta tapahtuva verkostoituminen on puolestaan yhteydessä toimipaikkojen korkeampaan tuottavuustasoon. Tämä tukee käsitystä siitä, että työvoiman liikkuvuus lisää yritysten, toimialojen ja alueiden tuottavuutta ja kilpailukykyä. Tulokset viittaavat siihen, että työmarkkinoiden toimivuutta ja yritysten liiketoimintamahdollisuuksia voidaan edistää luomalla yrityksille maankäytölliset edellytykset sijaita lähekkäin kehittämällä kaupunkialueilla sijaitsevia yrityskeskittyviä.



## Taustaa

Nykyinen osaamispoljainen talous perustuu entistä vahvemmin kaupunkialueille sijoittuviin yrityksiin ja niissä syntyviin innovaatioihin. Yhdyskuntarakenne vaikuttaa yritysten toimintaedellytyksiin ja liiketoimintaan, joten maankäyttö ja sen ohjaus ovat keskeisiä tekijöitä kaupunkiseutujen elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden kehittämisessä. Kaupunkialueen toimialojen monipuolisuuden, saman alan yritysten läheisyyden sekä korkean työpaikkatiheyden on todettu lisäävän talouden tuottavuutta (Loikkanen & Susiluoto 2011; Loikkanen 2013). Tutkimuksemme tavoitteena on tarkastella näiden kasautumishyötyjen taustalla olevia yritystason mekanismeja analysoimalla sitä, miten yhdyskuntarakenne vaikuttaa yritysten verkostoitumiseen ja sitä kautta tuottavuuteen. Lähestymme tätä kysymystä tarkastelemalla pääkaupunkiseudun osaamisintensiivisten yritysten keskinäisen läheisyyden vaikutusta työvoiman liikkuvuuteen ja liikkuvuuden yhteyttä yritysten liiketoimintaan verkostanalyysin menetelmin.

Yritysten keskinäisen sekä yritysten ja tutkimusorganisaatioiden välisen verkostoitumisen positiivisesta vaikutuksesta innovatiivisuuteen, osaamis pääomaan, kilpailukykyyn ja kasvuun on paljon yleisiä tutkimustuloksia. Verkostoitumisen katsotaan johtavan osaamisen ja innovaatioiden leviämiseen yritysten välillä, mikä lisää niiden tuottavuutta (mm. Audretsch & Feldman 2004). Verkostoitumista käsitellään tutkimuskirjallisuudessa kuitenkin usein yleisluontoisena ilmiönä, vaikka verkostanalyysimenetelmät mahdollistavat myös alueellisten verkostojen tarkemman tarkastelun (mm. Ter Wal & Boschma 2009; Maggioni & Uberti 2011).



## Bakgrund

Vår nuvarande kunskapsbaserade ekonomi bygger allt mera på urbant placerade företag och på innovationer som föds vid dem. Samhällsstrukturen inverkar på företagens verksamhetsförutsättningar och affärsverksamhet, så markanvändningen och hur den styrs är centrala för utvecklandet av stadsregioners livskraft och attraktivitet. Man har kunnat konstatera att ekonomisk produktivitet har ökat av en mångsidig näringsstruktur i stadsområdena, att företag inom samma bransch ligger nära varandra och att arbetsplatstätheten är hög (Loikkanen & Susiluoto 2011; Loikkanen 2013). Syftet med vår studie är att granska mekanismer på företagsnivå som ligger bakom dessa anhopningsfördelar, och vi gör det genom att analysera hur samhällsstrukturen inverkar på nätverksbildningen mellan företag och därmed på produktiviteten. Vi närmar oss frågan genom en nätverksanalys av hur den fysiska närheten mellan kunskapsintensiva företag i huvudstadsregionen påverkar arbetskraftens rörlighet och av rörlighetens samband med företagens affärsverksamhet.

Det finns en hel del allmänna forskningsresultat om hur nätverksbildning företag emellan och mellan företag och forskningsorganisationer ger positiva verkningar på innovation, kunskapskapital, konkurrenskraft och tillväxt. Nätverksbildning anses leda till att kunskap och innovationer sprids mellan företagen, vilket i sin tur höjer deras produktivitet (bl.a. Audretsch & Feldman 2004). Ofta ses nätverksbildningen dock i forskningslitteraturen som ett allmänt fenomen, trots att nätverksanalyismetoderna gör det möjligt att granska även lokala nätverk mera ingående (bl.a. Ter Wal & Boschma 2009; Maggioni & Uberti 2011).

## Viitekehys

Taloudellinen toiminta keskittyy vahvasti kaupunkialueille, ja erityisesti tutkimus- ja kehittämistoiminta on alueellisesti keskittynyttä (Carlino ym. 2012). Taloudellisen toiminnan keskittyneisyyden tuottamien kasautumishyötyjen onkin katsottu liittyvän läheisesti osaamisen luomisen ja leviämisen prosesseihin. Toisaalta informaatioteknologian kehittymisen on ennustettu hajauttavan innovaatiotoimintaa (Asheim & Gertler 2005). Maantieteellisen läheisyyden merkitystä arvioitaessa täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että yritykset voivat olla läheisiä myös muilla tavoilla. Keskeistä on tehdä analyttinen erottelu läheisyyden maantieteellisen ja organisatoristen ulottuvuuksien välillä (Boschma 2005). Maantieteellinen läheisyys ei sinänsä ole riittävä ehto tiedonkululle, vaan se vaatii aktiivista osallistumista tiedonvaihdon verkostoihin. Työntekijöiden palkkaaminen kilpailevista yrityksistä, yhteistyökumppaneista tai muista yrityksistä voi olla keskeinen keino luoda yhteys tällaisiin verkostoihin (Breschi & Lissoni 2003).

Työvoiman liikkuvuuden yritysten välillä katsoinkin olevan merkittävä tekijä alue- ja kaupunkitalouden kehityksen ja innovaatiotoiminnan kannalta. Tutkimustulosten mukaan työpaikanvaihdokset yritysten välillä edistävät alueen työmarkkinoiden rakennemuutosta ja tuottavuuden kehitystä (Maliranta ym. 2008; Böckerman & Maliranta 2012; Piekkola 2015). Työpaikanvaihdoksissa työntekijä ei ainoastaan siirry yhdestä työpaikan verkostosta toiseen, vaan muodostaa myös yhteyden näiden verkostojen välille mahdollista näin tiedon ja ideoiden helpomman liikkumisen (Granovetter 1995). Vaikka työpaikanvaihdoksiin liittyy yrityksen kannalta myös haittoja, kuten kokeiden työntekijöiden menetys kilpailijoille, tutkimukset esittävät työvoiman liikkuvuuden edistävän yrityksen sisäisiä oppimisprosesseja ja menestystä (esim. Combes & Duranton 2006).

Organisatorisen samankaltaisuuden lisäksi työvoiman liikkuvuutta mallinnettaessa on tärkeää ottaa huomioon yritysten sijainti kaupunkialueella. Tilastollisessa analyysissä aluevaikutuksia kontrolloivan sijaintimuuttujan tarkoituksena on tavoittaa yritys-

## Referensram

Ekonomisk verksamhet anhopas starkt i stadsområden, och i synnerhet forskning och utveckling är lokalt anhopad (Carlino et al. 2012). Man har ansett att de fördelar som anhopning av ekonomisk verksamhet för med sig har nära anknytning till skapande och spridandet av kunskap. Samtidigt har det spått att informationsteknologins utveckling skulle komma att sprida ut innovationsverksamheten (Asheim & Gertler 2005). Då man bedömer betydelsen av geografisk närhet måste man dock beakta att företag kan stå varandra nära även på andra vis. Avgörande är att göra en analytisk särskilnad mellan närhetens geografiska respektive organisatoriska dimension (Boschma 2005). Geografisk närhet är ju i sig inte ett tillräckligt villkor för att kunskap ska överföras, utan det krävs aktivt deltagande i nätverken för kunskapsutbyte. Att anställa personal från konkurrerande företag, från samarbetspartners eller andra företag kan vara ett viktigt sätt att skapa kontakt med dylika nätverk (Breschi & Lissoni 2003).

Sålunda anses arbetskraftsrörlighet företag emellan vara en betydande faktor för regional och urban ekonomi och för innovationsverksamhet. Enligt forskningen främjar byte av arbetsplats från företag till företag strukturomvandlingen på den lokala arbetsmarknaden och produktivitetsutvecklingen (Maliranta et al. 2008; Böckerman & Maliranta 2012; Piekkola 2015). Vid byte av arbetsplats flyttar en arbetare inte bara från ett arbetsplatsnätverk till ett annat, utan skapar också kontakt med mellan dessa nätverk – och möjliggör därmed lättare överföring av information och idéer (Granovetter 1995). Trots att arbetsplatsbyten också har sina avigsidor för företagen, såsom att de mister en bra anställd till konkurrenten, framhåller studierna att arbetskraftsrörlighet främjar företagsinterna inlärningsprocesser samt företagens framgång (t.ex. Combes & Duranton 2006).

Förutom organisatorisk likhet är det, då man gör upp modeller för arbetskraftsrörlighet, skäl att beakta företagens läge i stadsrummet. Syftet med den lägesvariabel som i den statistiska analysen kontrollerar lägets inverkan är att se även sådana faktorer

ten työvoiman kysyntään ja siten sijaintipäätöksiin vaikuttavia tekijöitä, joita ei mallissa ole voitu huomioida, kuten esimerkiksi yritysten rahoitustilanne (Haaparanta & Piekkola 2006) tai investoinnit organisaatioon (Piekkola 2015). Läheisyyden maantieteellisen ulottuvuuden yhteyttä työvoiman liikkuvuuteen arvioitaessa kontrolloiminen

yritysten sijainnin suhteen on keskeistä,

sillä yritysten sisäiseen dynamiikkaan liittyvät vaikutukset voivat olla alueellisesti jakautuneita, kuten esimerkiksi elektroniikkateollisuuden ja siihen liittyvien liike-elämän palveluiden uudelleen organisoituminen pääkaupunkiseudulla juuri tutkimuksemme tarkastelujakson aikana. Sijaintiin liittyvät, maan hintaan ja sitä kautta vuokra-

tasoon perustuvat kustannukset vaikuttavat lisäksi yritysten sijoittumiseen siten, että korkeampien ja matalampien kustannusten alueille valikoituu erilaisia yrityksiä, mikä vaikuttaa myös yritysten verkostoitumismahdollisuuksiin (Arzaghi 2005).

Maantieteellisen läheisyyden ohella osaamisen leviämiseen keskeisesti vaikuttava organisatorinen läheisyys liittyy vahvasti sosiaalisen pääoman rooliin alueellisissa verkostoissa. Sosiaalisen pääoman käsite määritellään ja sitä käytetään kirjallisuudessa eri tavoin. Tämän tutkimuksen yhteydessä erotellaan käsitteestä kaksi versiota: yksi sosiaaliseen koheesioon keskittyvä ja toinen, joka keskittyy ”välittäjyyteen” yli ”rakenteellisten aukkojen”. Sosiaalisena koheesiona ymmärretyn sosiaalisen pääoman käsityksen mukaan vahvat ja tiheät suhteet tarjoavat verkostoissa mukana oleville tavoitteiden toteuttamisen mahdollisuuksia, joita heillä ei muuten olisi. Välittäjyyteen sosiaalisena pääomana keskittyvä näkemys painottaa puolestaan ryhmien tai yhteisöjen välisiä yhdysiteitä, jotka mahdollistavat ideoiden ja resurssien liikkumisen niiden välillä. Tämän näkemyksen mukaan tiheä verkosto tarjoaa mahdollisuuksia tavoitteiden saavuttamiselle vain tiettyyn pisteeseen asti, sillä vahva koheesio voi johtaa enemänkin yhteisen kuin uuden tiedon jakamiseen.

som påverkar företagens arbetskraftsbehov och därmed etableringsbeslut men som inte kunnat beaktas i modellen, såsom företagens finansieringsläge (Haaparanta & Piekkola 2006) eller investeringar i organisationen (Piekkola 2015). Vid en bedömning av sambandet mellan närhetens geografiska dimension och arbetskraftsrörligheten är kontrollen vis-a-vis företagens läge av central betydelse, eftersom de verkningar som anknyter till företagens interna dynamik kan vara lokalt uppdelade, såsom när elektronikindustrin och därtill anknutna företagstjänster organiserade om sig i huvudstadsregionen just under den tid vi studerade. Lägesrelaterade kostnader som bygger på markpriset och därmed på hyresnivån inverkar dessutom på företagens val av läge sålunda att det är annorlunda slags företag som placerar sig i områden med högre resp. lägre kostnader. Och det inverkar i sin tur på företagens möjligheter att bygga nätverk (Arzaghi 2005).

Förutom geografisk närhet inverkar även organisatorisk närhet vitalt på spridningen av kunskap, och sistnämnda handlar mycket om det sociala kapitalets roll i de lokala nätverken. Begreppet socialt kapital definieras och används i litteraturen på skiftande sätt. I föreliggande studie särskiljer vi på två versioner av begreppet: en som fokuserar på social kohesion, en som fokuserar på ”förmedlarskap” över ”strukturella luckor”. Enligt den version som handlar om social kohesion ger starka och täta relationer sådana möjligheter för nätverksmedlemmarna att nå sina målsättningar som de inte annars skulle ha. Den version som med socialt kapital avser förmedlarskap över strukturella luckor betonar i sin tur de band mellan grupper eller gemenskaper som möjliggör överföring av idéer och resurser dem emellan. Enligt det synsättet ger ett tätt nätverk möjlighet att uppnå målen bara till en viss grad, i och med att stark kohesion kan leda till att det snarare är gemensam än ny information man delar med sig av.

## Työvoiman liikkuvuus yritysten välillä on alue- ja kaupunkitalouden kehityksen ja innovaatiotoiminnan kannalta merkittävää.

### Aineisto

Tutkimuksessamme olemme käyttäneet työntekijöiden ammatillista liikkumista toimipaikkojen välillä indikaattorina organisaatioiden välisille yhteyksille. Olemme hahmottaneet työntekijöiden siirtymät Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston henkilötason aineiston pohjalta. Organisaatioiden välinen yhteys muodostetaan sekä työntekijöiden sisään- että ulosvirtauksen perusteella, sillä yritysten työvoiman liikkuvuutta käsittelevän tutkimuskirjallisuuden mukaan organisaatiot oppivat niin uusilta työntekijöiltä (esim. Song ym. 2003) kuin muihin organisaatioihin siirtyneeltä henkilöstöltä (esim. Corredoira & Rosenkopf 2010). Muodostamamme aineisto kattaa työpaikanvaihdokset pääkaupunkiseudun osaamisintensiivisten alojen toimipaikkojen välillä vuosina 2008–2012. Työpaikanvaihdoksia oli valituilla toimialoilla kyseisenä ajanjaksona yhteensä noin 52 500. Osaamisintensiivisiksi toimialoiksi on tässä tutkimuksessa määritelty seuraavat palvelualat ja teknologiateollisuuden keskeiset alat:

- tutkimus- ja kehittäminen
- tietojenkäsittely
- liike-elämän palvelut
- yksityinen ja julkinen koulutus
- ohjelmistojen kustantaminen
- ohjelmistoala
- tietopalvelutoiminta
- sähkö- ja elektroniikkateollisuus
- muu metalliteollisuus.

Vuonna 2012 pääkaupunkiseudulla toimi määritellyillä toimialoilla noin 18 400 toimipaikkaa, joiden yhteenlaskettu henkilöstömäärä oli noin 158 800 henkeä (HSY 2013). Työvoimavirtaverkostoissa oli mukana 7 820 toimipaikkaa, jotka työllistivät tarkastelujakson aikana keskimäärin 136 300 henkeä.

Henkilötason työssäkäyntiaineistoon olemme yhdistäneet Tilastokeskuksen toimipaikka- ja yritystunnusten avulla tietoja toimipaikkojen sijainnista ja liiketoiminnasta Tilastokeskuksen ylläpitämästä yritystietorekisteristä sekä Tilastokeskuksen yritysten tutkimus- ja kehittämistoimintaa, vientiä ja henkilöstön

### Materialet

I vår studie har vi använt anställdas professionella rörlighet från arbetsställe till arbetsställe som en indikator på kontakter mellan organisationer. Vi har gestaltat de anställdas flyttningar utgående från Statistikcentralens sysselsättningsstatistik på individnivå. Kontakten organisationer emellan gestaltar vi utgående från både in- och utflödet av anställda, eftersom företagen, enligt forskningslitteraturen om företagens arbetskrafts rörlighet, lär sig av såväl nya anställda (t.ex. Song et al. 2003) som av personal som övergått till andra organisationer (t.ex. Corredoira & Rosenkopf 2010). Det material vi satte ihop täcker arbetsplatsbytena mellan arbetsställena inom de kunskapsintensiva näringarna i huvudstadsregionen åren 2008–2012. Under denna tid skedde inom de utvalda näringsgrenarna sammanlagt ca. 52 500 byten av arbetsplats. Som kunskapsintensiva har vi i denna studie slagit fast följande servicenäringar och centrala näringar inom teknologisk industri:

- forskning och utveckling
- databehandling
- företagstjänster
- privat och offentlig utbildning
- utgivning av programvara
- programmering
- informationstjänst
- el- och elektronikindustri
- övrig metallindustri.

År 2012 verkade i huvudstadsregionen cirka 18 400 arbetsställen inom dessa näringar, och deras sammanlagda antal anställda uppgick till cirka 158 800 (HRM 2013). I arbetskraftsflödesnätverken ingick 7 820 arbetsställen, som under den studerade tiden sysselsatte i snitt 136 300 personer.

Med sysselsättningsmaterialet på individnivå har vi med hjälp av Statistikcentralens arbetsställs- och företagskoder kombinerat data om arbetsställenas läge och affärsverksamhet ur Statistikcentralens företagsregister samt ur Statistikcentralens material om företagens forsknings- och utvecklingsverksamhet, export och personalens utbildningsnivå. Ge-



HELSINGIN KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / SIMO KARISALO

koulutustasoa kuvaavista aineistoista. Liittämällä työssäkäyntitilaston pohjalta hahmotetun verkoston analyysin tulokset tietoihin yritysten sijainnista ja liiketoiminnasta on mahdollista tarkastella toimipaikkojen välisten läheisyysmuotojen ja verkostoaseman sekä verkostoaseman ja liiketoiminnan välistä yhteyksiä.

Soveltamamme verkostonäkökulma poikkeaa tilastollisen analyysin menetelmien suhteen ekonometriseen mallintamiseen perustuvasta taloustieteellisestä kasautumishyötyjä käsittelevästä tutkimuksesta. Ekonometriset mallit perustuvat yleensä oletukseen toisistaan riippumattomista yrityksistä, jotka reagoivat ainoastaan kuluttajien kysyntään (Granovetter 1985). Spatiaalisen ekonometrian autokorrelaatiomalleissa tunnistetaan alueiden keskinäinen riippuvuus, mutta verkostanalyysimenetelmien avulla voidaan tarkastella riippuvuussuhteita yritystasolla. Verkostanalyttisessä näkökulmassa yksilö tai organisaatio asemoidaan sosiaalisten

nom att kombinera resultaten från en analys av ett nätverk konstruerat utgående från sysselsättningsstatistiken med data om företagens läge och affärsverksamhet är det möjligt att analysera sambanden mellan de olika formerna av närhet mellan arbetsställen och deras ställning i nätverket samt sambanden mellan deras ställning i nätverket och deras affärsverksamhet.

Det nätverksperspektiv som vi tillämpade aviker beträffande den statistiska analysens metoder från den ekonomiska forskning om anhopningsfördelar som bygger på ekonometriskt modellbygge. De ekonometriska modellerna bygger i regel på antagandet att företagen är oberoende av varandra och reagerar enbart på konsumenternas efterfrågan (Granovetter 1985). Autokorrelationsmodellerna inom den spatiaala ekonometrin identifierar ett inbördes beroende mellan områden, men med nätverksanalytiska metoder kan man granska beroendeförhållanden på företagsnivå. I det nätverksanalytiska

tai taloudellisten suhteiden verkostoon ja tarkastelun keskiöön asetetaan nimenomaan toimijoiden keskinäiset riippuvuudet (vrt. Abbott 1997).

### Tulokset

Osaamisen leviämisen kannalta keskeisillä työvoiman liikkuvuudella ja yhteisillä työmarkkinoilla vaikuttaa tutkimuksemme valossa olevan vahva alueellinen ulottuvuus, sillä tilastoanalyysin mukaan maantieteellinen läheisyys on yhteydessä työvoiman liikkuvuuteen toimipaikkojen välillä myös, kun muut läheisyysmuodot ja organisatoriset tekijät on otettu huomioon. Tulosten mukaan kaupunkialueen sisällä maantieteellisesti läheisemmät<sup>1</sup> toimipaikat muodostavat sekä vahvempia että tiheämpiä työvoimavirtaverkostoja<sup>2</sup>. Tutkimuksen kohteena olleilla pääkaupunkiseudun osaamisintensiivisillä toimialoilla neljännes työpaikanvaihdoksista tapahtui alle kilometrin ja puolet alle neljän kilometrin etäisyydellä sijaitsevien toimipaikkojen välillä. Helsingin ydinkeskusta, ulommat keskustavyöhykkeet sekä Otaniemen-Tapiolan-Leppävaaran vyöhyke Espoossa muodostavat osaamisintensiivisten alojen työvoimavirtojen selvästi vahvimman alueellisen keskittymän, jota täydentävät erityisesti Pitäjänmäki ja seudun ulommat työpaikka-alueet.

Havaitun läheisyyden ja työvoiman liikkuvuuden välisen yhteyden voi katsoa tukevan näkemystä siitä, että työntekijän ja työnantajan kohtaaminen ei tapahdu ainoastaan työmarkkinoiden hintamekanismin kautta, vaan työnhaun prosesseja määrittävät

1) Toimipaikkojen välinen maantieteellinen etäisyys on mitattu työvoiman liikkumisen määrällä painotettuna keskimääräisenä etäisyytenä niiden toimipaikkojen välillä, joilla on ollut tarkastelujakson aikana työpaikanvaihdoksen myötä muodostuva yhteys. Toimipaikkojen välinen etäisyys on laskettu toimipaikkojen osoitteen postinumerotiedon perusteella, mikä on tarkin Tilastokeskuksen luovuttama sijaintitieto. Kullekin postinumeralueelle on määritelty maantieteelliset painopistekoordinaatit toimitilarakennusten kerrosalalla painotettuna keskiarvona. Postinumeralueiden välinen etäisyys on määritelty alueiden painopisteiden välisenä suorana etäisyytenä.

2) Toimipaikan työvoimavirtaverkoston vahvuus on työntekijöiden siirtymien määrän keskiarvo. Verkoston tiheys on laskettu suhteuttamalla, kuinka paljon toimipaikkaan työvoiman siirtymisen kautta yhteydessä olevilla toimipaikoilla on yhteyksiä keskenään verrattuna kaikkien mahdollisten yhteyksien määrään toimipaikan työvoimavirtaverkostossa.

perspektivet placeras individer eller organisationer i nätverk av sociala eller ekonomiska relationer, och i analysens mittpunkt ställs uttryckligen de inbördes beroendena mellan aktörerna (jfr. Abbott 1997).

### Rönen

Arbetskraftsrörlighet och en gemensam arbetsmarknad, som båda är viktiga för kunskapspridningen, ser i ljuset av vår studie ut att ha en stark lokal dimension, eftersom geografisk närhet enligt vår statistiska analys har samband med arbetskraftens rörlighet mellan arbetsställen. Detta gäller även när övriga former av närhet och organisatoriska faktorer beaktas. Enligt våra rön bildar de arbetsställen som ligger närmare<sup>1</sup> varandra i stadsområdet både starkare och tätare arbetskraftsflödesnätverk<sup>2</sup>. Inom de kunskapsintensiva näringar i huvudstadsregionen som vår studie gällde skedde en fjärdedel av arbetsplatsbytena mellan arbetsställen som låg en kilometer från varandra och hälften på under fyra kilometers håll. Helsingfors stadskärna, de yttre centrumzonerna samt zonen Otnäs-Hagalund-Alberga i Esbo bildar den klart starkaste lokala anhopningen av arbetskraftsflöden inom kunskapsintensiva näringar, och den kompletteras av Sockenbacka och periferare arbetsplatsområden i regionen.

Sambandet vi konstaterade mellan närhet och arbetskraftsrörlighet kan anses stöda uppfattningen att mötet mellan arbetstagare och arbetsgivare inte sker enbart via prismekanismerna på arbetsmarknaden, och att arbetssökandets processer styrs också av

1) Det geografiska avståndet mellan arbetsställen mättes med mängden arbetskraftsrörelse vägd som genomsnittligt avstånd mellan de arbetsställen som under den studerade perioden haft kontakt som fötts genom att folk bytt arbetsplats. Avståndet mellan arbetsställen har räknats utgående från arbetsställets postnummeradress, vilket är den exaktaste lokala precisering Statistiska centralbyråns ger. För varje postnummerområde har geografiska tyngdpunktskoordinater beräknats som medeltal vägda med lokalbyggnadernas våningsareal. Avståndet mellan postnummerområdena har beräknats som det rätlinjiga avståndet mellan områdenas tyngdpunkter.

2) Ett arbetsställets arbetskraftsflödesnätverks styrka är medeltalet av antalet arbetsplatsbyten. Nätverkets täthet har beräknats genom att jämföra hur mycket sådana kontakter som uppstått genom arbetsplatsbyten det finns mellan arbetsställen jämfört med mängden tänkbara kontakter totalt inom arbetsställets arbetskraftsflödesnätverk.

lisäksi sosiaaliset tekijät, jotka vaativat läheisiä henkilökohtaisia kontakteja (Granovetter 1995). Liikkuvuus työpaikkojen välillä yhdistää verkostoja, mikä luo sosiaalista koheesiota henkilöstöä vaihtavien yritysten välille. Näin muodostuu verkostoja, jotka voivat lisätä liikkuvuutta entisestään. Työn etsintää ohjaavat sosiaaliset prosessit voivat olla paikallisia, sillä lyhyet etäisyydet edistävät ihmisten suoria kontakteja mahdollistaen sellaisen tiedon vaihtamisen, mikä on helpommin siirrettävissä kasvokkain tapahtuvan vuorovaikutuksen kautta (vrt. Storper & Venables 2004). Näin voi olla erityisesti hyvin verkottuneilla osaamisintensiivisillä palvelualoilla, joilla epämuodollinen vuorovaikutus on keskeisessä roolissa taloudellisessa toiminnassa (Arzaghi & Henderson 2008). Vaikka informaatioteknologian kehittymisen myötä verkostot eivät välttämättä ole enää maantieteellisesti rajattuja, alueellisella läheisyydellä vaikuttaa edelleen olevan merkitystä taloudellisen toiminnan kannalta.

**Verkostoituminen on positiivisessa yhteydessä toimipaikkojen korkeampaan tuottavuustasoon.**

sociala faktorer som kräver nära personliga kontakter (Granovetter 1995). Rörligheten mellan arbetsplatser förenar olika nätverk, vilket skapar social kohesion mellan företag som utbyter personal. På så sätt uppstår nätverk som kan öka rörligheten ytterligare. De sociala processer som styr arbetssökandet kan vara lokala, i och med att korta avstånd främjar direkta kontakter mellan människor och möjliggör sådant kunskapsutbyte som sker lättare under växelverkan ansikte mot ansikte (jfr. Storper & Venables 2004). Så kan det vara i synnerhet inom kunskapsintensiva servicebranscher med bra kontaktnätverk där informell interaktion spelar en central roll för den ekonomiska verksamheten (Arzaghi & Henderson 2008). Trots att nätverken i och med informations- teknologins utveckling inte nödvändigtvis är geografiskt avgränsade, tycks geografisk närhet ännu ha betydelse för ekonomisk verksamhet.

Den nätverksbildning som sker genom arbetskraftens rörlighet har enligt våra rön ett positivt samband med högre produktivitet vid arbetsställena. Den mättes i vår studie i form av omsättning per anställd. Detta stöder uppfattningen att arbetskraftsrörlighet ökar företags, näringsgrenars och områdets produktivitet och konkurrenskraft (bl.a. Maliranta et al. 2008; Böckerman & Maliranta 2012; Piekkola 2015). Sambandet mellan produktiviteten och de nätverkskontakter som knutits i och med att folk bytt jobb är intressant också ur socialkapitalsteoriernas synvinkel, eftersom de olika förhållningssätten har motsatta uppfattningar om hur nätverken skapar socialt kapital. Snarare än med ”förmedlarskapet”, som ansetts centralt för tillgången till nya idéer, informationskällor och resurser och därmed för företagets konkurrenskraft, har arbetsstälernas produktivitet enligt vår studie ett positivt samband med starka och tätare nätverkskontakter inom arbetskraftflödesnätverken. Detta kan förklaras av att arbetskraftens rörlighet är begränsad och att till och med de tätaste arbetskraftsflödesnätverken därmed är ganska glasa. Sälunda finns det även i de tätare nätverken aktö-

mavirtojen verkostoissa. Tätä voi selittää se, että työvoiman liikkuvuus on rajallista ja tiheämmätkin työvoimavirtaverkostot ovat siten melko harvoja. Näin ollen myös tiheämpiin verkostoihin kuuluu toimijoita, joilla ei ole yhteyksiä keskenään, mikä tarjoaisi mahdollisuuden välittäjyydelle ja siten edullisen aseman informaation ja resurssien kulun kannalta. Verkostorakenteiden vaikutuksia tuottavuuteen on kuitenkin vaikeaa arvioida, sillä erilaisiin verkostosemiin voi valikoitua tuottavuuden suhteen erilaisia yrityksiä.

**Johtopäätökset**

Vaikka maantieteellinen läheisyys vaikuttaa rinnakkain ja vuorovaikutuksessa organisatoristen läheisyysmuotojen kanssa ja työvoimavirtojen verkostot ja yritysten tuottavuus ovat puolestaan keskenään monimutkaisissa vaikutussuhteissa, maankäytön

rer som inte har kontakter sinsemellan, vilket skulle ge möjlighet till förmedlarskap och därmed även en fördelaktig position med tanke på informations- och resursflödet. Ändå är det svårt att bedöma nätverksstrukturernas inverkan på produktiviteten, i och med att det i olika slags nätverkspositioner kan hamna företag som har sinsemellan olika produktivitet.

**Slutsatser**

Trots att geografisk närhet verkar parallellt och i interaktion med organisatoriska former av närhet och att arbetskraftflödesnätverken och företagens produktivitet i sin tur har invecklade influensrelationer sinsemellan kan man ur markanvändningsplaneringens synvinkel i huvudsak anse att fenomenen har ett positivt samband med varandra. Om närheten mellan företag har samband med ökad arbetskraftsrörlighet kan arbetsmarknaden göras mera funktionell



HELSINGIN KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / SUOMEN ILMAKUVA OY



suunnittelun näkökulmasta pääasiana voidaan nähdä, että ilmiöt ovat keskenään positiivisessa yhteydessä. Jos yritysten välinen läheisyys on yhteydessä lisääntyneeseen työvoiman liikkuvuuteen, työmarkkinoiden toimivuutta voidaan parantaa luomalla yrityksille entistä paremmat maankäytölliset edellytykset sijaita lähekkäin.

Pääkaupunkiseudulla oli vuonna 2015 noin 610 000 työpaikkaa, joista noin 160 000 eli neljännes oli tässä tutkimuksessa käytetyn rajauksen mukaisesti määritellyillä osaamisintensiivisillä toimialoilla (HSY 2016). Nämä toimialat vastaavat lähes kokonaan pääkaupunkiseudun ja suurimmaksi osaksi myös koko maan palveluviennistä sekä teknologiateollisuuden myötä pääosasta pääkaupunkiseudun tavaraviennistä. Tuotannon ja työpaikkojen kasvu on pitkällä aikavälillä ollut osaamisintensiivisillä toimialoilla selvästi nopeampaa kuin koko taloudessa. Ne edustavat myös sekä omistuksen että henkilöstön suhteen kansainvälisintä osaa Suomen elinkeinoelämästä. Osaamisintensiivisten alojen sijoittumis- ja toimintaedellytyksillä on suuri merkitys pääkaupunkiseudun ja myös koko maan talouden kehitykselle.

Yritykset sijoittuvat kaupunkialueelle ja muodostavat yhteydet muihin yrityksiin ja sidosryhmiin omien liiketaloudellisten kriteeriensä mukaisesti. Kaupungit voivat kuitenkin luoda edellytykset menestyvien yrityskeskittymien kehitykselle. Keskeisiä tekijöitä ovat toimitilojen tarjonta, liikenneyhteydet sekä alueilla tarjolla olevat palvelut yrityksille ja niiden henkilöstölle. Tutkimuksen tulosten perusteella osaamisintensiivisten alojen toimintaedellytysten kannalta on tärkeää, että pääkaupunkiseudun kaupungeissa edistetään vahvimpien keskittymien kasvua suuremmiksi, tiiviimmiksi, monipuolisemmiksi ja toimivammiksi yritysalueiksi. Tämä vaatii täydennysrakentamisen ja vanhojen rakenteiden uudistamisen mahdollistamisen, jotta toimitilarajonta voi sopeutua yritysten muuttuvaan kysyntään vetovoimaisilla alueilla. Yritysten toimintaedellytysten kehittämisen näkökulmasta on myös keskeistä hyödyntää uusien raideliikenneyhteyksien sekä hyvin

**Työmarkkinoiden toimivuutta voidaan parantaa luomalla yrityksille entistä paremmat maankäytölliset edellytykset sijaita lähekkäin.**

genom att med hjälp av markanvändningen skapa bättre förutsättningar för företagen att ligga nära varandra.

År 2015 fanns det omkring 610 000 arbetstillfällen i huvudstadsregionen, varav 160 000 alias en fjärdedel inom de kunskapsintensiva näringsgrenar som vår studie avgränsat (HRM 2016). Dessa näringsgrenar svarar nästan helt för huvudstadsregionens och för största delen av hela landets export av tjänster samt i och med teknologiindustrin för huvuddelen av huvudstadsregionens varuexport. I längre perspektiv har produktionens och arbetstillfällenas ökning varit klart snabbare inom de kunskapsintensiva branscherna än inom ekonomin som helhet. De företrädare också beträffande både ägarskap och personal den mest internationella delen av Finlands näringsliv. De kunskapsintensiva näringsgrenarnas placerings- och verksamhetsförutsättningar har stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i hela vårt land.

Företagen placerar sig i stadsområden och skapar kontakter med andra företag och intressegrupper utgående från sina egna företagsekonomiska kriterier. Det som städer kan göra är att skapa förutsättningar för framgångsrika företagsanhopningar. Det viktiga är utbudet på lokaler, samt trafikförbindelserna och den lokala servicen för företagen och deras anställda. På grundval av våra rön vore det med tanke på kunskapsintensiva företags verksamhet viktigt att man i huvudstadsregionens städer stödde de starkaste företagsanhopningarna så att de blev större, tätare, mångsidigare och funktionellare. Detta kräver att det görs möjligt att bygga nytt bland gammalt och att förnya gamla strukturer, så att utbudet på lokaler kan anpassas till företagens föränderliga behov i de attraktiva zonerna. Med tanke på att förbättra företagens verksamhetsförutsättningar är det också viktigt att utnyttja potentialen i de nya spårvägsförbindelserna och i de lättillgängliga stations- och haltpunktsomgivningarnas utbud av lokaler.

**Tamás Lahdelma** verkar som forskare vid Kaupunkitutkimus TA Oy.

saavutettavien asema- ja pysäkkiympäristöjen tarjoama potentiaali yritysten toimitilarajonnassa.

**Tamás Lahdelma** toimii tutkijana Kaupunkitutkimus TA Oy:ssä.

## Lähteet | Källor

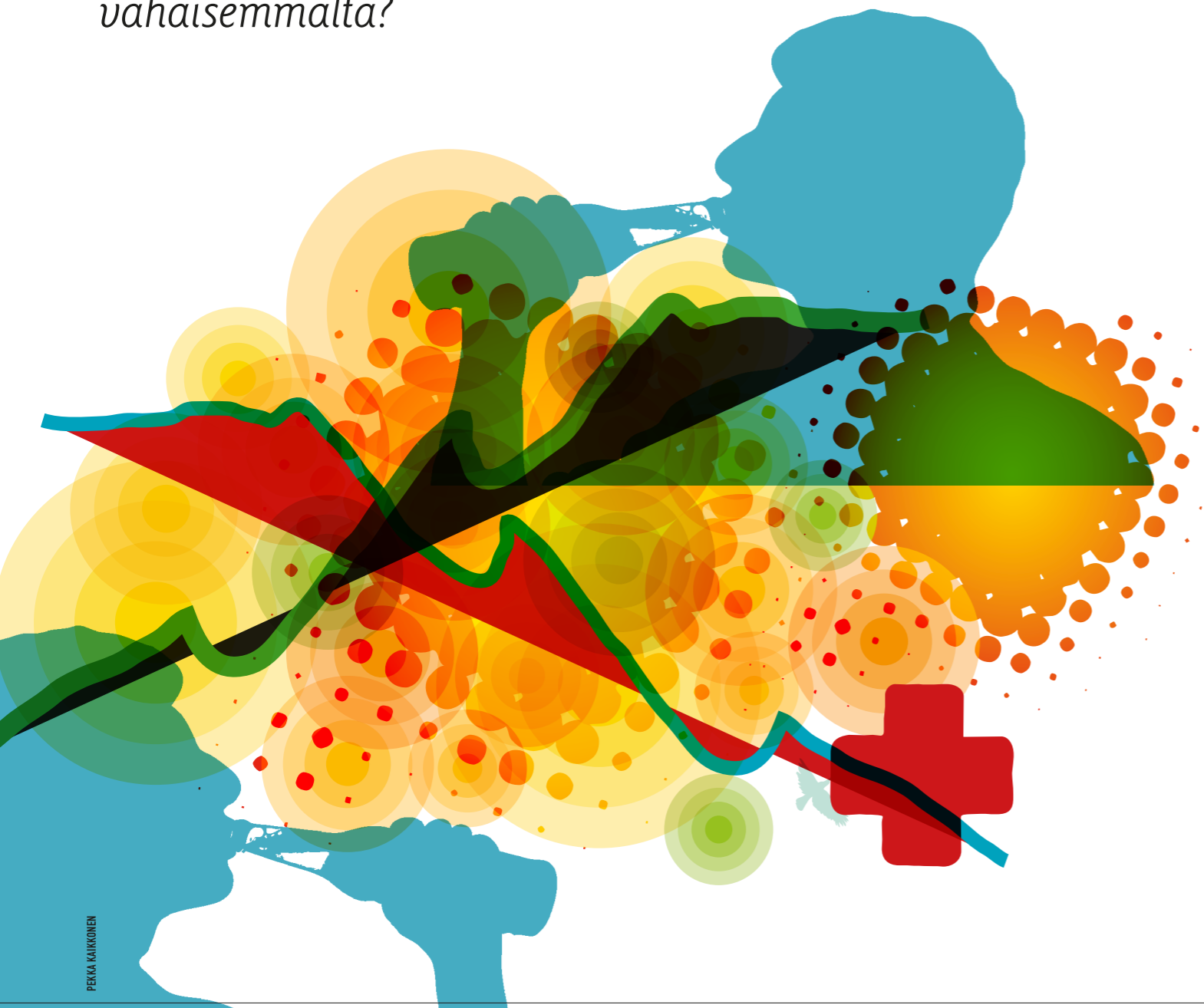
- Abbott, A. (1997). Of time and space: The contemporary relevance of the Chicago school. *Social Forces*, 75(4), 1149–1182.
- Arzaghi, M. (2005). Quality sorting and networking: Evidence from the advertising agency industry. Working Paper 05-16, Center for Economic Studies, U.S. Bureau of the Census, October.
- Arzaghi, M. & Henderson, V. J. (2008). Networking off Madison Avenue. *Review of Economic Studies*, 75(4), 1011–1038.
- Asheim, B. & Gertler, M. S. (2005). The geography of innovation: Regional innovation systems. Teoksessa Fagerberg, J., Mowery, D. & Nelson, R. (Eds.), *The Oxford Handbook of Innovation* (s. 291–317). Oxford University Press.
- Audretsch, D. & Feldman, M. (2004). Knowledge spillovers and the geography of innovation. Teoksessa Henderson, J. V. & Thisse J.-F. (Eds.), *Handbook of Regional and Urban Economics*. Volume 4. Cities and Geography (s. 2713–2739). Elsevier North-Holland.
- Boschma, R. A. (2005). Proximity and innovation: A critical assessment. *Regional Studies*, 39(1), 61–74.
- Breschi, S. & Lissoni, F. (2003). Mobility and social networks: Localised knowledge spillovers revisited. CESPRI Working Paper 142.
- Böckerman, P. & Maliranta, M. (2012). Kaupunkialueen työmarkkinat ja niiden dynamiikka. Teoksessa Loikkanen, H. A., Laakso, S. & Susiluoto, I. (Eds.), *Metropolialueen talous. Näkökulmia kaupunkitalouden ajankohtaisiin aiheisiin* (s. 227–239). Kaupunkitutkimus ja metropolipolitiikka -ohjelma & Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Carlino, G., Carr, J., Hunt, R. & Smith, T. (2012). The agglomeration of R&D labs. Federal Reserve Bank of Philadelphia Working Paper 12-22.
- Combes, P. & Duranton, G. (2006). Labour pooling, labour poaching and spatial clustering. *Regional Science and Urban Economics*, 36(1), 1–28.
- Corredoira, R. A. & Rosenkopf, L. (2010). Should auld acquaintance be forgot? The reverse transfer of knowledge through mobility ties. *Strategic Management Journal*, 31(2), 159–181.

- Granovetter, M. (1985). Economic action and social structure: The problem of embeddedness. *American Journal of Sociology*, 91(3), 481–510.
- Granovetter, M. (1995). *Getting a Job: A Study of Contacts and Careers*. University of Chicago Press.
- Haaparanta, P. & Piekkola, H. (2006). Liquidity constraints faced by firms and employment. *Applied Economics Quarterly*, 52(1), 3–28.
- HSY [HRM] (2013). Helsingin seudun yritysraportti. HSY:n julkaisuja 11/2013.
- HSY [HRM] (2016). Helsingin seudun yritysraportti. HSY:n julkaisuja 11/2016.
- Loikkanen, H. A. (2013). Kaupunkialueiden maankäyttö ja taloudellinen kehitys – maapolitiikan vaikutuksista tuottavuuteen sekä työ- ja asuntomarkkinoiden toimivuuteen. VAIT valmisteluraportti.
- Loikkanen, H. A. & Susiluoto, I. (2011). Kasautuminen, tiheys ja tuottavuus kaupunkialueilla. Teoksessa Schulman, H. & Mäenpää, P. (Eds.), *Kaupungin kuumat lähteet. Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt* (s. 42–59). Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Maggioni, M. A. & Uberti, T. E. (2011). Networks and geography in the economics of knowledge flows. *Quality & Quantity*, 45(5), 1065–1066.
- Maliranta, M., Mohnen, P. & Rouvinen, P. (2008). Is inter-firm labor mobility a channel of knowledge spillovers? Evidence from a linked employer-employee panel. *Industrial and Corporate Change*, 18(6), 1161–1191.
- Piekkola, H. (2015). Talouden kasvun veturit – investoinnit osaamiseen ja aineettomat investoinnit. *Kansantaloudellinen aikakauskirja*, 111(3), 330–353.
- Song, J., Almeida, P. & Wu, G. (2003). Learning-by-hiring: When is mobility more likely to facilitate interfirm knowledge transfer? *Management Science*, 49(4), 351–365.
- Storper, M. & Venables, A. J. (2004). Buzz: Face-to-face contact and the urban economy. *Journal of Economic Geography*, 4(4), 351–370.
- Ter Wal, A. L. & Boschma, R. A. (2009). Applying social network analysis in economic geography: Framing some key analytic issues. *The Annals of Regional Science*, 43(3), 739–756.



## Helsingkiläisten kuolleisuus muuta maata korkeammalla tasolla

– miksi sairastavuus silti vaikuttaa  
vähäisemmältä?



PEKKA KAIKKONEN



**Vaikka suomalaisten terveydentila** kokonaisuudessaan on kohentunut monen mittarin mukaan viimeisten parinkymmenen vuoden aikana, terveyden ja kuolleisuuden taso vaihtelevat edelleen voimakkaasti niin sosioekonomisten ryhmien välillä kuin alueellisestikin. Helsingin kaupungin tietokeskus julkaisi loppusyksyllä 2016 tutkimuksen kuolleisuudesta Helsingissä ja muualla maassa (Mäki & Martikainen 2016). Tässä artikkelissa käydään läpi tuon tutkimuksen keskeisimmät tulokset. Lisäksi pohditaan, mistä johtuu helsingkiläisten korkean kuolleisuuden ja matalan sairastavuuden välinen ristiriita. Tätä kysymystä lähestytään miettimällä, miten sairastavuutta mitataan ja mitä sairastavuusindeksit kuvaavat. Myös väestön polarisoitumisen merkitystä ristiriidan osaselittäjänä pohditaan.

★ NETTA MÄKI

## **Dödligheten är högre i Helsingfors än i övriga Finland, så varför verkar sjukligheten lägre i Helsingfors?**

**Som helhet tycks finländarnas hälsotillstånd** enligt många mätare ha förbättrats och dödligheten minskat betydligt under de senaste tjugo åren. Men fortfarande varierar hälsa, dödlighet och livslängdsförväntan starkt dels mellan olika socioekonomiska grupper och dels lokalt. Mot slutet av hösten 2016 gav Helsingfors stads faktagrupp ut en undersökning om dödligheten i Helsingfors och övriga Finland (Mäki & Martikainen 2016). Föreliggande artikel gör en genomgång av de viktigaste rönerna av den undersökningen. Dessutom dryftas den tänkbara motsägelsen i att Helsingfors samtidigt har lite högre dödlighet men uppenbarligen lägre sjuklighet än övriga Finland. Denna fråga tacklas genom att begrunda vad olika sjuklighetsindex i själva verket mäter. Likaså dryftas vilken roll befolkningens polarisering kan tänkas spela.



” Osa kuolemansyistä on sellaisia, että ne ovat yleisempiä Helsingissä, jolloin ne osaltaan kasvattavat elinajanodotteen eroa muuhun maahan verrattuna.

**T**yöikäisten eli 25–64-vuotiaiden ikävaikioitu kuolleisuus on Helsingissä noin 15 prosenttia suurempaa kuin muualla maassa, ja 65–79-vuotiaiden kohdalla ero on miehillä 6 ja naisilla 11 prosenttia. Sen sijaan 80 vuotta täyttäneillä alueellista kuolleisuuseroa ei ole, ja itse asiassa naisilla kuolleisuus on tässä ikäryhmässä Helsingissä jopa pienempi. Elinajanodotteen nämä kuolleisuuserot tarkoittavat sitä, että ajanjaksolla 2001–2010 25-vuotiaiden helsinkiläismiesten elinajanodote on 0,80 vuotta ja -naisten 0,56 vuotta lyhyempi kuin muualla maassa asuvien miesten ja naisten.

**Kuolleisuuden erilaisen ikärakenteen vaikutus elinajanodotteen eroon**

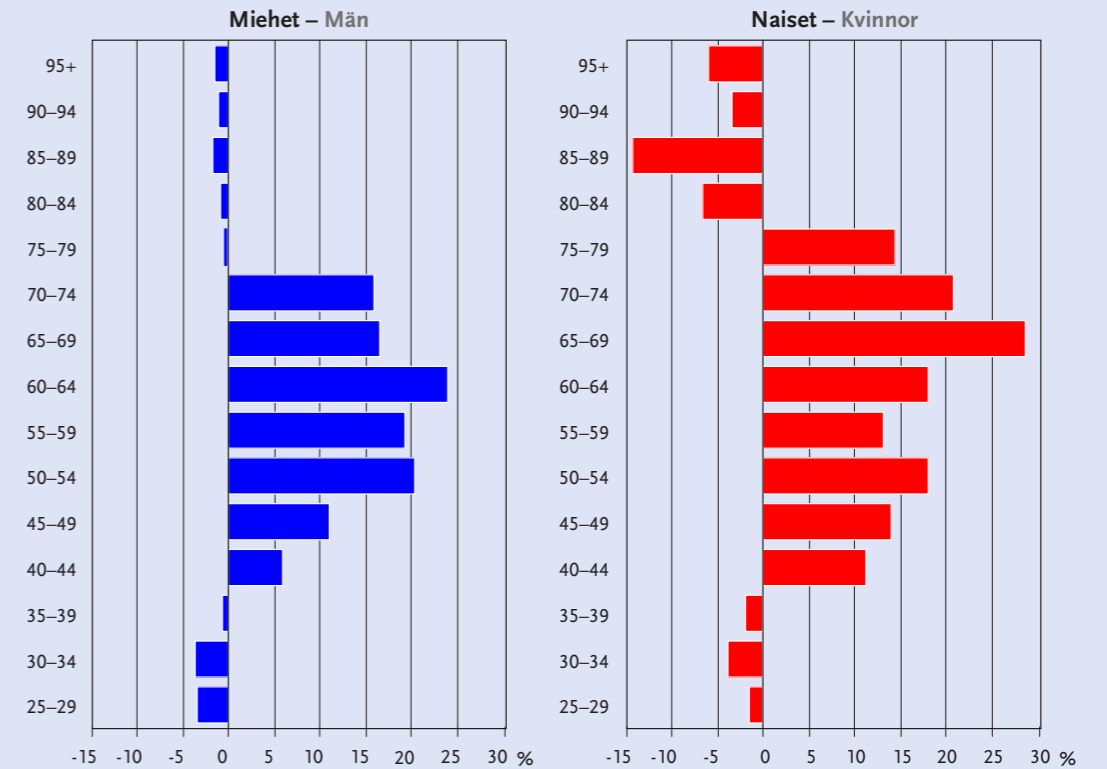
Kuviossa 1 tämä ero elinajanodotteessa Helsingin ja muun maan välillä on jaettu viisivuotiskäryhmistä johtuvaksi. Luvut ovat ikäryhmän prosenttiosuusia koko elinajanodotteen erosta. Kuolleisuuden ikärakenne on erilainen Helsingissä ja muualla maassa. Sekä miehillä että naisilla kuolleisuus on Helsingissä pienempää 25–39-vuotiaiden viisivuotiskäryhmissä, mikä osaltaan hieman pienentää elinajanodotteiden eroja Helsingin ja muun maan välillä. Kuolleisuus on kuitenkin huomattavasti suurempaa 40–74-vuotiailla miehillä ja 40–79-vuotiailla naisilla. Miehillä elinajanodotteen alue-erosta lähes neljännes johtuu helsinkiläisten suuremmasta kuolleisuudesta ikäryhmässä 60–64 vuotta. Naisilla puolestaan ikäryhmän 65–69 vuotta korkeampi kuolleisuus Helsingissä selittää lähes 30 prosenttia elinajanodotteen erosta. Vanhimmissa ikäryhmissä eli miehillä 75 vuotta täyttäneillä ja naisilla 80 vuotta täyttäneillä kuolleisuus puolestaan on Helsingissä pienempää kuin muualla maassa asuvilla.

**D**en **äldersstandardiserade** dödligheten bland befolkningen i arbetsför ålder, dvs. 25–64-åringarna, är ca. 15 procent högre i Helsingfors än hela landet, och bland 65–79-åringarna är skillnaden 6 procent bland män och 11 procent bland kvinnor. Bland dem som fyllt 80 föreligger ingen dylik lokal skillnad i dödlighet, och i själva verket är dödligheten bland kvinnor i denna åldersgrupp t.o.m. lägre i Helsingfors. Dessa dödlighetsskillnader innebär att livslängdsförväntan för 25-åringar åren 2001–2010 var 0,80 år kortare bland män och 0,56 år kortare bland kvinnor i Helsingfors än i övriga Finland.

**Hur avvikande åldersstruktur i dödligheten inverkar på livslängdsförväntan**

Figur 1 delar upp skillnaden i förväntad livslängd mellan Helsingfors och övriga Finland enligt femårsåldersgrupper. Talen står för de andelar som olika åldersgrupper utgör av den totala skillnaden i livslängdsförväntan. Dödlighetens åldersstruktur är annorlunda i Helsingfors och övriga Finland. Bland både män och kvinnor är dödligheten lägre i Helsingfors bland femårsåldersgrupperna mellan 25 och 39 år, och det bidrar till att lite minska skillnaden i livslängdsförväntan mellan Helsingfors och övriga Finland. Ändå är dödligheten betydligt högre bland 40–74-åriga män och 40–79-åriga kvinnor. Bland männen beror nästan en fjärdedel av den lokala skillnaden i dödlighet på att helsingforsborna har högre dödlighet i åldern 60–64-år. För kvinnornas del förklarar den högre dödligheten i Helsingfors bland 65–69-åringarna nästan 30 procent av skillnaden i livslängdsförväntan. I den äldsta åldersgruppen, alltså 75 år eller äldre för männen och 80 år eller äldre för kvinnor, är dödligheten lägre i Helsingfors än i övriga Finland.

**KUVIO 1.** Eri ikäryhmien kuolleisuuden vaikutus (%) 25-vuotiaiden helsinkiläisten ja muiden suomalaisten miesten ja naisten elinajanodotteen eroon 2001–2010



**FIGUR 1.** Olika åldersgruppers dödlighets inverkan (%) på livslängdsförväntan bland 25-åriga män och kvinnor i Helsingfors respektive övriga Finland 2001–2010

**Kuolemansyiden vaikutus elinajanodotteen eroon**

Alueellinen ero elinajanodotteessa voidaan jakaa myös kuolemansyittäin. Kuviossa 2 näytetään miesten osalta, miten 0,80 vuoden ero elinajanodotteessa jakautuu eri kuolemansyistä johtuvaksi. Vastaavasti kuin edellisessä kuvassa, luvut ovat kyseisen kuolemansyyn prosenttiosuusia koko elinajanodotteen erosta. Osa kuolemansyistä on sellaisia, että ne ovat yleisempiä Helsingissä, jolloin ne osaltaan kasvattavat elinajanodotteen eroa. Usean kuolemansyyn osalta tilanne on kuitenkin se, että kuolleisuus siihen on vähäisempää Helsingissä kuin muualla maassa. Näin ollen kyseinen kuolemansyö osaltaan pienentää eroa elinajanodotteessa.

Alkoholisairaudet ja tapaturmainen alkoholi-  
myrkytys selittävät eniten eroa elinajanodottees-

**Dödsorsakernas inverkan på livslängdsförväntansskillnaderna**

Den lokala skillnaden i förväntad livslängd kan också delas upp enligt dödsorsak. Figur 2 visar för männens del hur den 0,80 år stora skillnaden i livslängdsförväntan fördelas på olika dödsorsaker. På motsvarande sätt som i föregående figur avser siffrorna de enskilda dödsorsakernas procentandel av hela skillnaden i livslängdsförväntan. En del av dödsorsakerna är vanligare i Helsingfors, och bidrar till att öka skillnaden i livslängdsförväntan. Men för många dödsorsaker gäller ändå att de förorsakar mindre dödlighet i Helsingfors än i övriga Finland. Därmed bidrar de till att minska skillnaden i livslängdsförväntan.

sa Helsingin ja muun Suomen välillä: tämän kuolemansyyn osuus on miehillä reilu neljännes. Myös muutama muu kuolemansyy, johon alkoholinkäyttö liittyy, kuten maksasyöpä, on yleisempi Helsingissä. Lisäksi alkoholi on usein mukana esimerkiksi tapaturmaisissa myrkytyksissä (merkitys eroon on 9 prosenttia) ja kaatumisissa (8 prosenttia). Myös keuhkosyöpä, johon puolestaan tupakointi vaikuttaa voimakkaasti, on kuolemansyy, joka osaltaan kasvattaa elinajanodotteen eroa Helsingin ja muun Suomen välillä (merkitys on noin 12 prosenttia), samoin keuhkokuume sekä keuhkoputkentulehdus ja keuhkolaajentuma. Kaiken kaikkiaan muut syövät kuin keuhkosyöpä selittävät yhteensä noin 18 prosenttia elinajanodotteen erosta ja hengityselinten sairaudet yhteensä 16 prosenttia. Näiden kuolemansyiden lisäksi myös muut sydänsairaudet kuin iskeemiset sydänsairaudet olivat helsinkiläismiehillä yleisempiä. Tässä kuolemansyiryhmässä sydänlihassairaus ja sydämen vajaatoiminta olivat yleisimmät kuolemansyyt.

Joidenkin kuolemansyiden osalta kuolleisuus puolestaan oli Helsingissä pienempää. Iskeemiset sydänsairaudet, joista sydäninfarkti ja pitkäaikainen iskeeminen sydänsairaus ovat yleisimmät, pienentävät elinajanodotteen eroa Helsingin ja muun Suomen välillä noin 13 prosenttia. Myös kuolleisuus aivoverisuonien sairauksiin, joissa ensihoidon saamisen nopeus on hyvin keskeistä, on hieman alhaisempi Helsingissä kuin koko maassa keskimäärin. Niin ikään pienempi kuolleisuus liikennetapaturmiin ja itsemurhiin Helsingissä vaikuttaa elinajanodotteen eroa pienentävästi.

Den dödsorsak som mest förklarar skillnaden i livslängdsförväntan mellan Helsingfors och övriga Finland är alkoholrelaterade sjukdomar och alkoholförgiftningsolyckor: bland män är denna dödsorsaks andel av skillnaden en dryg fjärdedel. Även några andra dödsorsaker med anknytning till alkohol, såsom levercancer, är vanligare i Helsingfors. Dessutom är alkoholen ofta inblandad vid förgiftningsolyckor (signifikansen för skillnaden är 9 %) och fall (8 %). Även lungcancer, som starkt påverkas av rökning, är en dödsorsak som bidrar till att öka skillnaden i livslängdsförväntan mellan Helsingfors och övriga Finland (signifikans ca. 12 %), och det gör också lunginflammation samt bronkit och lungemfysem. Sammanlagt förklarar andra cancerformer än lungcancer ca. 18 procent och sjukdomar i andningsorganen 16 procent av skillnaden i livslängdsförväntan. Förutom dessa dödsorsaker var även andra hjärtsjukdomar än de ischemiska vanligare bland män i Helsingfors. I denna dödsorsakskategori var hjärtmuskelsjukdom och hjärtinsufficiens (dvs. hjärtsvikt) de vanligaste dödsorsakerna.

I vissa dödsorsaker var dödligheten lägre i Helsingfors. De ischemiska hjärtsjukdomarna, varav hjärtinfarkt och långvarig ischemisk hjärtsjukdom är de vanligaste, minskar skillnaden i livslängdsförväntan mellan Helsingfors och övriga Finland med ca. 13 procent. Även dödligheten i sjukdomar i hjärnans blodomlopp, där snabb akutvård är mycket avgörande, är något lägre i Helsingfors än i Finland i medeltal. Likaså minskar skillnaden i livslängdsförväntan av att dödligheten i trafikolyckor och självmord är lägre i Helsingfors.

” Joidenkin kuolemansyiden osalta kuolleisuus oli Helsingissä muuta maata pienempää. Näitä olivat muun muassa iskeemiset sydänsairaudet ja aivoverisuonien sairaudet.

KUVIO 2. Eri kuolemansyiden vaikutus (%) 25-vuotiaiden helsinkiläisten ja muiden suomalaisten miesten elinajanodotteen eroon 2001–2010

FIGUR 2. Olika dödsorsakers inverkan (%) på skillnaden i förväntad livslängd mellan 25-åriga män i Helsingfors resp. övriga Finland 2001-2010



Naisten osalta (Kuvio 3) tulokset ovat hieman erilaiset. Elinajanodotteen ero Helsingin ja muun maan välillä on yhteensä 0,55 vuotta. Yli 60 prosenttia tästä erosta näyttäisi johtuvan dementiasta (mukaan lukien Alzheimerin tauti). On kuitenkin hyvä huomata, että dementian diagnosointi on muuttanut viime vuosien aikana, ja kuolemansyynä se onkin yleistynyt huomattavasti nopeammin kuin mitä pelkästään väestön ikääntymisestä seuraisi. Kasvu johtuukin osittain diagnostisoinnin tarkentumisesta ja kuolemansyiden määrittelyssä tapahtuneista muutoksista. Esimerkiksi useiden pitkäaikaisairauksien yhteydessä sairastettu keuhkokuume hyväksytään aikaisempaa harvemmin peruskuolemansyyksi, ja merkittävässä osassa näitä tapauksia määrytyy nykyään kuolemansyyksi dementia. (Tilastokeskus 2013.) Iso ero dementiakuoletuudessa maan sisällä voikin siis osin johtua siitä, että uusi tapa määrittää dementia kuolemansyynä on yleistynyt eri tahtia eri osissa Suomea. Tätä selitystä puoltaa voimakkaasti myös se, että dementiasairastavuus näyttää olevan Helsingissä koko maan tasoa vähäisempää (Sipilä ym. 2014).

Sen sijaan vastaavasti kuin miehillä, alkoholin käyttöön ja tupakointiin liittyvät kuolemansyyt ovat helsinkiläisnaisilla yleisempiä kuin muualla maassa asuvilla naisilla. Alkoholisairaudet ja tapaturmainen alkoholimyrkytys selittävät reilun neljänneksen elinajanodotteen erosta, keuhkosityöpäkuoleisuus peräti 30 prosenttia ja keuhkoputkentulehdus ja keuhkolaajentuma yli viidenneksen. Rintasyöpä, joka monista muista sairauksista poiketen on yleisempi korkeammassa sosiaalisessa asemassa olevilla, on Helsingissä huomattavasti yleisempi kuin muualla maassa.

Sen sijaan kuoleisuus kaikkiin verenkiertoelinten sairauksiin on helsinkiläisnaisilla huomattavasti vähäisempää kuin muualla maassa asuvilla. Ero on erityisen suuri iskeemisten sydänsairauksien kohdalla: alhaisempi kuoleisuus niihin pienentää elinajanodotteen eroa lähes 60 prosenttia.

För kvinnornas del (Figur 3) är resultatet lite annorlunda. Skillnaden i förväntad livslängd mellan Helsingfors och övriga Finland är som helhet 0,55 år. Över 60 procent av denna skillnad ser ut att bero på dementi (inkl. Alzheimers sjukdom). Det är dock skäl att notera att diagnosticeringen av dementi förändrats de senaste åren, och som dödsorsak har dementi ökat betydligt snabbare än vad befolkningens åldrande skulle ge upphov till. Ökningen beror delvis på att diagnosticeringen blivit exaktare och på att definitionerna av dödsorsaker förändrats. Som exempel godkänns lunginflammation, som långvarigt sjuka ofta kunnat få, inte längre lika ofta som grundläggande dödsorsak, och i en betydande del av dessa fall fastställs dementi numera som dödsorsak (Statistikcentralen 2013.) Den stora skillnaden i dementidödlighet inom landet kan alltså delvis bero på att en ny tolkning av dementi som dödsorsak spritt sig olika snabbt i olika delar av Finland. Denna tolkning får starkt stöd även av det faktum att dementi tycks vara mindre vanlig i Helsingfors än i hela landet (Sipilä et al. 2014).

Istället är, på samma sätt som för männen, alkohol- och tobaksrelaterade dödsorsaker vanligare bland kvinnor i Helsingfors än i övriga Finland. Av skillnaden i livslängdsförväntan förklarar dödligheten i alkoholrelaterade sjukdomar och alkoholförgiftningsolyckor en dryg fjärdedel, lungcancer rent av 30 procent och bronkit och lungemfysem över en femtedel. Bröstcancer, som till skillnad från många andra sjukdomar är vanligare bland kvinnor i högre social ställning, är betydligt vanligare i Helsingfors än i övriga Finland.

Däremot är dödligheten bland kvinnor i samtliga kardio-vaskulära sjukdomar (alias hjärt- och kärlsjukdomar) klart lägre i Helsingfors än i övriga Finland. Skillnaden är särskilt stor för de ischemiska hjärtsjukdomarna: lägre dödlighet i dem minskar skillnaden i livslängdsförväntan med nästan 60 procent.

” **Perusasteen koulutuksen varassa olevien kuoleisuus on Helsingissä selvästi suurempi kuin samaan koulutusryhmään kuuluvilla muualla Suomessa.** ”

KUVIO 3. Eri kuolemansyiden vaikutus (%) 25-vuotiaiden helsinkiläisten ja muiden suomalaisten naisten elinajanodotteen eroon 2001–2010

FIGUR 3. Olika dödsorsakers inverkan (%) på skillnaden mellan Helsingfors och övriga Finland i förväntad livslängd bland 25-åriga kvinnor



### Koulutuksen mukaiset alue-erot kuoleisuudessa

Seuraavaksi tarkastellaan alueen ja koulutuksen yhdysvaikutusta kuoleisuuteen eli verrataan Helsingissä asuvien, tiettyyn koulutusryhmään kuuluvien kuoleisuutta muualla Suomessa asuvien, vastaavaan koulutusryhmään kuuluvien kuoleisuuteen. Muualla Suomessa asuvien kuoleisuutta merkitään tässä aina luvulla 1 ja helsinkiläisten kuoleisuutta suhteessa siihen.

### Lokala skillnader i dödlighet enligt utbildning

I det följande tar vi en titt på det geografiska lägets och utbildningens gemensamma inverkan på dödligheten. Vi jämför alltså dödligheten bland folk med en viss utbildning i dels Helsingfors, dels övriga Finland. Dödligheten bland dem som bor i övriga Finland får alltid värdet 1, och dödligheten bland helsingforsbor relateras till detta värde.



Kuviossa 4 esitellään 25–64-vuotiaiden miesten ja naisten tulokset. Korkea-asteen koulutuksen suorittaneiden miesten kuolleisuus ei eroa Helsingissä ja muualla Suomessa. Sen sijaan perusasteen koulutuksen varassa olevien kuolleisuus on Helsingissä yli viidenneksen suurempi kuin samaan koulutusryhmään kuuluvien kuolleisuus muualla Suomessa. Naisten osalta tulos on samantapainen: kokonaiskuolleisuus ei eroa alueellisesti korkea- ja keskiasteen tutkinnon suorittaneilla työkäisillä, mutta perusasteen koulutuksen saaneiden helsinkiläisnaisten kuolleisuus on 10 prosenttia suurempi kuin muualla maassa asuvilla perusasteen koulutuksen saaneilla. Korkea-asteen koulutuksen saaneiden kokonaiskuolleisuus ei eroa miesten osalta tilastollisesti merkitsevästi muissakaan ikäryhmissä, ja naisillakin on ainoastaan 65–79-vuotiaiden ikäryhmässä pieni ero kuolleisuudessa.

Alueelliset erot kuolleisuudessa koskevatkin siis pääsääntöisesti vain alemmassa sosioekonomisessa asemassa olevia. Erityisen suuret alimpaan koulutusryhmään kuuluvien alue-erot ovat alkoholi-kuolemansyissä ja osin myös keuhkosityövissä, joissa kuolleisuus oli jopa 50 prosenttia suurempaa Helsingissä kuin muualla maassa. Sen sijaan verenkierroelinten sairauksien osalta perusasteen koulutuksen suorittaneiden kuolleisuus on Helsingissä muuta maata suurempaa vain työkäisillä miehillä. Vanhimman ikäryhmän – 80 vuotta täyttäneillä – naisilla kuolleisuus verenkierroelinten sairauksiin oli lisäksi kaikissa koulutusryhmissä Helsingissä pienempää kuin muualla maassa.

KUOLLEISUUDEN ALUE-EROT ovat siis erityisen suuret vähemmän koulutetuilla ja erityisesti alkoholiin liittyvissä kuolemansyissä. Keskeinen kysymys näiden tulosten perusteella on tietenkin se, miksi alkoholinkäyttö ja sen haitat keskittyvät Helsingissä niin voimakkaasti alemmassa sosioekonomisessa asemassa oleville. Tähän ei ole yhtä ja yksiselitteistä vastausta, mutta alla on otettu esiin muutamia asioita, jotka saattavat osaltaan vaikuttaa.

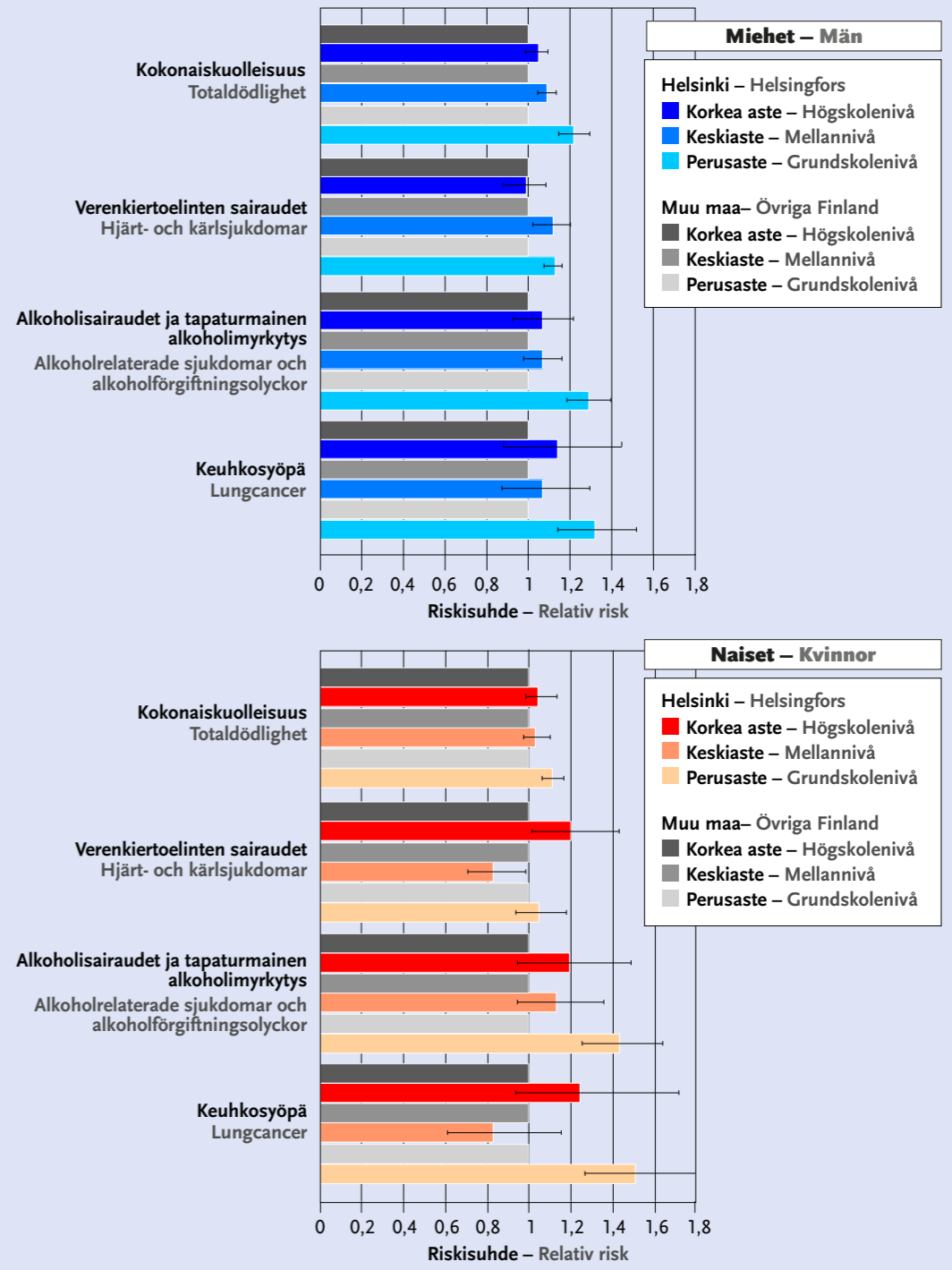
Aluevaihtelua ylipäätään selittävät todennäköisesti useat erilaiset tekijät, joista tärkeimpiä lienee erot alkoholikulttuurissa. Kaupunkimaisuuteen ja helsinkiläisyyteen näyttää selkeästi liittyvän tietty elämän-

Figur 4 visar resultatet för 25–64-åriga män och kvinnor. Dödligheten bland män som avlagt examen på högskolenivå är densamma i Helsingfors och övriga Finland. Men bland dem som inte har någon utbildning utöver grundskolan är dödligheten över en femtedel högre i Helsingfors än i övriga Finland. För kvinnornas del är resultatet likartat: ingen skillnad landsändorna emellan i totaldödlighet föreligger bland dem som har examen på högskole- eller mellanstadiet, men bland dem med enbart grundskoleutbildning är dödligheten 10 procent högre i Helsingfors än i resten av Finland. Totaldödligheten bland dem som har utbildning på högskolenivå avviker inte för männens del statistiskt signifikant i andra åldersgrupper heller, och bland kvinnorna föreligger en liten skillnad i dödlighet enbart i åldersgruppen 65–79 år.

Skillnader i dödlighet mellan Helsingfors och övriga Finland föreligger alltså i huvudsak bara bland lägre socioekonomiska grupper. Särskilt stor är den lokala skillnaden bland dessa lägst utbildade då det gäller alkoholrelaterade dödsorsaker och delvis även lungcancer, i vilka dödligheten var rentav 50 procent högre i Helsingfors än i övriga Finland. Men då det gällde hjärt- och kärlsjukdomar är dödligheten bland folk med högst grundskoleutbildning högre i Helsingfors än i övriga Finland endast bland män i arbetsför ålder. Dessutom är dödligheten i hjärt- och kärlsjukdomar bland kvinnor i den allra äldsta åldersgruppen (80 år eller äldre) lägre i Helsingfors än övriga Finland oavsett utbildningsnivå.

DEN LOKALA SKILLNADEN I DÖDLIGHET är alltså särskilt stor bland lägre utbildade och i synnerhet då det gäller alkoholrelaterade dödsorsaker. En vital fråga som dessa rön ger upphov till är ändå varför alkoholbruk och därtill relaterade skador i Helsingfors i så hög grad gäller folk i lägre socioekonomisk ställning. Något uttömmande och entydigt svar finns inte, men här nedan tar vi en titt på några faktorer som kan spela in.

Skillnaden mellan Helsingfors och övriga Finland förklaras sannolikt av flera olika faktorer, varav en av de viktigaste torde vara skillnaderna i alkoholkultur. Att bo i en stad – i detta fall Helsingfors



KUVIO 4. Koulutuksen mukainen kuolleisuus Helsingissä ja muualla maassa, 25–64-vuotiaat miehet ja naiset  
 FIGUR 4. Dödlighet enligt utbildningsnivå i Helsingfors och övriga Finland, 25–64-åriga män och kvinnor

tyyli, jossa alkoholinkäyttö on keskeistä. Tähän voi olla monia syitä, jotka liittyvät esimerkiksi saatavuuteen ja monipuoliseen tarjontaan. Valikoiva muuttoliike voi jossain määrin voimistaa kulttuurista eroa: maaseudulle jäävät saattavat käyttää alkoholia vähemmän kuin ne, jotka tuntevat vetoa muuttaa kaupunkiin ja anonymimpään ja liberaalimpaan kaupunkiympäristöön, jossa sosiaalinen kontrolli on vähäisempää.

Alkoholinkäytön seuraukset saattavat olla merkittävämpiä alemmissa sosioekonomisissa ryhmissä. Tämä suurempi ero alkoholihaitoissa verrattuna eroon alkoholin kulutuksessa voi liittyä yleiseen huono-osaisuuden kasautumiseen, mikä edelleen korostuu kaupunkiympäristössä. Alemmaan sosioekonomiseen asemaan todennäköisemmin liittyvä terveydelle haitallinen käyttäytyminen voi olla niin sanottua coping-mekanismia eli sopeutumista stressaavaan elämäntilanteeseen, joka puolestaan voi johtua esimerkiksi pienituloisuudesta tai työttömyydestä. Jälleen etenkin pienituloisuus saattavat aiheuttaa suurempia haasteita kaupungissa.

Kaupunkimaisuuteen yleensä liittyy väistämättä jonkinasteista polarisoitumista. Iso osa helsinkiläisistä pärjää yhtä hyvin kuin muualla maassa asuvat, mutta osa kohtaa suuria haasteita. Helsingissä on huomattavasti muuta maata enemmän korkeasteen tutkinnon suorittaneita, ja voikin olla, että vain peruskoulun varaan Helsingissä jääneiden ryhmä on muita valikoituneempi ja haavoittuvaisempi.

### Sairastavuuden mittaaminen ei ole yksiselitteistä

Vaikka kuolleisuus on siis Helsingissä muuta maata korkeampaa, niin sekä Kelan että Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen sairastavuusindeksien mukaan helsinkiläisten sairastavuus näyttäisi olevan pienempää kuin suomalaisten keskimäärin. Mihin tämä ris-

– tycks ganska klart vara förknippat med en viss livsstil, där alkoholen har en viktig roll. Detta kan ha många orsaker, bland annat bättre tillgänglighet och mångsidigare utbud. Ett selektivt flyttande kan i någon mån stärka skillnaderna i alkoholkultur så tillvida att de som stannar på landsbygden kanske dricker mindre alkohol än de som vill flytta till staden till en anonymare och liberalare miljö där det förekommer mindre social kontroll.

Följderna av alkoholbruk kan vara mera betydande i lägre socioekonomiska grupper. Att skillnaden socialgrupper emellan är större i alkoholrelaterade skador än i alkoholkonsumtion kan handla om anhopad resurssvagheter, som sedan accentueras ytterligare i en urban miljö. Den typ av hälsovådligt beteende som sannolikare förekommer i låga socialgrupper kan handla om så kallat coping-beteende, alltså anpassning till en stressande livssituation, vilket i sin tur kan bero på till exempel låga inkomster eller arbetslöshet. Och då är det återigen i synnerhet låga inkomster som kan förorsaka mer problem i en stad.

Urbanitet brukar ofta – nästan oundvikligen – innebära någon grad av polarisering. En stor del av helsingforsborna har det lika bra som övriga finländare, men en del har stora problem. I Helsingfors är andelen invånare med examen på högskolenivå klart större än i övriga Finland, och det kan tänkas att de invånare i Helsingfors som har enbart grundskolebakgrund är mera utvalda och sårbara än andra.

### Att mäta sjuklighet är inte entydigt

Trots att dödligheten är högre i Helsingfors än i övriga Finland tycks sjukligheten vara lägre bland helsingforsbor än finländarna överlag, enligt både Folkpensionsanstaltens (FPA:s) och Institutets för hälsa och välfärd (THL) sjuklighetsindex. Vad handlar

tiriita liittyy? Kuolleisuus on hyvin yksiselitteinen mittari. Vaikka joidenkin kuolemansyiden osalta olisikin eroja rekisteröinnissä maan eri osissa, niin kokonaiskuolleisuus osoittaa selkeästi, että elinajanodote on Helsingissä hieman koko maata lyhyempi, vaikka ero ei toki ole kovin suuri. Terveyden ja sairastavuuden määrittely ja mittaaminen sen sijaan on erittäin haastavaa. Sairastavuusindeksit eivät olekaan absoluuttisia terveyden tai sairastavuuden mittaajia. Tätä ristiriitaiselta vaikuttavaa ilmiötä voidaankin lähteä tarkastelemaan pohtimalla, mitä sairastavuusindeksit mittaavat ja mittaavatko ne helsinkiläisten näkökulmasta relevantteja asioita.

Kelan sairastavuusindeksi perustuu kolmeen osa-alueeseen, joista ensimmäinen mittaa kuolleisuutta. Koska erityisesti keski-ikäisten kuolleisuus on korkeaa Helsingissä, nostaa tämä osa-alue helsinkiläisten sairastavuusindeksiä. Toinen osa-alue, josta Kelan sairastavuusindeksi muodostuu, kuvaa työkyvyttömyyseläkkeellä olevien osuutta työkäisistä. Työkyvyttömyyseläkkeen selkeimmin yleisimmät syyt ovat mielenterveyden häiriöt ja tuki- ja liikuntaelinten sairaudet, ja peräti kaksi kolmasosaa työkyvyttömyyseläkkeistä myönnetään näiden sairauksien perusteella. Molemmat ovat sairauksina selvästi harvinaisempia Helsingissä kuin muualla maassa. Tämä osa-alue osaltaan pienentääkin huomattavasti helsinkiläisten sairastavuusindeksiä.

Kolmas tekijä, jota Kelan sairastavuusindeksissä mitataan, on erityiskorvattaviin lääkkeisiin, rajoitetusti peruskorvattaviin lääkkeisiin tai ruokavaliokorvauksiin oikeutettujen osuutta väestöstä. Näistä ensimmäinen ryhmä kattaa valtaosan korvausoikeuksista. Näihin lääkekorvauksiin oikeutettuja on Helsingissä suhteellisesti vähemmän kuin muualla maassa. Esimerkiksi vuonna 2015 erityiskorvattaviin lääkkeisiin oikeutettuja oli 65 vuotta täyttäneistä Helsingissä 53 prosenttia, kun vastaava luku oli koko maassa 60 prosenttia. Näin siitä huolimatta, että lääkekorvauksiin oikeutettujen osuus suurenee iän myötä, ja Helsingissä 65 vuotta täyttäneistä suhteellisesti suurempi osa on hyvin iäkkäitä eli vähin-

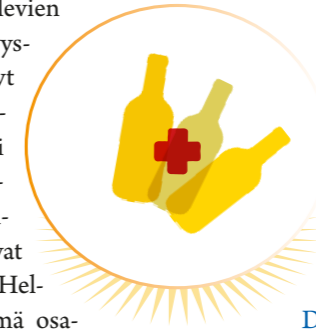
denna motsägelse om? Sannolikt bland annat om att dödligheten är en mycket entydigt mätare. Och att totaldödligheten – trots lokala skillnader i registreringen av dödsorsaker för vissa dödsorsakers del – klart visar att den förväntade livslängden är lite kortare i Helsingfors än i hela Finland, låt vara att skillnaden inte är särskilt stor. Våldigt mycket svårare är det att definiera och mäta hälsa och sjuklighet. Sjuklighetsindexen är inga absoluta mätare av hälsa eller sjuklighet. Detta kan ju tänkas innebära motsägelser, och vi kunde börja med att bena ut vad sjuklighetsindexen mäter och huruvida det som de mäter är relevant ur helsingforsiskt perspektiv.

Folkpensionsanstaltens sjuklighetsindex bygger på tre segment, varav det första mäter dödligheten. Eftersom dödligheten bland i synnerhet medelålders invånare är hög i Helsingfors höjer detta segment helsingforsbornas sjuklighetsindex. Det andra segmentet beskriver andelen invalidpensionärer (dvs. förtidspensionärer) bland befolkningen

i arbetsför ålder. De klarast vanligaste orsakerna till förtidspensionering är psykiska störningar och sjukdomar i stöd- och rörelseorganen, och rentav två tredjedelar av invalidpensionerna beviljas på grund av dessa sjukdomar. Bägge är som sjukdomar klart vanligare i Helsingfors än i övriga Finland.

Detta delområde sänker helsingforsbornas sjuklighetsindex värde i betydande grad.

Det tredje segmentet som FPA:s sjuklighetsindex mäter är andelen invånare som har rätt till läkemedel som omfattas av specialersättning, läkemedel som omfattas av begränsad grundersättning och till kliniska näringspreparat. Av dessa läkemedelsgrupper är det den första som står för merparten av ersättningarna. Andelen personer med rätt till dessa ersättningar är mindre i Helsingfors än i övriga Finland. Till exempel år 2015 var andelen 65 år gamla eller äldre som hade rätt till specialersättning av läkemedel 53 procent i Helsingfors och 60 procent i landet som helhet. Detta trots att andelen invånare med rätt till läkemedelsersättningar växer med stigande ålder, och att andelen 85-åringar eller äldre bland de 65 år fyllda är större i Helsingfors än i övri-



tään 85 vuotiaita kuin muualla maassa. Kuolleisuus-analyseissa nähtiin, että iäkkäiden kuolleisuus on Helsingissä joko samalla tasolla kuin muualla maassa tai jopa pienempää. Lisäksi lääkekorvauksiin oikeutettujen osuus on pienempi Helsingissä myös alle 65 vuotiaiden kohdalla, vaikka kuolleisuus onkin korkeampi. (Kelasto 2017.) Tämä osa-alue alentaakin siis Kelan sairastavuusindeksiä Helsingin osalta.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen sairastavuusindeksissä puolestaan on mukana seitsemän sairausryhmää, eli syövä, sepelvaltimotauti, aivoverisuonien taudit, tuki- ja liikuntaelinsairaudet, mielenterveys, tapaturmat sekä dementia. Näitä kuvataan muun muassa ilmaantuvuuden, esiintyvyyden, lääkekorvaus-keuksien, työkyvyttömyyseläkkeen perusteiden sekä sairaalahoitajaksojen näkökulmasta. Indeksien sairausryhmiä painotetaan sen mukaan, mikä on niiden merkitys kuolleisuuden, työkyvyttömyyden, terveyteen liittyvän elämänlaadun vajeen sekä terveydenhuollon suorien kustannusten kannalta. THL:n sairastavuusindeksi antaakin Kelan indeksiä monipuolisemman kuvan hyödyntäessään useita rekisteritietoja, jotka kuvastavat sairastavuutta suoremmin. (Sipilä ym 2014.)

THL:n kattamista sairauksista kuitenkin ainoastaan syöpäindeksi ylittää Helsingissä koko maan keskiarvon. Näin ollen helsinkiläiset näyttävät hyvin terveinä myös tämän indeksin osalta. Jos sairastavuusindeksissä olisi mukana alkoholisairastavuus ja esimerkiksi krooniset keuhkosairaudet, sairastavuus Helsingissä kasvaisi. On arvioitu, että jos alkoholi-kuolemantapauksiin lasketaan mukaan ne kuolemat, joissa myötävaikuttavaksi syyksi on merkitty alkoholitauti, alkoholikuolemia oli 2010-luvun alkuvuosina ainakin 4 prosenttia kaikista kuolemista (Huttunen 2015). Alkoholisairauksia onkin esitetty määriteltäväksi kansantaudiksi (Penttilä 2011).

Myös alueellisen terveys- ja hyvinvointitutkimuksen (Kaikkonen ym. 2015) tulosten mukaan alkoholin-käyttöä ja tupakointia lukuun ottamatta helsinkiläisten elintavat, kuten ravitsemus ja liikunta ovat muita suomalaisia paremmat ja sairauksien riskitekijät, esimerkiksi painoindeksi ja seerumin kolesteroli ovat harvinaisempia. Tämä näkyi myös helsinkiläisten kuolleisuutta käsittelevän tutkimuksen tuloksissa muun muassa alempana sydän- ja verisuonitautikuolleisuutena.

ga Finland. Dödlighetsanalyserna visade att dödligheten bland denna äldsta ålderskategori i Helsingfors är på samma nivå eller rentav lägre än i övriga Finland. Dessutom är andelen invånare med rätt till läkemedelsersättningar mindre i Helsingfors även bland dem som är yngre än 65 år, trots att dödligheten är högre (Kelasto 2017). Detta segment sänker FPA:s sjuklighetsindex värde för Helsingfors del.

Institutets för hälsa och välfärd sjuklighetsindex bygger i sin tur på sjukligheten i sju olika slags åkommor, nämligen cancer, koronarkärlssjukdom, sjukdomar i hjärnans blodomlopp, sjukdomar i stöd- och rörelseorganen, mental ohälsa, olycksfall och dementi. Dessa beskrivs med avseende å bland annat förekomst, utbredning, rätt till läkemedelsersättningar, grunder för invalidpension samt sjukhusvårdperioder. Sjukdomskategorierna i indexet betonas enligt sin betydelse för dödlighet, arbetsoförmogenhet, bristande hälsorelaterad livskvalitet samt direkta kostnader för hälsovård. THL:s sjuklighetsindex ger en mångsidigare bild än FPA:s, i och med att det tillämpar många slags registerdata som beskriver sjukligheten på ett direktare sätt (Sipilä et al 2014).

Men av de sjukdomar som THL:s index täcker är det bara cancerindexet som i Helsingfors är högre än landsmedeltalet. Sålunda framstår helsingforsborna som mycket friska även beträffande detta index. Men om sjuklighetsindexet även upptog alkoholrelaterade åkommor och till exempel kroniska lungsjukdomar skulle sjukligheten vara högre i Helsingfors. Det har uppskattats att om man som alkoholdödsfall även räknade de dödsfall där alkoholrelaterade åkommor antecknats som bidragande dödsorsak, skulle åtminstone fyra procent av alla dödsfall under de första åren av 2010-talet vara alkoholrelaterade (Huttunen 2015). Sålunda har förslag framlagts om att klassa de alkoholrelaterade sjukdomarna som folksjukdom (Penttilä 2011).

Också enligt en regional undersökning om hälsa och välfärd (Kaikkonen et al. 2015) är levnadsvanorna, såsom kostvanor och motionering, hälsosammare bland helsingforsborna än finländarna i gemen – om man bortser från alkoholbruk och rökning. Likaså är riskfaktorerna för sjukdomar, till exempel överhöga kroppsmassaindexvärden och kolesterolhalter ovanligare i Helsingfors. Detta syntes också i



Sairastavuuden mittaaminen ei ole yksiselitteistä. Vaikka sekä Kelan että Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen sairastavuusindeksit ovat monipuoliset ja luotettavat, niissä on mukana sellaisia mittareita ja sairauksia, jotka ovat koko maan kannalta keskeisiä, mutta jotka osin eivät ole Helsingin kannalta kaikkein relevantimpia. Ne sairaudet, joista osa helsinkiläisistä kärsii, eivät välttämättä näy sairastavuuden mittareissa, vaikka näkyvätkin kohonneena kuolleisuutena.

Toinen syy, joka todennäköisesti selittää kuolleisuuden ja sairastavuuden välistä mahdollista risitiitaa liittyy siihen, että Helsingissä on muuta maata suurempi väestön polarisoituminen: iso osa helsinkiläisistä voi todella hyvin ja on todella tervettä, mutta osa kuntalaisista on erittäin haavoittuvassa asemassa. Tämä näkyi kuolleisuutta kuvaavissa tuloksissa ja erityisesti alueen ja koulutuksen yhdysvaikutuksessa. Sekä kuolleisuuden ikärakenne että kuolemansyyrakenne ovat Helsingissä melko erilaiset kuin muualla maassa keskimäärin, ja erityisesti alemmassa sosioekonomisessa asemassa olevien kuolleisuus on suurta.

Kuolleisuutta kartoittavassa tutkimuksessa (Mäki & Martikainen 2016) on Helsingin osalta pystytty selkeästi tunnistamaan niitä väestön osaryhmiä, joiden kohdalla terveysero muihin suomalaisiin verrattuna on suurin ja jotka selkeimmin hyötyisivät terveys- ja hyvinvointipalveluista. Konkreettisilla teoilla tupakoinnin ja alkoholinkäytön vähentämiseksi sekä alkoholihaittojen ehkäisemiseksi päästäisiin jo alkuun terveyden tasa-arvon lisäämisessä. ➤

**VTT Netta Mäki toimii yliaktuaarina Helsingin kaupungin tietokeskuksessa. Hän on dosentti Helsingin yliopistossa.**

### Kirjallisuus | Litteratur:

- Huttunen J (2015): Alkoholi ja terveys. Lääkärikirja Duodecim. Luettu 23.2.2017: dlk01120 (023.002).
- Kaikkonen R, Murto J, Pentala O, Koskela T, Virtala E, Härkänen T, Koskeniemi T, Ahonen J, Vartiainen E & Koskinen S (2015): Alueellisen terveys- ja hyvinvointitutkimuksen perustulokset 2010-2015. Verkkojulkaisu: www.thl.fi/ath
- Kelasto (2017): Luettu 23.2.2017 [http://raportit.kela.fi/ibi\\_apps/WFServlet?IBIF\\_ex=NIT084AL&YKIELI=S](http://raportit.kela.fi/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=NIT084AL&YKIELI=S)

rönen från en undersökning om dödlighet bland helsingforsbor i form av bland annat lägre dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar.

Mätningar av sjuklighet är aldrig entydiga. Trots att både FPA:s och THL:s sjuklighetsindex är mångsidiga och tillförlitliga innehåller de sådana mätare och sjukdomar som är viktiga ur hela landets perspektiv, men som till alla delar inte är de mest relevanta i Helsingfors. De sjukdomar som en del av helsingforsborna lider av syns kanske inte alls i sjuklighetsmätningstalen, men likafullt höjer de dödligheten.

En annan sannolik orsak till en eventuell motsägelse mellan hög dödlighet och låg sjuklighet handlar om att befolkningen är mera polariserad i Helsingfors än i övriga Finland: en stor del av helsingforsborna mår verkligen bra och är verkligen friska, medan en del är i en mycket sårbar position. Detta syns i rönen om dödlighet och i synnerhet i den gemensamma verkan av geografiskt läge och utbildning. Både dödlighetens åldersstruktur och dödsorsaksstrukturen är ganska olika i Helsingfors och i övriga Finland i medeltal, och i synnerhet bland dem med låg socioekonomisk ställning är dödligheten hög i Helsingfors.

En undersökning som kartlägger dödlighet (Mäki & Martikainen 2016) har för Helsingfors del klart kunnat identifiera de delar av befolkningen som uppvisar största skillnaden i hälsa gentemot övriga finländare och som klarast skulle ha nytta av hälso- och välfärdsservice. Konkreta åtgärder för att minska rökning och alkoholkonsumtion och för att förebygga alkoholens skadeverkningar skulle vara ett första steg på vägen till ökad hälsojämlighet. ➤

**PD Netta Mäki verkar som överaktuarie vid Helsingfors stads faktacentral. Hon är docent vid Helsingfors universitet.**

- Mäki N & Martikainen P (2016): Kuolleisuus Helsingissä ja muualla Suomessa. Helsingin kaupungin tietokeskus: Tutkimuksia 5.
- Penttilä I (2011): Viina tappaa työikäisiä. Tilastokeskus: Hyvinvointikatsaus 2.
- Sipilä P, Parikka S, Härkänen T, Juntunen T, Koskela T, Martelin T & Koskinen S (2014): Kuntien väliset erot sairastavuudessa – THL:n sairastavuusindeksin tuloksia. Suomen Lääkärilehti 69:2985–2992.
- Tilastokeskus [Statistikcentralen] (2013): Kuolemansyyt 2012. SVT, Terveys.





PASI MÄENPÄÄ ★ MAIJA FAEHNLE

PEKKA KAIKKONEN

## KAUPUNKIAKTIVISMI:

*ratkaisuja  
itseorganisoituvan  
kaupunkiyhteisön  
hallintaan*

**Kaupunki on** kaupunkilaisten muodostama yhteisö, jonka elämää ja edistystä kaupunginhallinto palvelee. Yhteisössä ja sen toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset edellyttävät hallinnon mukautuvan uusiin oloihin. Käsittelimme edellisessä artikkelissamme (Kvartti 3/2016) kaupunkien kansalaisyhteiskunnan uusia omaehtoiseen itseorganisoitumiseen perustuvia toimijoita, toimintatapoja ja toimijuuksia, joita kutsumme kaupunkiaktivismeiksi.

## STADS AKTIVISMEN:

*styrningslösningar  
för en självorganiserande  
stadsgemenskap*

**En stad är en gemenskap bestående** av dess invånare. Det är den gemenskapen som stadsförvaltningen betjänar. Förändringar i gemenskapen och omvärlden kräver anpassning av förvaltningen. I vår föregående artikel i Kvartti (3/2016) tittade vi på olika former av vad vi kallar stadsaktivism inom medborgarsamhället i städerna, alltså nya aktörer, aktionsätt och aktörskap som bygger på självorganisering på egna villkor.

## Miten Helsingin hallinto parhaiten palvelisi uudistuvaa kaupunkiyhteisöä, jossa korostuu neljäs sektori eli itseorganisoituvat kaupunkiaktivistit?

**T**arkastelimme niiden muodostamaa uutta yhteiskunnan aluetta neljäntenä sektorina, johon kaupunginhallinnon kannattaa ja lopulta täytyy mukautua. Digitalisaation voimistaman kansalaisyhteiskunnan voimavarojen tunnistaminen on jopa välttämätöntä kaupunkien strategisten tavoitteiden, kuten ekologisen kestävyuden, yhteisöllisyyden, osallisuuden ja alueiden elinvoimaisuuden saavuttamiseksi.

Paikannamme nyt kohtia, joihin metropolialueen kaupunkien, erityisesti Helsingin hallinnon kannattaa paneutua mukautukseen järkevasti neljännen sektorin uudistamaan kaupunkiyhteisöön. Käsittelemme sekä haasteita että niiden ratkaisuja kaupungin hallinnon uudistamiseksi. Esittelemme hybridihallinnon mallin kaupunginhallinnon tulevaisuuden tavoitetilana ja kuvaamme sitä kohti vievät askeleet.

### Hallinnon uudelleensanoitus

Kaupunkiorganisaatio voi mahdollistaa ihmisten omaehtoista ja itseorganisoituvaa toimintaa hyvin, jos se panostaa sekä käytäntöjensä että toimintakulttuurinsa kehittämiseen. Molemmat vaativat työkaluikseen uusia sanoja sekä muuttuneen maailman haltuunottoon hallinnon sisällä että omista toimista viestimiseen kaupunkiyhteisöön. Yksi ehdottamamme avaintoimenpiteistä on koetella seuraavia termejä laadittaessa hallinnon toimia ohjaavia tavoitteita. Helsingissä tämä on syytä tehdä tulkahtaessa uutta osallisuusmallia konkreettiseksi toimintaohjeksi viranhaltijoille.

**V**i såg det nya samhällsområde som de bildar som en fjärde samhällssektor, som det i slutändan lönar sig, ja blir tvunget, för stadsförvaltningen att anpassa sig till.

Att identifiera de resurser inom medborgarsamhället som digitaliseringen stärkt är rentav en nödvändighet för att städerna ska kunna nå sina strategiska mål, såsom ekologisk hållbarhet, gemenskapskänsla, delaktighet och livskraft i stadsområdena.

Denna gång vill vi konkretisera några punkter som förvaltningen i metropolområdet, i synnerhet Helsingfors, gör klokt i att sätta sig in i för att vettigt kunna anpassa sig till en stadsgemenskap som förnyats av den fjärde sektorn. Vi tittar på både utmaningarna och hur de ska besvaras för att kunna förnya stadsförvaltningen. Vi lägger fram en hybridförvaltningsmodell som stadsförvaltningen kunde eftersträva, och vi beskriver stegen för att nå fram till den.

### Ny terminologi för förvaltningen

Stadsorganisationen kan på ett bra sätt bereda väg för självorganiserande medborgarverksamhet på eget initiativ om den satsar på att utveckla sina rutiner och sin verksamhetskultur. Bägge behöver nya ord som verktyg för att dels ta en förändrad värld i besittning inom förvaltningen, dels signalera om sin verksamhet åt stadsgemenskapen. En av de nyckelåtgärder vi föreslår är att man prövar följande termer vid uppställandet av de målsättningar som styr stadens verksamhet. I Helsingfors är det skäl att göra detta då man formulerar den nya delaktighetsmodellen till konkreta anvisningar för ämbetsmännen.

Kaupunkiaktivismien käsite suuntaa huomiota toimintaan, toimijuuksien moninaisuuteen sekä niiden tuomiin mahdollisuuksiin kaupunkien kehittämisessä. Käsitteen haaste on, että se mieltyy helposti vain kansalaisroolissa toimimiseksi. Kuitenkin ihmiset voivat toimia aktivistisesti eli neljännen sektorin tapaan myös työroolissaan eli toimimalla yhteisöjen hyväksi yli oman tehtävänkuvan. Myös viranhaltija voi olla aktivisti. Mielikuvaa kaupunkilaisten ja kaupungin hallinnon erillisyydestä voi pyrkiä välttämään puhumalla yhdestä kaupunkiyhteisöstä.

Kaupunkiaktivismien nousun myötä osallisuuden käsite on ymmärrettävä aiempaa monimuotoisempaan. Kaupunkilaisen osallisuutta oman kaupunkinsa ja elinympäristönsä kehittämiseen syntyy aiempaa laajemmin. Mahdollisuus vaikuttaa hallinnollisen valmistelun ja päätöksenteon kautta on monille osallisuuden kulmakivi, mutta osallisuutta luovaa tunnetta vaikuttamisesta syntyy myös suoremmin esimerkiksi ihmisten auttaessa toisiaan, käydessä vertaiskauppaa, toimiessa yhteisönsä hyväksi ja rahoittaessa paikallisia hankkeita. Kaikkien ei tarvitse olla aktivisteja, mutta aktivistit rakentavat toiminnallaan edellytyksiä myös vähemmän aktiivisten osallisuudelle (myös Idström 2016).

Kaupunginhallinnon puhe asukkaista, kun viitataan paikallisiin ihmisiin, on supistavaa, koska ihmiset eivät vain asu aluettaan vaan toimivat sillä ja suhteessa siihen monin eri tavoin. Sana asukas myös sivuuttaa alueen yrittäjät, työntekijät ja harrastajat yhteisön toimijoina. Sanat kaupunkilainen tai paikalliset olisivat siksi asukasta käyttökelpoisempia. Sanat ihminen ja toimija taas voivat sopia edellisiä paremmin käyttötarkoituksiin, joissa toimijan sidos paikkaan on vähemmän olennainen, esimerkiksi kansainvälisesti toimivien vertaisverkostojen tai kryptovaluuttajärjestelmien kehittämisessä.

Begreppet stadsaktivism riktar blickarna på aktiviteter, aktörskapsmångfald och på de möjligheter de innebär vid utvecklandet av städer. Ett problem med begreppet är att det lätt uppfattas som agerande bara i medborgarens roll. Ändå kan folk agera aktivt, det vill säga på samma sätt som fjärde sektorn, även i sin arbetsroll, alltså genom att verka för gemenskaperna utöver sina egna arbetsuppgifter. Även en tjänsteinnehavare kan vara aktivist. Bilden av att stadsbor och förvaltning skulle stå åtskilda kan man försöka undvika genom att tala om en enda stadsgemenskap.

I och med stadsaktivismernas frammarsch måste begreppet delaktighet ges en mera mångsidig bemärkelse än hittills. Att stadsbor är delaktiga i utvecklandet av sin egen stad och livsmiljö blir vanligare än tidigare. Möjligheten att påverka genom administrativ beredning och beslutsfattande är för många en hörnsten inom delaktigheten, men en delaktighetsalstrande atmosfär inom påverkandet uppstår också mera direkt, till exempel när folk hjälper varandra, bedriver direkthandel konsumenter emellan, verkar för sitt samfund eller finansierar lokala projekt. Alla behöver inte vara aktivister, men aktivisterna skapar genom sin verksamhet förutsättningar för att även mindre aktiva människor ska kunna delta (se även Idström 2016)

Stadsförvaltningens sätt att tala om invånare när man syftar på de lokala människorna är inskränkande, eftersom folk inte bara bor i sitt grannskap utan även agerar där – i många slags förhållanden till det. Ordet invånare förbigår också företagare, arbetare och andra sysslare i området. Därför vore orden stadsbo eller Ortsbo användbarare än ordet invånare. Orden människa eller aktör kan för sin del passa bättre än nyss nämnda för ändamål där aktörens band till stället är mindre väsentliga, till exempel då det gäller att utveckla internationellt agerande medborgarnätverk (dvs. nätverk av gelikar) eller system för kryptovalutor.



**Stadsförvaltningens sätt att tala om invånare när man syftar på de lokala människorna är inskränkande, eftersom folk inte bara bor i sitt grannskap utan även agerar där.**

Sana osallistaminen kantaa helposti mukanaan ajatusta julkishallinnosta järjestäjänä (Westerink ym. 2016). Osallistamisen sijaan olisi täsmällisempää puhua joukkoistamisesta siinä merkityksessä, että joukkoistajia on muitakin. Tämä tukisi irtautumista ylhäältä-alas-ajattelusta. Sana vapaaehtoistyö on tavattu yhdistää osallistumiseen kansalaisjärjestön tai julkisen hallinnon organisaation järjestämään toimintaan. Verotuksessa puhutaan naapuriavusta. Nämä sanat eivät tavoita hyvin neljännen sektorin aktivismien luonnetta ja ne tulisi päivittää esimerkiksi yhteisötoiminnaksi ja palvelujaoksi, jotta uusia toimintamuotoja voidaan hallinnoida järkevästi.

### ”Byroslaviasta” somehallintoon

Kaupunkiaktivismien mahdollistaminen tarkoittaa esteiden purkamista aktivismien tieltä ja edellytysten luomista aktivismien synnylle, leviämislle ja jatkuvuudelle myös pitkäjänteisesti (Kuvio 1). Tätä varten tarvitaan erityistä panostusta sallivuuden ilmapiiriin ja kokeiluvalmiuden kehittämiseen. Moni aktivismi hiipuu tai jää syntymättä, koska tekijät pelkäävät turhaan törmäävänsä byrokraatiin. Ehdotamme sallivuusviestintää byrokratian pelon taltuttamiseksi. Sallivuusviestintä voi käynnistyä yhdessä aktivistien kanssa suunniteltavana kampanjana, jossa aloitetaan myös sen vakiinnuttaminen osaksi kaupunkiorganisaation viestintää. Kampanjassa kerrotaan esimerkiksi, mitä jo saa tehdä, ja myös tehdään, ilman lupia.

Aktivismien ja hallinnon hyvä kohtaaminen edellyttää vuorovaikutusta siellä, missä aktivistit ovat, erityisesti sosiaalisessa mediassa. Ehdotamme, että kaupunkiorganisaatiot panostavat somen käyttöön paitsi viestinnän, ennen kaikkea vuorovaikutuksen ja tiedon tuottamisen välineenä. Päätömenpiteiksi suosittelemme some-koulutusten järjestämistä viranhaltijoille, huolehtimista johdon tuesta sekä työajan varaamista viranhaltijoille somessa toimimiseen. Valmisteltavat asiat kannattaa avata avoimeksi niiden tultua vireille ja tiedottaa niistä soveltuvasti heti somessa.

Somen hyödyntämisen tavoitteiden asettelussa voidaan käyttää apuna kuvaamiamme somehallin-

Ordet delaktiggörande för lätt tankarna till att den offentliga förvaltningen är arrangör (Westerink et al. 2016). I stället för delaktiggörande vore det exaktare att tala om tänktalko (”crowdsourcing”) i bemärksen att det också finns andra som engagerar till gemensam verksamhet. Detta skulle göra det lättare att komma ifrån uppiifrån-nerät-tänkandet. Ordet frivilligarbete har man brukat förknippa med deltagande i medborgarorganisationer eller i verksamhet ordnad av den offentliga förvaltningen. Inom beskattningen talar man om grannhjälp. Dessa ord fångar inte särskilt bra fjärdesektoraktivismens väsen, och de borde uppdateras till exempel till gemenskapsverksamhet eller tjänstedelande, för att de nya verksamhetsformerna ska kunna förvaltas vettigt.

### Från ”byråslavi” till socialmediaförvaltning

Möjliggörande av stadsaktivism betyder att hinder avlägsnas ur aktivismens väg och att förutsättningar skapas för aktivismers uppkomst, spridning och fortlevnad även på sikt (Figur 1). För det ändamålet behövs särskild satsning på en atmosfär av tolerans och på att utveckla beredskapen att pröva nytt. Mången aktivism avmattas eller uppstår aldrig därför att aktörerna i onödan är rädda för att stöta på byråkrati. Vi föreslår toleransinformerings för att minska rädslan för byråkrati. Toleransinformerings kan starta som en kampanj planerad i samråd med aktivisterna, där man också börjar integrera den i stadsorganisationens informering. I kampanjen berättar man till exempel vad man redan får göra – och även gör – utan tillstånd.

Ett gott möte mellan aktivism och förvaltning förutsätter växelverkan på aktivisternas egen mark, i synnerhet den sociala median. Vi föreslår att stadsorganisationerna satsar på sociala media som ett redskap för både informering och, framför allt, växelverkan och kunskapsalstrande. Det vi i främsta rummet rekommenderar är att ordna skolning i sociala media för tjänsteinnehavare, stöd för ledarskapet och att arbetstid avsätts för tjänstemännens agerande i sociala media. Ärenden som är under beredning lönar det sig att öppna för allmänheten så snart de kommit igång och sedan genast informera om dem i sociala media.

non portaita (Kuvio 2). Kaikkien viranhaltijoiden ei koskaan tarvitse olla ”supersomettajia”, eikä huipulle tarvitse harpata kerralla, vaan tärkeintä on käynnistää oppimisprosessi. Verkon ulkopuolisena jatkuvana kontaktipintana kaupunkiorganisaatio voi ottaa vuosikelloonsa Helsinki Loves Developersin Avointen konttorien tyyppistä vuoropuhelua sekä budjetointi- ja suunnittelupajoja, joihin kutsutaan palvelujen tuottajat myös neljänneltä sektorilta.

### Voimavarat esiin joukkoistaen

Voimavarojen tunnistamiseksi kaupunkiorganisaatio tarvitsee ”aktivismituntosarvia” eli tapoja huomata virinneitä aktivismeja sekä niiden potentiaaleja ja syntyedellytyksiä. Toimenpiteiksi ehdotamme kaupunkiyhteisön voimavarojen kartoitusta ja voimavarojen hallinnoinnin arviointia jatkuvina ja joukkoistettuina käytäntöinä. Helsingissä näitä voidaan kehittää nuorisosiainkeskuksen aluekartoitusten yhteydessä. Arviointitietoa voidaan tuottaa avoimena nuorten hyvinvointikertomuksen tyyppisenä, määrällistä ja laadullista tietoa kokoavana voimavarabarometrina.

Kaupunkiaktivismien nousu kutsuu soveltaamaan demokraattista tasapuolisuuden periaatetta siten, että mahdollisuuksia voimavarojen hyödyntämiseen ei harkitsematta torjuta siksi, ettei kaupunkiorganisaatio voi kohdella alueita eri tavoin. Voimavara-ajattelu voidaan nostaa demokratia-ajattelun rinnalle omaksumalla käytäntö, jossa ratkaisuja punnitaan aina myös voimavarojen hyödynnettävyyden ja uusiutuvuuden kannalta. Esimerkiksi kaupunkisuunnittelussa voimavaraherkkyttä edustaa vaihtoehtosuunnitelmien tunnistaminen yksittäistä mielipidettä painavampina. Kaupunkiorganisaatio voi tasapainottaa kaupunkilaisten mahdollisuuksia suunnitteluun tuomalla kaikkien käytettäväksi tukipalveluja kuten ”lainattavia viranhaltijoita”, verkottamista, materiaaliapaketteja ja suunnitelmien tulostuspalveluja.

Aktivismien hyödyntämisen johtoajatukseksi voidaan ottaa suuntaus kohti jakamistaloutta ja hajautettua yhteistuotantoa, jossa monet muutkin toimijat ja alustat kaupunkiorganisaation lisäksi tuotta-

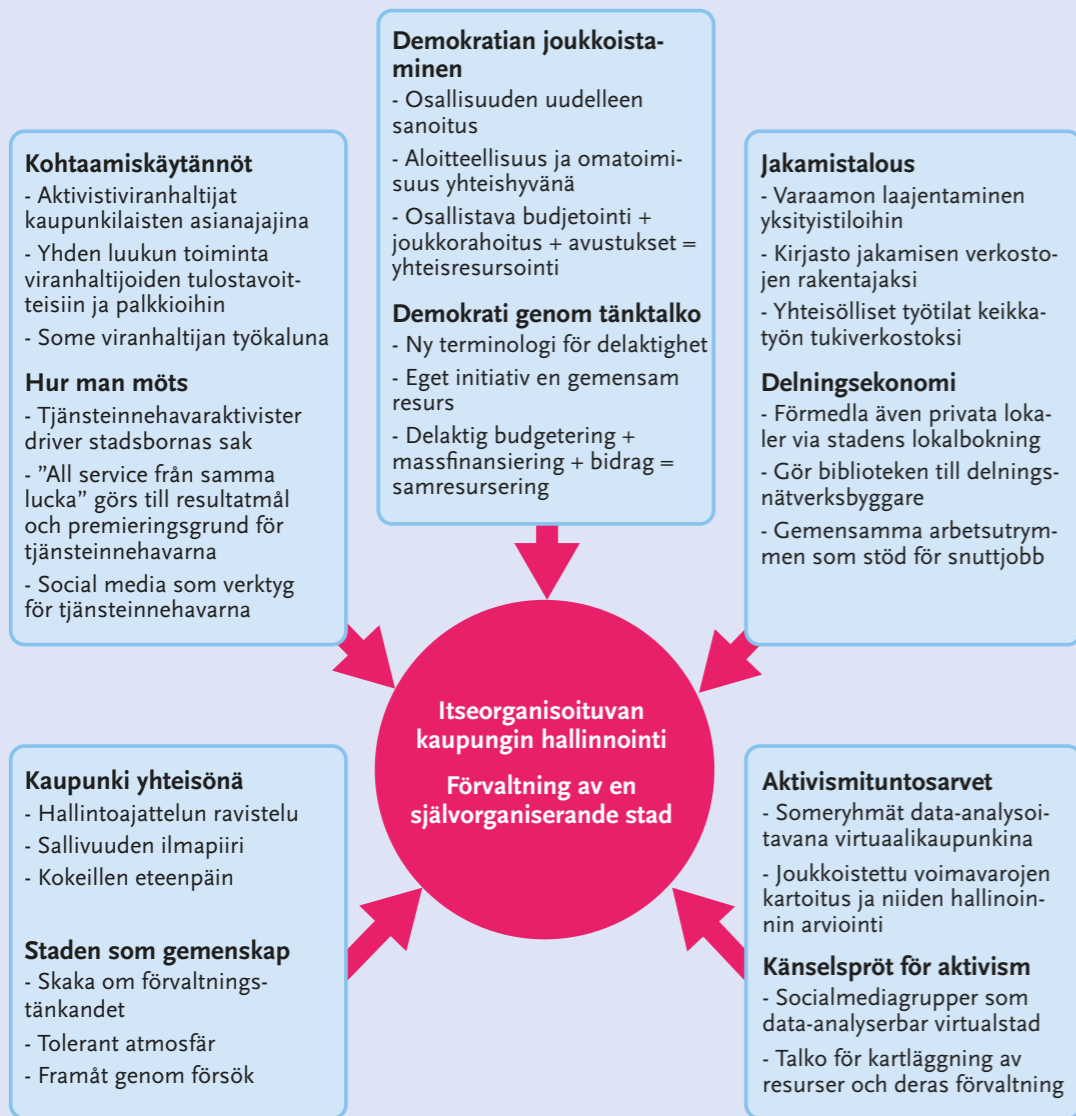
Då man nyttjar sociala media för att ställa upp målsättningar kan man få hjälp av de trappsteg i socialmediaförvaltningen som vi beskriver i Figur 2. Alla tjänsteinnehavare behöver inte vara väldigt duktiga på sociala media, och man behöver inte lära sig allt på en gång. Det viktigaste är att en inlärningsprocess kommer igång. Stadsorganisationen kan vara en kontaktyta, ett slags fortsättning på de sociala media, och kan i sitt årschema ta in dialoger i stil med Helsinki Loves Developers (”öppna kontor”) samt budgeterings- och planeringsverkstäder dit serviceproducenter även från fjärde sektorn bjuds in.

### Ta fram resurser genom tänktalkon

För att identifiera de resurser som finns behöver stadsorganisationen känslspröt, det vill säga olika sätt att varsebli uppstående aktivism och dess potential och existensförutsättningar. Som åtgärd föreslår vi en kartläggning av de resurser som finns i stadsgemenskapen och bedömning av hur resurserna skall utnyttjas på lång sikt och kollektivt. I Helsingfors kan sådan praxis utvecklas i samband med ungdomscentralens områdeskartläggningar. Bedömningsdatan kan produceras som öppen data i stil med Valfärdsberättelsen om unga, som en resursbarometer som sammanställer kvantitativ och kvalitativ kunskap.

Stadsaktivismens frammarsch inbjuder till att tillämpa principen om demokratisk jämlikhet på ett sådant sätt att man inte överlagt tillbakavisar möjligheter att utnyttja resurserna bara därför att stadsorganisationen inte får behandla olika stadsdelar olika. Resurstänkandet kan jämföras med demokratitänkandet genom att man tillämpar praxisen att alltid bedöma olika lösningar utgående även från hur resurserna kan utnyttjas och förnya sig. Till exempel inom stadsplaneringen kan resurskänslighet handla om att ge mera vikt åt alternativa planer än åt enskilda åsikter. Stadsorganisationen kan balansera stadsbornas möjligheter till planering genom till allas förfogande ställa stödservice i stil med ”utlånade tjänsteinnehavare”, nätverksbyggande, materialpaket och hjälp med att ta utskriften av planerna.

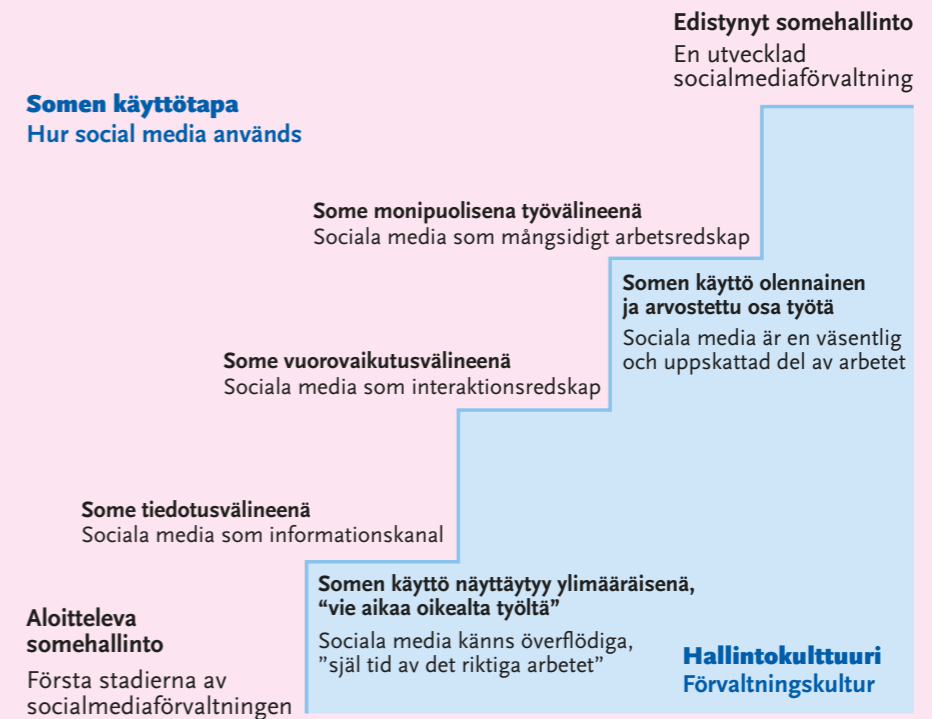
En ledande tanke vid tillgodogörandet av aktivismen kan vara att rikta in sig på delningsekonomi och decentraliserad samproduktion, där även många an-



KUVIO 1. Kaupunkiaktivismien syntyä, leviämistä ja jatkuvuutta mahdollistavia ratkaisuja.

FIGUR 1. Lösningar som gör det möjligt för stadsaktivism att uppstå, spridas och fortbestå

### Somen käyttötapa Hur social media används



KUVIO 2. Somehallinnon portaat, joita myöten julkishallinto mukautuu kansalaisyhteiskunnan siirtymiseen sosiaaliseen mediaan. Parhaimmillaan some voi muodostua monikäyttöiseksi työkaluksi, jonka avulla kootaan nopean toiminnan kansalaisjoukkoja kriisitilanteissa ja tuotetaan data-analytiikalla tietoa suunnittelutyöhön.

FIGUR 2. Trappstegen till en socialmediaförvaltning där den offentliga förvaltningen anpassat sig till att medborgarsamhället övergått till sociala media. I bästa fall kan socialmedien bli ett mångsidigt verktyg för att t.ex. sammankalla snabbaktionsgrupper vid krislägen eller att med data-analytik producera kunskap för planeringen.

vat palveluja ja tietoa sekä järjestävät joukkoistamista ja suunnittelua. Tähän sisältyy sekä kaupungin vajaa-käyttöisten resurssien tuominen saataville että kansalaislähtöisten jakamisen verkostojen tukeminen. Toimenpiteiksi ehdotamme Varaamo-palvelun ulot-tamista yksityistiloihin ja kirjastojen kehittämistä jakamisen tukikohtina. Näkyvyyttä kaipaavia akti-vismeja voidaan auttaa kaupunkiorganisaation vies-tinnällä. Esimerkiksi yhteisöllisiä työtiloja se auttaa turvaamaan riittävän käyttäjämäärän ja siten toimin-nan jatkuvuuden. Joillekin kansalaislähtöisille alus-talouspalveluille ilmainen palvelintila voi olla mer-kittävä apu.

dra aktörer och plattformar än stadsorganisationen producerar tjänster och kunskap och ordnar tänktalkon och planering. Detta innebär att man dels till-gängliggör sådana resurser inom staden som utnyttjas bara delvis, dels stöder nätverk för medborgarinitie-rat delande. Som åtgärd rekommenderar vi att stadens service för reservering av lokaler utsträcks att omfatta även privata lokaler och att biblioteken utvecklas som stödjepunkter för delandet. Aktivismer som behöver synlighet kan få hjälp av stadsorganisationens infor-mering. Som exempel kan denna stöda kollektiva ar-betsutrymmen med att trygga en tillräcklig mängd an-vändare och därmed verksamhetens fortbestånd. För vissa medborgarinitierade plattformsekonomitjänster kan gratis serverkapacitet vara till märkbar hjälp.

## Osallistuminen ja innovatiivisuus itseorganisoidussa kaupungissa

Kaupunkiaktivismia tukevan hallinnon toimet saattavat vaikuttaa radikaalilta muutokselta, mutta ovatko ne lähihistoriallisessa tarkastelussa sitä? Kaupunkitutkimuksessa 1990-luvulta lähtien käyty hallinnointikeskustelu (*urban governance*) viittasi julkisvallan laskeutumiseen suvereenista toimijudesta verkostomaiseen yhteistyö- ja neuvottelutilanteeseen muiden toimijoiden kanssa (ks. esim. Sager 2012). Samaan aikaan osallisuus ja osallistuminen nousivat keskusteluun liittyen demokratian tilasta ja kestävästä kehityksestä nouseviin tarpeisiin tiivistää kansalaisten ja hallinnon välistä vuorovaikutusta (ks. Kettunen 2002; Bäcklund ym. 2002).

Tultaessa 2000-luvun puolelle innovaatiopolitiikka oli noussut tärkeäksi osaksi kaupunkikehittämistä informaatioteollisuuden, luovan luokan ja metropolipolitiikan teemojen kautta. Innovaatiopoliittinen käsite kolmoiskierre laajennettiin asiakaslähtöiseen talouteen ja vahvan kansalaisyhteiskunnan huomioivaksi neloskierteeksi (Kanninen 2005) sekä neloskierteen hengessä paikallisuutta korostavaksi innovaatioympäristöajatteluksi. (Schulman & Mäenpää 2011.) Asiakaslähtöistä taloutta korostava kiinteistökehittämisen 3P-kumppanuusmalli laajennettiin 4P-malliksi (*public-private-people-partnership*) (Majamaa 2008). Kaupunkisuunnittelun puolella keskusteltiin yhteiskehittelystä, joka periytyi kommunikatiivisesta ja osallistavasta suunnitteluparadigmasta (*communicative, participatory planning*) ja johti myös käyttäjälähtöisyyttä korostavaan design-painotteiseen suunnittelujateluun.

Keskustelun kaupunkiaktivismista kaupunkikehityksen voimavarana voi katsoa periytyvän kaikista näistä keskusteluista: Kysymys kaupunkilaisten osallisuudesta yhdistyy kysymykseen kaupungin kyvystä mukautua ja luoda uutta syvenevän teknistaloudellissosiaalisen digitalisoinnin oloissa. Kaupunkiaktivismiin luoma haaste ei siis ole kokonaan uusi aihe vaan jatkoa aiemmalle kehitykselle kohti kaupunkilaisten voimistuvaa asemaa kaupunkikehityksessä. Haaste kulminoituu siihen, kuinka kaupungit onnistuvat yhdistämään osallisuuden ja innovatiivisuuden ulottuvuudet kaupunkipoliittiseksi tavoiteti-

## Delaktighet och innovativitet i en självorganiserande stad

Förvaltningens åtgärder för att stöda stadsaktivism kan verka som en radikal förändring, men är de verkligen det i närhistoriskt perspektiv? Den diskussion om förvaltning (*urban governance*) som sedan 1990-talet pågått inom stadsforskningen skulle snarare vittna om att den offentliga makten stigit ner från sin suveräna ställning och inlett nätverks-samarbete och dialog med andra aktörer (se t.ex. Sager 2012). Samtidigt kom delaktighet och deltagande med i debatten i anknytning till de behov av ökad interaktion mellan medborgare och förvaltning som fötts ur demokratins nuläge och kravet på hållbar utveckling (se Kettunen 2002; Bäcklund ym. 2002).

Väl inne på 2000-talet hade innovationspolitiken blivit en viktig del av det urbana utvecklandet. Det skedde via teman som informationsindustri, kreativ klass och metropolpolitik. Det innovationspolitiska begreppet triple helix utvidgades till invånarinitierad ekonomi och till en quadruple helix som beaktade ett starkt medborgarsamhälle (Kanninen 2005) samt – i Quadruple Helix' anda – till ett lokalbetonande innovationsmiljötänkande (Schulman & Mäenpää 2011). Den 3P-partnerskapsmodell för fastighetsutvecklande som betonade en invånarinitierad ekonomi, utvidgades till en 4P-modell (*public-private-people-partnership*) (Majamaa 2008). På stadsplaneringssidan diskuterade man samutvecklande, som härrörde ur ett kommunikativt och delaktiggörande planeringsparadigm (*communicative, participatory planning*) och som även ledde till ett designbetonat planeringstänkande som betonade användarnärhet.

Diskussionen om stadsaktivismen som en resurs för utvecklandet av städer kan anses härröra från alla dessa diskussioner: frågan om stadsbornas delaktighet anknyter till frågan huruvida staden förmår anpassa sig och skapa nytt medan en teknisk-ekonomisk-social digitalisering pågår. Den utmaning som stadsaktivismen framkastar är alltså inte ett helt nytt tema utan en fortsättning på en tidigare utveckling där man velat ge stadsborna en starkare ställning i stadsutvecklandet. Utmaningen kulminerar i hur städerna lyckas sammanföra delaktighet och innovativitet till en stadspolitisk målsättning som man kan

laksi, joka on demokraattisesti oikeutettavissa ja hallintoprosesseihin operationalisoitavissa.

### Kohti hybridihallintoa

Itseorganisoiduvan kaupungin tavoitetilan kuvaaminen voidaan tässä aloittaa käsitteellisesti. Kaupunkisuunnittelusta lähtevissä tarkasteluissa käsitteellisenä lähtökohdana on yleensä yhteissuunnittelu (*co-planning, co-design*), kun taas laajemmassa tarkastelussa käytetään yhteishallinnoinnin (*co-governance*) käsitettä. (Horelli 2013.) Sillä tarkoitetaan asetelmaa, jossa hallinto jakaa muodollista päätösvaltaansa yhteisöjen kanssa. Kumppanuuden käsitteestä lähtevä määrittely puolestaan korostaa osapuolten välisiä sopimuksia. Neljännen sektorin suhteen päätösvalan jakaminen tai yhteistyön sopimusperustaisuus eivät kuitenkaan kuvaa asetelmaa täsmällisesti.

Ehdotamme käsitteelliseksi lähtökohdaksi organisatorista näkökulmaa edustavan hybridiorganisaation (Billis 2010) ja siitä juontuvan hybridihallinnon (Heinonen & Ruotsalainen 2017) käsitteestä johdettua hybridihallinnoinnin käsitettä. Hybridiorganisaatiolla tarkoitetaan eri yhteiskuntasektorien aineksia, arvoja ja toimintatapoja sekoittavaa organisaatiota.

Tulevaisuudentutkijat Heinonen ja Ruotsalainen ovat puolestaan kehittäneet ennakoivan hybridihallinnon mallin, jossa on kyse hallinnon systemaattisesta ja kokonaisvaltaisesta toiminnasta toimintaympäristön ennakoivaksi ymmärtämiseksi kaupunkilaiset, heidän muodostamiensa vertaisverkostot ja muut toimijat huomioiden ja heidän kanssaan yhteistyössä toimien (emt.). Vertaisverkostoilla tarkoitetaan pitkälti samaa ilmiötä kuin kaupunkiaktivismilla, sillä aktivismit ovat tyypillisesti vertaisten keskinäisiä, somepohjaisia ja periaatteellisen hierarkiattomia verkostoja.

Hybridihallinnon täsmentäminen hybridihallinnoksi merkitsee huomion siirtämistä järjestelmästä, päätösvalasta ja sopimuksista vuorovaikutusprosesseihin. Hybridihallinnoinnin käsite soveltuu nähdäksemme parhaiten kuvaamaan kaupunkiaktivismiin avaamaa näkökulmaa tulevaisuuden kaupungis-

rättfärdiga demokratiskt och operationalisera i förvaltningsprocesserna.

### Inriktning: en hybridförvaltning

Beskrivningen av hur man vill att en självorganiserande stad ska se ut kan vi inleda på begreppsplanet. I analyser som utgår från stadsplanering är den begreppsliga utgångspunkten vanligen samplanering (*co-planning, co-design*), medan man i en bredare analys talar om begreppet samförvaltande (*co-governance*) (Horelli 2013). Med det avses att förvaltningen delar med sig av sin eventuella beslutsmyndighet till gemenskaperna. Den definition som utgår från begreppet partnerskap betonar i sin tur avtal mellan parterna. Men då det gäller den fjärde sektorn blir uttrycket inte exakt beskrivet om man säger att beslutsmyndigheten delas eller att samarbetet bygger på avtal.

Som begreppslig utgångspunkt föreslår vi hybridorganisationen (Billis 2010), som företräder en organisatorisk syn, och begreppet hybridförvaltande, som härletts ur begreppet hybridförvaltning (Heinonen & Ruotsalainen 2017), i sin tur är härlett ur hybridorganisationen. Med hybridorganisation avser vi en organisation som blandar element, värderingar och sätt från olika samhällssektorer.

Framtidsforskarna Heinonen och Ruotsalainen har för sin del utvecklat en modell för förutseende hybridförvaltning, som handlar om systematisk och övergripande verksamhet för att med framförhållning förstå omvärlden under beaktande av stadsborna, deras medborgarnätverk och övriga aktörer och i samarbete med dem (idem). Med medborgarnätverk avses i stort sett samma fenomen som stadsaktivism, i och med att olika former av aktivism typiskt handlar om nätverk byggda mellan gelikar inom den sociala median, i princip utan hierarki.

Preciseringen av hybridförvaltningen såsom hybridförvaltande innebär att fokus flyttas från system, beslutsmyndighet och avtal över till själva interaktionsprocessen. Begreppet hybridförvaltande lämpar sig, såsom vi ser saken, bäst för att beskriva det perspektiv på framtidens stad som stadsaktivismen öppnar, därför att det handlar om att aktörer, verksamhets-

ta siksi, että siinä on kyse arvoiltaan ja toimintalogiikoiltaan erilaisten ja yhteismitattomien toimijoiden, toimintatapojen ja -prosessien yhdistymisestä.

Kaupunkiaktivistit haluavat usein yhteistyötä eri tahojen, myös kaupunkiorganisaation kanssa, mutta eivät halua sulauttaa identiteettiään ja toimintatapojaan muihin ja heikentää siten omaa toimijuuttaan. Yhteisöt haluavat ensisijaisesti pysyä yhteisinä ja vertaisverkostot vertaisverkostoina vaalien yhteisöllistä identiteettiään, arvojaan ja toimintatapojaan, joskus jopa itseisarvoisesti. Neljännen sektorin toiminta on luonteeltaan satunnaista eikä yleensä muodosta vakiintunutta kumppania kaupunkiorganisaatiolle, joka puolestaan ei myöskään voi jakaa vastuuta päätöksistä kansalaistoimijoille tai tehdä juridisesti sitovia sopimuksia sellaiseksi kelpaavan osapuolen puuttuessa. Siksi hybridihallinnointi kuvaa asetelmaa paremmin kuin yhteishallinnointi tai kumppanuus.

#### Askelmat hybridihallinnointiin

Hybridihallinnointia ei kannata lähestyä ihanteellisenä kehityksen päätepisteenä vaan monitasoisena valmiutena toimia mielekkäästi neljännen sektorin kanssa. Kaupunkiorganisaatio voi siirtyä sen toimintatapoihin tapauskohtaisesti oppien ja kokeillen. Kuvio 3 esittää kaupunkiaktivismin etenevää hyödyntämistä kaupunginhallinnossa sekä sitä vastaavat yhteistoiminnan tasot kohti syventyvää hybridihallinnointia.

Kehittyneimmilläänkin hybridihallinnoinnin on oltava sillä tavoin huokoista, että kaupunkiorganisaatio valitsee tapauskohtaisesti soveltamansa otteen. Esimerkiksi vahvasti ideologisten toimijoiden suhteen on syytä arvioida, kannattaako pitäytyä vain sallivuuden ilmapiiriin luomisessa. Kaupunginosa-  
liikkeiden tyyppiin toimijoihin voidaan ottaa mahdollistavampi ja tukevampi ote, mukaan lukien niiden hyödyntäminen kaupunginosayhdistysten ja -seurojen rinnalla alueiden yhteisön-, tiedon- ja edustavuuden muodostuksessa. Syvempää hybridihallinnointia edustaisi esimerkiksi osallistuvan budjetoinnin yhdistäminen paikallisia palveluja luovaan joukkorahoituskampanjaan.

sätt och –processer förenas som har olika värderingar och verksamhetslogik och som saknar gemensam måttstock.

Stadsaktivisterna vill ofta ha samarbete med olika instanser, även stadsorganisationen, men de vill inte låta sin identitet och sina tillvägagångssätt smälta in i andras – vilket skulle försvaga deras eget agerande. Gemenskaperna vill i främsta rummet förbli gemenskaper och medborgarnätverken medborgarnätverk och värna om sin gemenskaps identitet, värderingar och sätt – ibland till och med som ett egenvärde. Fjärde sektorns verksamhet är till naturen slumpmässig och utgör vanligtvis inte en vedertagen partner för stadsorganisationen, som i sin tur inte heller kan ge över beslutsansvar åt medborgaraktörer eller sluta juridiskt bindande avtal då motparten saknar formell rätt att göra det. Därför beskrivs uppbygget bättre av begreppet hybridförvaltande än av samförvaltande eller partnerskap.

#### Trappstegen till hybridförvaltande

Det lönar sig inte att se hybridförvaltandet som ett ideal, ett slutmål för utvecklingen, utan som en beredskap på många plan att samverka med den fjärde sektorn. Stadsorganisationen kan ta dess arbetssätt i bruk från fall till fall genom inläring och försök. Figur 3 visar hur stadsaktivismin steg för steg kan börja tillgodogöras för stadens förvaltande samt de olika nivåerna av samarbete då målet är ett fördjupat hybridförvaltande.

Även när det är som mest utvecklat måste hybridförvaltandet vara på det viset flexibelt att stadsorganisationen från fall till fall kan välja lämpligt grepp. Som exempel är det skäl, då det gäller starkt ideologiska aktörer, att överväga om det lönar sig att hålla sig enbart till att skapa en tolerant atmosfär. Gentemot aktörer av typ stadsdelsrörelser kan man ta ett mera möjliggörande och stadigt grepp, och även ta med dem vid sidan om stadsdelsföreningar då man bildar gemenskaper, information och representativitet i områdena. Ett djupare hybridförvaltande skulle exempelvis kunna handla om att förena delaktiggörande budgetering med en massfinansieringskampanj som skapar lokal service.

#### Aktivismien ja hallinnon suhde Förhållandet mellan aktivism och förvaltning

**Aktivismien kestävä hyödyntäminen vakiintunut ja kehittyvä osa hallinnon toimintaa, käytössä portaiden ylimmätkin tasot**  
Ett hållbart tillgodogörande av aktivism är en etablerad och utvecklingskapabel del av förvaltningens verksamhet, och de högsta samarbetsnivåerna tillämpas

#### Aktivismien ja hallinnon suhteen kehittäminen pitkäjänteisesti

Utveckla förhållandet mellan aktivism och förvaltning på lång sikt

#### Yleistynyt tunnistaminen ja hyödyntäminen

Det har blivit vanligt att identifiera och tillgodogöra aktivism

#### Aktivismin tunnistaminen tavoitteissa, voimavarojen hyvän hyödyntämisen aktiivinen tavoittelu

Identifiering av aktivismen i måluppställning, aktiv strävan efter gott tillgodogörande av resurser

#### Aktivismin ja voimavarojen tunnistaminen ja hyödyntäminen satunnaisesti

Slumpmässig identifiering och tillgodogörande av aktivism och resurser

#### Aktivismit huomiotta

Ingen uppmärksamhet åt aktivismen

#### Yhteistoiminnan tasot Samarbetsnivåer

**8 Yhdistetty toimintajärjestelmä**  
Kombinerat funktionssystem

**7 Jatkuva yhteistoiminta**  
Stadigvarande samarbete

**6 Hanketyyppinen yhteistyö**  
Samarbete av projekttyp

**5 Hallinnon tuki aktivismille**  
Förvaltningen stöder aktivismen

**4 Vuoropuhelu aktivismin ja hallinnon välillä**  
Dialog mellan aktivism och förvaltning

**3 Aktiivinen tiedottaminen erityisesti aktivisteille**  
Aktivt informering åt i synnerhet aktivister

**2 Aktivismi tietolähteenä**  
Aktivismen som informationskälla

**1 Aktivismi omillaan**  
Aktivismen i sig

KUVIO 3. Aktivismien ja kaupunginhallinnon suhteen kehittyminen ja yhteistoiminnan tasot hybridihallinnoinnissa.

FIGUR 3. Hur förhållandet mellan aktivism och stadsförvaltning utvecklas, samt samarbetsnivåerna inom hybridförvaltandet

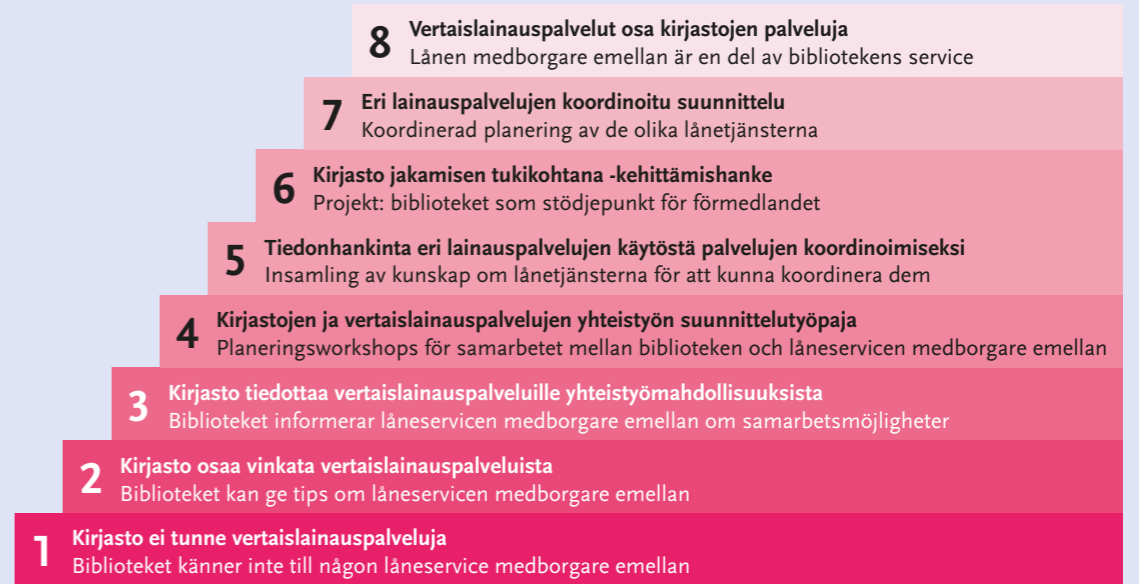
Kuvio 4 esittää, mitä yhteistoiminnan tasot kolmessa eri tapauksessa voivat käytännössä tarkoittaa. Kuvan esimerkeissä Helsinki operoi tällä hetkellä lähinnä tasoilla 1–3. Rakennusvirasto on keväällä 2017 antanut Viikin REKO-renkaalle ilmaisen tapahtumaluvan Latokartanontorille ennakkotapauksena, kuten kantakaupungin toreja hallinnoiva tukkutori linjannut jo aiemmin. Vertaislainauksessa kirjastotoimi on toiminut ainakin Kuinoma-vertaispalvelun välityspisteenä. Kaupunkisuunnittelussa someryhmien keskusteluja seurataan ja niitä hyödynnetään osallistamisen kanavina. Vaihtoehtokaavoitusaktivistien kanssa keskustellaan omia ja varjokaavoja vertaillen.

Figur 4 visar vad samarbetsnivåerna kan innebära i praktiken i tre skilda fall. I figurens exempel agerar Helsingfors för närvarande närmast på nivåerna 1–3. Byggnadskontoret har våren 2017 som prejudikat givit Reko-ringen i Vik gratis lov för en happening på Ladugårdstorget, vilket Partitorget, som förvaltar torgen i innerstaden, redan dragit upp riktlinjer för tidigare. Biblioteksväsendet har fungerat som förmedlingsställe för Kuinoma-servicen för boklån medborgare emellan. Inom stadsplaneringen följer man diskussionen i socialmediagrupperna och tillgodogör dem som kanaler för delaktighet. Med alternativplanläggningsaktivisterna förs en jämförande dialog om de egna planerna och de alternativa.

**KUVIO 4.** Kolme esimerkkiä hybridihallinnon mukaisista yhteistoiminnan tasoista kaupunkiorganisaation ja neljännen sektorin kesken.

**FIGUR 4.** Tre exempel på stegvis samarbete av typ hybridförvaltande mellan stadsorganisationen och den fjärde sektorn

## Vertaislainaus – Boklån medborgare emellan



## REKO-renkaat – REKO-ringarna



## Kaupunkisuunnittelu – Stadsplaneringen



### Sadetta, aurinkoa ja puutarhanhoitoa

Kaupunkipoliittisena kysymyksenä kaupunkiaktiivisuuden ja neljännen sektorin luoma haaste kaupungeille palautuu pitkälti digitalisaatioon, jonka myöhempää, teknologiseen jälkeistä sosiaalitekniikkaa vaihtaa se edustaa. Neljäs sektori kasvaa siitä, miten internetin alustat mahdollistavat kommunikaation, vuorovaikutuksen, samanmielisyyden, järjestäytymisen ja toiminnan sellaisessa kulttuurisessa ilmapiirissä, jota hallitsee hakkerieettinen tiedon jakamisen ja yhteiskehittelyn henki (ks. Himanen 2001) sekä kestävään kehitykseen eri tavoin kytkeytyvä eettinen ajattelu. Seurauksena asukkaiden ja asiakkaiden sijasta kaupunkiyhteisö alkaa koostua kaupunkilais-toimijoista ja heidän verkostoistaan. Hallinnon kohteena oleva subjekti muuttuu, ja tuohon subjektiin kehkeytyy myös uusi käsitys demokratiasta valtaisuutena suoraan osallisuuteen omaan elinympäristöön.

Yhä syvemmälle yhteiskuntaan uppoavan digitalisoitumisen synnyttämät vertaisverkostot ja niiden jakamiseen pohjaava alustatoiminta on hyväksyttävä kaupunkiyhteiskunta uudelleen rakenteistavaksi logiikaksi. Se merkitsee, että kaupunkia ei voida kehittää orjallisen tasapuolisesti, koska neljäs sektori ei nouse ja toimi samalla tavoin kaikkialla ja koko ajan. Muuten hukataan liikaa kaupunkiyhteisön voimavaroja.

Kaupunkiorganisaatio voi yhä toimia kuin sade, joka ravitsee koko kaupunkimaisemaa. Mutta sen täytyy oppia toimimaan myös aurinkona, joka kaupunkiyhteisön



### Regn, sol och trädgårdsskötsel

Som stadspolitisk fråga går den utmaning för städerna som stadsaktivismen och fjärde sektorn skapar tillbaka till digitaliseringen, vars senare socialteknologiska skede – efter det teknologiska första skedet – den företräder. Fjärde sektorn gestaltar sig enligt hur olika internetplattformar möjliggör kommunikation, interaktion, åsiktsgemenskap, organisering och verksamhet i ett sådant kulturellt klimat som domineras av en hackeretisk anda av informationsdelning och samutvecklande (se Himanen 2001) samt ett etiskt tänkande som på olika sätt kopplar till hållbar utveckling. Som följd börjar stadsgemenskapen bestå av stadsaktörer och deras nätverk snarare än av invånare och kunder. Det subjekt som är föremål för förvaltandet förändras, och i detta subjekt uppstår också en ny uppfattning om demokrati som en rätt eller makt till direkt delaktighet i den egna livsmiljön.

De medborgarnätverk som föds ur den i samhället allt djupare trängande digitaliseringen måste, liksom den plattformverksamhet som bygger på nätverken, godkännas som en nystrukturerande logik för stadssamhällen. Det innebär att staden inte slaviskt kan utvecklas jämligt till alla delar, eftersom fjärde sektorn inte gör sig gällande på samma sätt överallt och alltid. Annars slösas alltför mycket av stadsgemenskapens resurser.

Stadsorganisationen kan fortfarande fungera som ett regn som vattnar hela stadslandskapet. Men den måste också lära sig fungera som en sol, som beroende på stadsgemenskapens topografi skiner på

"Kaupunkiorganisaatio valitsee tapauskohtaisesti hybridihallinnoinnissa soveltamansa otteen."

maastonmuotojen mukaan paistaa eri paikkoihin eri tavoin myötäillen sitä, miten nämä näyttävät kukkivan ja kukoistavan. Kaupungin on myös ryhdyttävä puutarhuriksi, joka osaa poimia parhaat kasvit ja istuttaa niitä uusiin paikkoihin ymmärtäen, missä mikin kukka menestyy ja sen siemen itää, ja kuinka versosta kasvavan puun oksat tuetaan kantamaan hedelmää. ☺

**Pasi Mäenpää** on tutkija ja dosentti Helsingin yliopiston sosiaalitieteiden laitoksella. **Maija Faehnle** toimii Helsingin yliopiston sosiaalitieteiden laitoksen tutkijana Suomen ympäristökeskuksessa.

### Kirjallisuus | Litteratur:

- Billis, D. (toim.) 2010. Hybrid Organizations and the Third Sector: Challenges for Practice, Theory and Policy. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Bäcklund, P. & Häkli, J. & Schulman, H. 2002. Osalliset ja osaajat. Gaudeamus, Helsinki.
- Heinonen, S. & Ruotsalainen, J. 2017. Tulevaisuuden kaupungit rakentuvat vertaisvoimin ja ennakoiden – hybridihallinto kansalaisten apuna. Futura 2/2017.
- Himanen, P. 2001. Hakkerietikka ja informaatioajan henki. WSOY, Helsinki.
- Horelli, L. (toim.) 2013. New Approaches to Urban Planning - Insights from Participatory Communities. Department of Real Estate, Planning and Geoinformatics. Aalto University publication series SCIENCE+TECHNOLOGY, 10/2013.
- Idström, A. 2016. Katsaus demokratiaan ja osallisuutta käsittelevän keskustelun nykytilaan. Tutkimuskatsauksia 13/2016, Helsingin kaupunki, Tietokeskus.
- Kanninen, V. (toim.) 2005. Neloskierrettä kaupunginisiin - Kumppanuudet ja roolit alueiden kehittämisessä. Kulttuuriasiakentus, Helsingin kaupunki, Helsinki, 69–81.
- Kettunen, P. 2002. Miksi osallistumisesta puhutaan? Osallistumisen kehittäminen suomalaisissa kunnissa. Julkaisussa Bäcklund, P., Häkli, J., Schulman, H. (toim.) Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki, 18–35.

lite olika sätt på olika ställen enligt hur bra de ser ut att blomma och blomstra. Staden måste också bli en trädgårdsmästare som kan plocka de bästa växterna och plantera om dem på nya ställen genom insikt i var de kan gro och trivas – och i hur grenarna i de träd som växer upp ur skotten kan stödas så de bär frukt. ☺

**Pasi Mäenpää** är forskare och docent vid Helsingfors universitets socialvetenskapliga institution. **Maija Faehnle** verkar som Helsingfors universitetets socialvetenskapliga institutions forskare vid Finlands miljöcentral.

Majamaa, W. 2008. The 4th P – people – in urban development based on Public-Private-People partnership. TKK Structural Engineering and Building Technology Dissertations: 2 TKK-R-VK2, Espoo.

Sager, T. 2012. Reviving critical planning theory: dealing with pressure, neo-liberalism, and responsibility in communicative planning. Routledge, New York.

Schulman, H. & Mäenpää, P. (toim.) 2011. Kaupungin kuumat lähteet. Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2011.

Westerink, J., Kempenaar, A., van Lierop, M., Groot, S., van der Valk, A. & van den Brink, A. 2016. The participating government: Shifting boundaries in collaborative spatial planning of urban regions. Environment and Planning C: Government and Policy 35:1, 147–168.







PEKKA KANKKONEN

## Kulttuuria ja taidetta lähioon

### Alueellinen kulttuurityö erityisesti maahanmuuttajien näkökulmasta

Tässä artikkelissa tarkastellaan kulttuuria esikaupunkialueella. Artikkelin pohjaa Opetus- ja kulttuuriministeriön rahoittamaan Aalto-yliopistossa toteutettuun Artsu-projektiin, jossa tutkittiin kulttuurin merkitystä asuinalueiden kehittämisessä sekä seurattiin ja arvioitiin Suomen Kansallisteatterin Helsingin Kontulassa toteutettua yleisötyötä.

## Kultur och konst ut i förorten

★ JOHANNA LILIUS

### Lokalt kulturarbete ur i synnerhet invandrarnas synvinkel

Föreliggande artikel handlar om kultur i förstadsområden. Den bygger på Artsu, ett projekt finansierat av Undervisnings- och kulturministeriets och utfört vid Aaltouniversitetet. Projektet undersökte kulturens roll i utvecklingsarbetet i bostadsområden och följde och utvärderade det arbete som Suomen Kansallisteatteri (Finlands nationalteater) gjort bland invånare i stadsdelen Gårdsbacka i Helsingfors.



### Vad behövs det kultur för då man utvecklar områden?

Genom tiderna har kultur och konst använts för att på olika sätt och med olika betoning utveckla stadsområden. I vårt närförflutna, på 1970-talet, var utlokaliseringen av kultur ett sätt att stärka välfärdssamhället. Från och med 1980-talet blev kulturdrivna strategier ett alternativ till traditionell industri och industriutveckling. I den globala konkurrensen mellan städer har kulturen också blivit en viktig attraktionsfaktor.

### Mihin kulttuuria tarvitaan alueiden kehittämisessä?

Kulttuuria ja taidetta on hyödynnetty alueiden kehittämisessä eri tavoin ja painotuksin kautta aikojen. Lähimenneisydessämme, 1970-luvulla, kulttuurin alueellistaminen oli tapa vahvistaa hyvinvointiyhteiskuntaa. 1980-luvulta lähtien kulttuurivetoiset strategiat nousivat vaihtoehtoksi perinteiselle teollisuudelle ja teollisuuden kehittämiselle. Kaupunkien globaalissa kilpailussa kulttuurista on myös tullut myös tärkeä vetovoimatekijä.





**O**petus- ja kulttuuriministeriön laatimassa Kulttuuripolitiikan strategiassa 2020 (2009, 15) todetaan kulttuurin merkitys väestön hyvinvoinnin, työllisyyden, alueiden elinvoiman, teknologisen osaamisen ja innovaatioiden näkökulmasta. Strategiassa kiinnitetään myös huomiota kulttuurin alueelliseen eriytymiseen ja todetaan, että suurten kaupunkien tulisi huolehtia tasapuolisesti kulttuuri-toiminnasta sekä keskuksissa että lähiöissä. Kun Helsingin kulttuuri-keskus vuonna 2013 tutki kaupungin taide- ja kulttuuriavustusten alueellista jakautumista kävi ilmi, että avustukset keskittyivät Helsingin keskustaani (Räisänen 2013). Kulttuurikeskus myöntääkin nykyään alueellisia kulttuuriavustuksia, joiden avulla taiteen toimijat voivat toteuttaa erilaisia projekteja tietyillä alueilla. Nyt käynnissä olevat projektit kohdistuvat Jakomäkeen, Maunulaan, Vuosaareen ja Kaarelaan. Tässä artikkelissa käsitellään alueellisen kulttuuriavustuksen pioneerihanketta, Kansallisteatterin Reittejä Kontulaan -hanketta joka päättyi vuonna 2016. Aalto-yliopiston Artsu-projektin keskiössä oli toteuttaa laadullinen seurantatutkimus hankkeeseen liittyen.

### **Yhteisön luomista yhteisötaiteen avulla**

Yhteisötaiteella tarkoitetaan taidetoimintaa, jossa ammattilainen työskentelee yhdessä amatöörien kanssa. Yhteisötaidetta tehdään tyypillisesti paikallisyhteisössä, mutta virallisen instituution tai taidekentän ohjauksessa. Taidekentällä yhteisötaide yhdistetään usein yhteiskunnalliseen osallistumiseen ja yhteistyöhön (Verkasalo 2014; Rundgren 2015).

Yhteisötaiteen tärkeänä lähtökohtana on että taidetta luodaan ”ihmisten ehdoilla ja heitä varten” (Verkasalo 2014, 17). Usein sitä toteutetaan sellaisten ihmisten kanssa, jotka arjessaan ovat vähemmän tekemisissä taiteen kanssa. Yhteisötaiteen avulla voidaan vahvistaa yhteenkuuluvuuden tunnetta ja tätä kautta muun muassa ehkäistä sosiaalisia ongelmia ja tukea alueen kehitystä (Verkasalo 2014; Rundgren 2015).

Yhteisötaiteen yhtenä keskeisenä tavoitteena on saada erilaiset äänet kuuluviin. Ruotsissa on kiinnitetty huomiota esikaupungissa asuvien ko-

**I**en kulturpolitisk strategi för år 2020 konstaterar Undervisnings- och kulturministeriet (2009, 15) kulturens betydelse för befolkningens välbefinnande, sysselsättningen, områdets livskraft, teknologiskt kunnande och innovationer. Strategin fäster också uppmärksamhet vid att kulturen differentierats lokalt och konstaterar att de stora städerna borde sörja för att kulturverksamheten fördelas jämnt på innerstäder och ytterstäder. När Helsingfors stads kulturcentral år 2013 utredde hur stadens understöd för konst och kultur fördelades lokalt visade det sig att understöden mest gick till Helsingfors stadskärna (Räisänen 2013). Därför beviljar kulturcentralen numera lokala understöd för kultur, på det att aktörer inom konst ska kunna genomföra olika projekt i ytterstaden. De projekt som nu är på gång finns i distrikten Jakobacka, Månsa, Nordsjö och Kårböle. Föreliggande artikel tittar på ett pionjärprojekt med kulturunderstöd, nämligen nationalteaterns projekt Reittejä Kontulaan (”Rutter till Gårdsbacka”), som avslutades år 2016. Det centrala i Aalto-universitetets projekt Artsu var att göra en kvalitativ följningsstudie av projektet.

### **Att skapa en gemenskap med hjälp av communitykonst**

Med communitykonst avses konstnärlig verksamhet där yrkesfolk jobbar tillsammans med amatörer. Communitykonst idkas mest typiskt i lokala gemenskaper, med vägledning från en officiell institution eller konstsektor. Inom konstsektorn kopplas communitykonst ofta till samhälleligt deltagande och samarbete (Verkasalo 2014; Rundgren 2015).

En viktig utgångspunkt för communitykonst är att konstskapandet sker på folks egna villkor och för dem själva (Verkasalo 2014, 17). Ofta sker det bland sådana människor som i sin vardag har mindre att göra med konst. Med communitykonstens hjälp kan man stärka folks känsla av samhörighet, och därigenom bland annat förebygga sociala problem och stöda områdets utveckling (Verkasalo 2014; Rundgren 2015).

Ett centralt syfte med communitykonst är att göra olika slags röster hörda. I Sverige har man fäst sig vid att folk i ytterstaden upplever att deras röst

kemukseen siitä, ettei heidän äänensä tule kuulluksi. Esimerkiksi Ruotsin yhteisöteatterin pioneerin America Vera-Zavalan mukaan yhteisöteatteri pyrkii nimensä mukaisesti luomaan eri äänien yhteisön. Vera-Zavala kuitenkin painottaa, että nykyään Ruotsin lähiöissä asukkaat suhtautuvat penseästi ulkoa tuleviin projekteihin. He ovat tottuneita siihen, että alueelle tullaan tekemään jotain vähän aikaa ilman aitoa ankkuroimista alueeseen ja sitten taas lähdetään pois. Siksi projektien vetäjillä saisi mielellään olla jokin yhteys alueeseen, jossa he työskentelevät (Lilius 2016).

Vaikka yhteisöteatteria tehdään paikallisyhteisössä, ammattilaiset kuitenkin korostavat taiteellisia tavoitteita, joista ei mielellään tingitä. Yhteisöteatterin tavoitteena on luoda korkeatasoisia esityksiä (Lilius 2016).

### **Miten yhteisötaide vaikuttaa alueella?**

On todettu, että kulttuurin alueellisten merkitysten ja vaikutusten mittaaminen on haastavaa (Evans 2005; Boverket 2010; Cultural and creative spillovers in Europe 2015). Erityisesti yhteisötaidetta arvioitaessa pitäisi pohtia kokemuksia mittaavia muuttujia sekä ajankohtaa jolloin vaikutuksia mitataan. Myönteiset vaikutukset voivat olla hyvin merkittäviä projektin aikana tai heti sen päädyttyä, mutta yhtäältä vaikutukset voivat näkyä vasta vuosien kuluttua (Boverket 2010, 197). Jotta vaikutuksia voidaan myöhemmin arvioida, on luonnollisesti myös asetettava tavoitteita projektille ennen sen alkamista. Helsingin kulttuuriavustuksia saaneiden projektien tavoitteena on vahvistaa asukkaiden kulttuuriosallistumista, monipuolistaa kulttuuritarjontaa alueella, vahvistaa kaupunginosien yhteisöllisyyttä ja myönteistä profiloitumista sekä lisätä alueellisten toimijoiden ja taidelaitosten yhteisiä toimintamalleja. Tavoitteiden toteutumista on tulevaisuudessa tarkoitus seu-

inte blir hörd. Enligt till exempel America Vera-Zavala, skribent, dramatiker och pionjär inom communityteater, vill communityteatern, såsom namnet lite antyder, skapa en gemenskap av olika röster. Men

Vera-Zavala betonar att invånarna i de svenska förorterna idag har en reserverad inställning till projekt som kommer utifrån. De har hunnit bli vana vid att någon kommer till deras område för ett tag men sedan inte får riktig förankring i det och snart ger sig iväg igen. Därför skulle projektledarna gärna få ha något slags anknytning till det område där de arbetar (Lilius 2016).

Trots att communityteater görs i den lokala gemenskapen betonar yrkesfolket de konstnärliga syftena, som man inte gärna gör avkall på. Communi-

tyteaterns målsättning är att skapa högklassiga framföranden (Lilius 2016).

### **Hur påverkar communitykonst inom ett område?**

Man har kunnat konstatera att det är en utmaning att försöka mäta kulturens betydelse och verkningar lokalt (Evans 2005; Boverket 2010; Cultural and creative spillovers in Europe 2015). I synnerhet vid bedömning av communitykonst borde man fundera på med vilka variabler och när man mäter erfarenheterna. De positiva verkningarna kan vara mycket betydande under projektets gång eller strax efter det, men lika väl kan de komma till synes först efter flera år (Boverket 2010, 197). För att senare kunna bedöma verkningarna måste man naturligtvis också ställa upp målsättningar för projekten före de inleds. De projekt som fått kulturunderstöd av Helsingfors stad vill stärka invånarnas deltagande i kultur, göra det lokala kulturutbudet mångsidigare, stärka gemenskapskänsla och positiv profilering i stadsdelarna samt komma med nya gemensamma verksamhetsmodeller för de lokala aktörerna och konstinrättningarna.





rata mittaamalla esimerkiksi, kuinka usein alueella käydään teatterissa, konserteissa ja elokuvissa, kuinka tyytyväisiä asuinalueeseen ollaan, kuinka paljon kulttuuritapahtumia alueella järjestetään sekä miten aluetta käsitellään mediassa. Sen lisäksi kulttuurikeskus tulee myös keräämään laadullista aineistoa, esimerkiksi selvittää ketkä osallistuvat ja miksi, sekä mitä muutoksia alueiden verkostoissa ja kehittämis-työssä tapahtuu. Aalto-yliopiston Artsu-projektissa keskeisenä tavoitteena oli kuvata ja seurata Suomen Kansallisteatterin yleisötyötä Kontulassa. Etnografiseksi luonnehdittava seuranta tehtiin läheisessä yhteistyössä toimijoiden kanssa. Se sisälsi osallistuvaa havainnointia eri tilanteissa: osallistujien palautetilaisuuksissa, esityksissä ja harjoittelutilanteissa. Sen lisäksi tehtiin haastatteluja toimijoiden, osallistujien ja yhteistyökumppanien keskuudessa sekä analysoitiin osallistujien palautetta.

#### **Kansallinen teatteritoimija Suomen tunnetuimmassa lähiössä**

Millainen kulttuurikeskuksen rahoittama alueellinen yhteisötaidehanke sitten käytännössä voi olla? Kansallisteatteri oli ensimmäisiä taidelaitoksia, joille myönnettiin Helsingin alueellinen kulttuuriavustus. Reittejä Kontulaan -hanke toteutettiin vuosina 2013–2015. Kontula oli teatterille kiinnostava kohde ennen kaikkea värikkään maineensa takia, mutta myös siksi, että alueella ei ollut ennestään teatteritoimintaa.

Kontula on vuosien varrella ollut lukuisten parantamishankkeiden kohteena. Niiden avulla on muun muassa kehitetty lähidemokratiamallia, tarjottu kulttuuria eri muodossa sekä parannettu ulkoympäristöjä (Korhonen 2008; Kuittinen ja muut 2011). Reittejä Kontulaan -hankkeen tarkoituksena oli luoda teatterin keinoin iloa, yhteisöllisyyttä ja hyvinvointia alueelle. Hankkeen alkuvaiheessa sen vetäjät tutustuivat alueeseen ja verkostoituivat alueen toimijoiden kanssa. He järjestivät työpajoja, joissa osallistujat saivat kokeilla taiteen eri muotoja kuten kuvataidetta ja tanssia sekä pohtia vaihtelevia teemoja kuten kontulalaisuutta. Kolmen vuoden aikana hanke toteutti neljä teatteriesitystä. Näistä kolme esitettiin Kontulan alueen lisäksi myös Kansalliste-

I framtiden är avsikten att följa hur bra målsättningarna nåts genom att mäta till exempel hur ofta folk i området går på teater, konsert eller bio, hur nöjda de är med sitt bostadsområde, hur mycket det ordnas kulturevenemang i området samt hur området behandlas i media. Dessutom kommer stadens kulturcentral att samla in kvalitativ information genom att till exempel utreda dels vilka det är som deltar och varför, dels vilka förändringar som sker i de lokala nätverken och i utvecklingsarbetet. Ett centralt mål i Aaltouniversitetets projekt Artsu var att beskriva och följa nationalteaterns invånararbete i Gårdsbacka. Följningsarbetet, som kan beskrivas som etnografiskt, gjordes i nära samarbete med olika aktörer. Det gick ut på delaktigt observerande i olika situationer: vid deltagarnas kommentarträffar, föreställningar och repetitioner. Dessutom gjordes intervjuer med aktörer, deltagare och samarbetspartners samt analyserades kommentarer från deltagarna.

#### **Nationell teateraktör i Finlands berömdaste förort**

Hur kunde då ett lokalt communitykonstprojekt finansierat av stadens kulturcentral se ut i praktiken? Nationalteatern var en av de första konstinrättningar som beviljades Helsingfors stads understöd för lokal kultur. Projektet Reittejä Kontulaan genomfördes åren 2013–2015. Gårdsbacka var ett intressant ställe för teatern framför allt för sitt färgrika ryktes skull, men även för att där inte fanns någon teaterverksamhet från förr.

Med åren har det körts många förbättrings- och uppifningsprojekt i Gårdsbacka. Det har gällt utvecklande av närdemokratimodellen, erbjudande av kultur i olika former samt uppifning av utemiljöer (Korhonen 2008; Kuittinen et al. 2011). Idén med projektet Reittejä Kontulaan var att genom teater skapa glädje, samhörighet och välbefinnande i området. I projektets begynnelseskede bekantade sig projektledarna med området och byggde upp kontakter till lokala aktörer. De ordnade verkstäder där deltagarna fick prova på olika former av konst, såsom bildkonst och dans, och fundera på varierande teman, till exempel vad det innebär att vara från Gårds-



Kansallisteatteri Kontulassa. Kontulan Teatteri, eli TeKo valmistautuu HSL:n taide- linjalla esitettävään performanssiin.

Nationalteatern i Gårdsbacka. Kontulan Teatteri, alias TeKo, förbereder sig för en performans på Helsingfors Regiontrafiks Konstlinje

atterissa. Kahdessa hankkeen osaprojektissa keskityttiin erityisesti maahanmuuttajiin. Pidetään juhlat -projektissa eläkeläiset ja valmistavan luokan oppilaat tekivät yhteisesityksen. Muuttajat-esitys puolestaan oli maahanmuuttoon ja maahanmuuttajiin keskittynyt projekti.

#### **Maahanmuuttajat ovat kiinteä osa Kontulaa**

Osallistujien tavoittaminen oli yksi Reittejä Kontulaan -hankkeen kohtaamista vaikeuksista. Erityisen hankalaa oli tavoittaa maahanmuuttajia mukaan toimintaan. Siksi tietyissä projekteissa päätettiin keskittyä pelkästään maahanmuuttajiin. Mitä hanke sitten teki maahanmuuttajien kanssa ja mitä projekteihin osallistuneet saivat siitä irti?

Ensimmäisenä valmistui Pidetään juhlat -projekti, jonka ideana oli koota Kontulan eläkeläiset ja Kontulan ala-asteen valmistavan luokan oppilaat yhteisiin työpajoihin ja yhteiseen esitykseen. Eläkeläiset kokivat tehtävän innostavaksi. He halusivat tutustua alueen maahanmuuttajalapsiin, sillä vain harva heistä oli aikaisemmin koskaan ollut läheisemmin kosketuksissa maahanmuuttajien kanssa. Alku ei kuitenkaan ollut ihan helppo. Lapsista monet olivat vielä tottumattomia toimimaan ohjatussa ryhmässä ja käyttäytyivät usein rauhattomasti. Yhteisen kielen puuttuminen tuotti myös vaikeuksia, ja uusien nimien opettelu oli aluksi vaikeaa sekä lapsille että eläkeläisille. Työpajojen myötä lapset ja elä-

backa. Under sina tre år gav projektet fyra teaterföreställningar. Tre av dem framfördes både i Gårdsbacka och på nationalteatern. I två av projektets delprojekt lades särskild fokus på invandrare. Inom projektet Pidetään juhlat ("Vi ska ha fest") gjorde pensionärer en föreställning tillsammans med elever i en förberedande klass för invandrabarn. Presentationen Muuttajat ("Flyttarna") var ett projekt helt inriktat på invandring och invandrare.

#### **Invandrarna – en fast del av Gårdsbacka**

En av de svårigheter som Reittejä Kontulaan stötte på var att få kontakt med tänkbara deltagare. Särskilt svårt var det att få med invandrare i verksamheten. Därför beslöt man i vissa projekt att koncentrera sig enbart på invandrare. Vad gjorde då projektet med invandrarna, och vad fick de som var med i projektet ut av det?

Först färdigt blev projektet Pidetään juhlat, vars idé var att i gemensamma workshops och ett gemensamt framförande sammanföra pensionärer med elever från den förberedande klassen i den lokala lågstadieskolan. Pensionärerna tyckte uppgiften var intressant. De ville bekanta sig med invandrabarn från grannskapet – bara ett fåtal hade någonsin haft närmare kontakt med invandrare. Men det var inte så lätt i början. Många av barnen var ännu ovana att fungera i en ledd grupp, och betydde sig ofta rastlöst. Att man inte hade ett gemen-



PEKKA MÄKINEN

keläiset kuitenkin kävivät toinen toisilleen tutuiksi, ja eläkeläiset iloitsivat lasten vilpittömyydestä, heidän antamistaan piirustuksista ja halauksista sekä siitä, että he oppivat tuntemaan lasten kulttuureja. Eläkeläiset ja lapset tekivät yhteisen esityksen, joka pidettiin Wanhalla Postilla Kontulan ostarilla. Projektin päädyttyä eläkeläiset ovat pitäneet lapsiin yhteyttä ja järjestäneet heidän luokalleen muun muassa luontoretken.

Toinen maahanmuuttajiin kohdistuva projekti oli Muuttajat-esitys, joka esitettiin sekä Kansallisteatterissa että Kontulassa, Myllypurossa ja Mellunkylässä. Muuttajat-esitykseen haettiin osallistujia yhtäältä performanssivideolla ja toisaalta olemalla yhteydessä alueen eri toimijoihin ja tapaamalla maahanmuuttajajärjestöjen edustajia sekä jakamalla mainoslehtisiä. Merkittävä yhteistyökumppani osallistujien löytämisessä oli EHJÄ ry, joka auttaa muun muassa maahanmuuttajalapsia ja -nuoria.

Projektiin osallistuneet kertoivat lähteneensä hankkeeseen mukaan ennen kaikkea siksi, että he olivat kiinnostuneita esiintymisestä ja/tai tarinoiden kertomisesta. Myös halu päästä puhumaan suomea ja tutustua uusiin ihmisiin olivat tärkeitä syitä osallistumiseen. Osallistujat olivat noin 15–50-vuotiaita, sekä naisia että miehiä. Muuttajat-esitykseen osallistui kuusi esiintyjää viidestä maasta sekä suomalainen ammattinäyttelijä.

Projektiin osallistuneet kuvasivat ryhmää perheenä, jossa osallistujat saivat ja antoivat energiaa

samt språk var också en svårighet, och till en början hade både barnen och pensionärerna svårigheter att lära sig nya namn. Men i och med workshoparna blev barnen och pensionärerna småningom bekantare med varandra, och pensionärerna gladdes över barnens uppriktighet och över de teckningar och kramar de fick av dem och över att de lärde känna barnens kulturer. Pensionärerna och barnen gjorde ett gemensamt framförande i möteslokalen Wanh Posti i köpcentret i Gårdsbacka. Efter projektet har pensionärerna hållit kontakt med barnen och bland annat ordnat en naturutflykt för deras klass.

Det andra projektet med inriktning på invandrare var presentationen Muuttajat, som framfördes både på nationalteatern och i Gårdsbacka, Kvarnbäcken och Mellungsby. Deltagare för Muuttajat scoutades dels med hjälp av en performansvideo, dels genom att ta kontakt med olika lokala aktörer och träffa företrädare för invandrarföreningar samt dela ut reklamblad. En viktig samarbetspartner vid letandet av deltagare var föreningen EHJÄ, som bland annat hjälper invandrarbarn och -unga.

Deltagarna berättade att de kommit med i projektet framför allt därför, att de var intresserade av att uppträda och/eller berätta historier. Även viljan att få prata finska och bli bekant med nya människor var viktiga orsaker. De var i åldern mellan 15 och 50 år, och av bägge könen. I Muuttajat deltog sex uppträdande från fem länder, samt en finländsk professionell skådespelare.

toisilleen. Osallistujat olivat myös nauttineet taiteellisesta ilmaisusta, laulamisesta, näyttelemisestä, tarinoiden rakentamisesta ja maalaamisesta. Osallistuminen oli kuitenkin myös raskasta. Harjoituksia oli kolmena iltana viikossa ja sitoutuminen oli välillä vaikeaa. Vuorosanojen opettelu vieraalla kielellä vaati myös paljon tarmoa. Toteutuksesta vastanneet taiteilijat puolestaan kokivat projektin itselleen merkityksellisenä, mutta kielivaikeudet ja erilaiset käsitykset aikataulussa pysymisestä aiheuttivat omat haasteensa toiminnassa.

#### Kannattaako tehdä yhteisötaidetta?

Artsu-projektin tavoitteena oli pohtia kulttuurin merkitystä asuinalueiden kehittämisessä niin kirjallisuuden, ulkomaalaisten esimerkkien kuin Suomen Kansallisteatterin Kontulassa toteuttaman yleisötyön kautta. Projektin keskeisenä johtopäätöksenä voidaan pitää sitä, että vaikutusten arviointia helpottaa, jos taidehankkeille asetetaan etukäteen selkeitä alueellisia tavoitteita ja näitä sitten seurataan. Pikavoittoja alueen sosiaalisten ongelmien ratkaisemiseksi taide ja kulttuuri eivät tarjoa. Merkillä pantavaa on kuitenkin, että yhteisötaide luo ainakin hetkellisesti tekemistä sellaisille ihmisille, jotka eivät välttämättä muuten osallistuisi taiteen tai kulttuurin kuluttamiseen. Usein yhteisötaide tarjoaa myös mahdollisuuden antaa äänen tarinoille tai näkökulmille, joita taide- ja kulttuurikentällä ei tavallisesti

Deltagarna beskrev gruppen som en enda stor familj där man fick och gav energi åt varandra. De hade också njutit av att få uttrycka sig själv, sjunga, göra sin roll i pjäsen, bygga upp historier och måla? Men det tog också på krafterna att vara med. Det var repetition tre gånger i veckan, och emellanåt var det svårt sköta sin andel. Det krävdes också en hel del energi att lära sig alla replikerna på ett främmande språk. De konstnärer som svarat för utförandet upplevde för sin del att projektet betytt något för dem, men språksvårigheterna och olikheter i hur man uppfattade tidsschemat hade varit något av en utmaning.

#### Är det mödan värt att göra communitykonst?

Syftet med projektet Artsu var att begrunda kulturens roll i utvecklandet av bostadsområden i ljuset av både litteratur, exempel från utlandet och det arbete som nationalteatern gjort bland invånarna i Gårdsbacka. En central slutsats är att det blir lättare att bedöma verkningarna om man redan på förhand lägger upp klara lokala målsättningar för konstprojektet, och därefter följer hur målen nås. Konst och kultur ger inga snabbvinster för att lösa lokala sociala problem. Men det bör ändå noteras att communitykonst åtminstone för ett tag ger sysselsättning åt sådana människor som kanske inte annars hade deltagit i konsumerandet av konst och kultur. Ofta ger communitykonst också en möjlighet för sådana historier och synvinklar att bli hörda som man vanligtvis inte hör inom konsten och



**”Yhteisötaide tarjoaa myös mahdollisuuden antaa äänen tarinoille tai näkökulmille, joita taide- ja kulttuurikentällä ei tavallisesti kuule.”**

kuule. Reittejä Kontulaan -hanke voimaannutti osallistujia, loi osallistujien keskuuteen yhteisöllisyyttä ja vahvisti kontulalaisuutta. Hanke herätti myös kiinnostusta mediassa, ja täten Kontulasta uutisoitiin uudella tavalla.

Kaikkia taide- ja kulttuuriprojektien seurannaisvaikutuksia voi olla vaikea hahmottaa. Alueellinen kulttuurityö voi esimerkiksi vaikuttaa siihen, ketkä tulevaisuudessa ovat taiteen ja kulttuurin tekijöitä (Kultur av vem 2015). Reittejä Kontulaan -hankkeessa mukana olleista nuorista ainakin yksi oli hankkeen jatkeena jo päätynyt Kallion ilmaisutaidon lukioon ja hänen tavoitteenaan on pyrkiä teatterikorkeakouluun. Yksi Muuttajat-esityksen osallistujista puolestaan kertoi jo lapsena haaveilleensa näyttelijän urasta. Isä oli kuitenkin sanonut, että se estäisi pääsemästä paratiisiin. ”Mutta mä pääsin tänne Suomeen”, osallistuja totesi. ☺

*Artsu-projektin raportti Kulttuurin paikka? Kulttuurin merkitys asuinalueiden kehittämisessä. Tapaus Suomen Kansallisteatteri Kontulassa. Ilmonen, M. ja Lilius, J. (toim.). Aalto yliopisto CROSSOVER 2/2016 on ladattavissa kokonaisuudessaan Aalto yliopiston verkkosivuilla: <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/20301/isbn9789526068152.pdf?sequence=4>*

**Johanna Lilius toimii tutkijatohtorina Aalto-yliopiston Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulussa.**

kulturen. Reittejä Kontulaan gav krafter åt sina deltagare, skapade samhörighet och stärkte gårdsbackakänslan. Projektet väckte också intresse bland media, och det blev nya slags rubriker om Gårdsbacka.

Det kan vara svårt att få en klar uppfattning om alla de följdverkningar som konst- och kulturprojektet kan få. Lokalt kulturarbete kan till exempel inverka på vilka det är som gör konst och kultur i framtiden (Kultur av vem 2015). Av de unga som var med i Reittejä Kontulaan hade åtminstone en – som fortsättning på projektet – redan kommit in på ett gymnasium för konstnärligt uttryck i Berghäll, och hade siktet inställt på att söka in till Teaterhögskolan. En av dem som var med i presentationen Muuttajat uppgav sig redan som barn ha drömt om att bli skådespelare. Men pappan hade sagt att det skulle vara ett hinder för att komma till paradiset. ”Men jag fick komma hit till Finland,” konstaterade deltagaren. ☺

*En rapport om projektet Artsu med namnet Kulttuurin paikka? Kulttuurin merkitys asuinalueiden kehittämisessä. Tapaus Suomen Kansallisteatteri Kontulassa (Ilmonen, M. och Lilius, J. (red.). Aalto-yliopiston verkkosivuilla: <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/20301/isbn9789526068152.pdf?sequence=4>*

**Johanna Lilius verkar som forskardoktor vid Aalto-universitetets högskola för konst, design och arkitektur.**

#### **Kirjallisuus | Litteratur:**

Abraham, L.L. (2014). Kulturverksamheter – för eller mot förorten? En undersökning om kulturverksamheters effekt i den urbana miljön. Examensarbete inom samhällsbyggnad, grundnivå Stockholm 2014. Kungliga Tekniska Högskolan.

Boverket (2010). Regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt. Boverket: Karlskrona.

Cultural and creative spillovers in Europe: Report on a preliminary evidence review (2015). Tom Fleming Creative Consultancy. Haettu 1.3.2016. <https://ccspillovers.wikispaces.com/Results+and+report>.

Ekman, J. (2012). Historien om Tensta konsthall. Tensta konsthall. Haettu 21.12.2015. <http://www.tenstakonsthall.se/uploads/97-Tensta%20konsthalls%20historia.pdf>.

Evans, G. (2005). Measure for Measure: Evaluating the Evidence of Culture’s Contribution to Regeneration. Urban Studies, 42,5/6, May 2005, sivut 959–983.

Fahlen, E. (2015). Tensta konsthall. Presentation at IFHPs workshop ”Nordic liveable cities, for whom” in Copenhagen 18.9.2015.

Helsinki alueittain 2014 (2015). Helsingin kaupungin tietokeskus. Haettu 1.6.2015. [http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/15\\_02\\_23\\_Hki\\_alueittain2014\\_verkko.pdf](http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/15_02_23_Hki_alueittain2014_verkko.pdf)

Herin, P. (2012). I Djursholm och Tensta kindpussar vi varandra. Forum.

Kervinen, E. (2016). Tutustu Tukholmaan keskustan ulkopuolella – viisi kohdetta vaihtelua kaipaavalle. Helsingin Sanomat 20.8.2016.

Korhonen, E. (2008). Helsingin lähiöissä viihdytään – ongelmiakin on. Teoksessa Nupponen, T.: E-L. Broman; E. Korhonen; M. Laine (toim). Myönteisiä muutoksia ja kasvavia haasteita. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2008:6, sivut 49–74.

Kuittinen, O; T. Laitio; I. Lovio; M. Ritola (2011). Vetoa ja voimaa Mellunkylään. Raportti. Ajatushautomo Demos Helsinki. 21.9.2011.

Kulttuuripolitiikan strategia 2020 (2009). Opetusministeriön julkaisuja 2009:12. Opetusministeriö, Kulttuuri-, liikunta- ja nuorisopolitiikan osasto.

Kultur av vem (2015). Kultur av vem? En undersökning av mångfald i den svenska kultursektorn Rapport 2015:2, Myndigheten för Kulturanalys.

Langhorst, J. (2013). Förortshat. Ordfront.

Lilius, J. (2016). Mitä kulttuuri tuottaa paikallisesti? Teoksessa Ilmonen, M. & Lilius, J. (toim.) Kulttuurin paikka? Kulttuuri asuinalueiden kehittämisessä. Tapaus Suomen Kansallisteatteri Kontulassa, sivut 33-82. Aalto yliopisto CROSSOVER 2/2016

Rundkvist, P. (2015). Kan kulturen hejda segregationen? Käsikirjoitus ja esitys pidetystä luennosta Tukholmassa 2.10.2015.

Räisänen, P. (2013). Taide keskittyy keskustaan. Helsingin kulttuuri- ja kirjastolautakunnan avustusten alueellinen jakautuminen vuonna 2013. Helsinki 2014: Helsingin kulttuurikeskuksen julkaisu.

Verkasalo, A. (2012). Amatöörien elinympäristötaide lähiöissä. Alue & Ympäristö, 41:1, sivut 14–26.

# Tsörataaks busal vai hypätääks dösään?

★ JENNI NEUVONEN

**Sporalla skujaavat kaiken ikäiset helsinkiläiset, mutta skuraa nuoriso ei tunne. Vanhempi polvi tsöraa busalla, kun taas nuoremmat käyttävät dösää. Metro sen sijaan odottaa vielä vakiintunutta slanginimitystään.**

**J**OUKKOLIIKENNEVÄLINEET ovat itsestään selvä osa Helsingin jokapäiväistä katukuvaa. Tarkastelen tässä artikkelissa sitä, millaisia slanginimityksiä nämä kulkuvälineet – raitiovaunu, juna, linja-auto ja metro – ovat saaneet, ja kuinka nuo nimitykset ovat vuosikymmenten aikana muuttuneet. Artikkelini perustuu pro gradu -tutkielmaani *Sporalla stadilaiset skujaa – joukkoliikennevälineiden slanginimitykset* (2015).

Aineiston tutkimukselle muodostavat slangisanakirjat, Helsingin kouluissa vuosina 1989 ja 2014 toteutetut slangikeruut, eri-ikäisten slanginpuhujien haastattelut sekä omaelämäkerrallinen slangikirjallisuus. Keskeisin sanakirjalähteistä on Heikki ja Marjatta Paunosen laatima *Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii – Stadin slangin suursanakirja*. Siihen on koottu aineistoa useista eri lähteistä useiden vuosikymmenten ajan järjestämällä slangikilpailuja, haastattelemalla vanhoja puhujia, keräämällä slangii-ilmauksia kirjallisuudesta ja lehdistä sekä useista arkistoista ja kielenainekokoelmista (Paunonen 2000a, 6).

Tuorein aineistoni koostuu kuudessa Helsingin koulussa keväällä 2014 järjestetystä slanginkeruukilpailusta sekä neljän kilpailuun osallistuneen lukiolaisen haastattelusta. Vastaava slangikeruu on edellisen kerran järjestetty vuonna 1989, ja myös sen tuloksia käytän aineistonani. Keruissa vastaajat luettelivat käyttämiään slangivastineita valmiiksi annetuille yleiskielen sanoille. Lisäksi he saivat listata myös sellaisia käyttämiään slangisanoja, jotka eivät tulleet kyseessä esille. Vuonna 2014 slangikeruuseen osallistui 243 nuorta ja vuonna 1989 heitä oli mukana 186. (Slangikeruu; Slangikeruuaineisto; Slangikeruuaineisto 1989.)

Vanhempaa slangia olen kerännyt kirjallisuudesta ja laulujen sanoituksista. Olen myös käynyt haastattelemassa vanhempia slanginpuhujia. Viisi haastatelluista on syntynyt 1930-luvulla, yksi 40-luvulla ja yksi 1970-luvulla. Kirjallisuusaineistona käytän Raija Tervomaan, Edvard ”Eddu” Janzonin, Erkki ”Eki” Mattssonin ja Kaarlo Stenvallin omaelämäkerrallisia teoksia sekä Erkki Johannes Kauhasen verkossa julkaisemia omaelämäkerrallisia slangipakinoita ja sanoituksia.

Käyn seuraavaksi läpi hieman Stadin slangin taustaa. Sen jälkeen siirryn tarkastelemaan tutkimukseni tuloksia. Keskityn suosituimpiin kulkuvälineiden



VISIT HELSINKI / JUSSI HELLEN

slanginimityksiin ja niissä vuosikymmenten aikana tapahtuneisiin muutoksiin.

## Yli sata vuotta slangia

Stadin slangi syntyi Pitkäsillan pohjoispuolisissa työläiskortteleissa 1800-luvun loppupuolella suomen- ja ruotsinkielisten poikien yhteiseksi kieleksi. Sitä edelsi todennäköisesti jonkinlainen ruotsinkielisten työläispoikien ”esislangi” sekä ruotsinkielisten poikien ja nuorten miesten opiskelijaslangi. Helsinkiin muutti suuren muuttoaallon aikana, vuosina 1860–1910, paljon sekä suomen- että ruotsinkielistä

työväestöä. Slangin synnyn kannalta keskeistä oli se, että he asettuivat asumaan samoille alueille synnyttäneen Pitkäsillan pohjoispuolelle kaksikielisen työläisyhteisön, jossa molempia kieliä käytettiin rinnakkain. (Paunonen 2000a, 15; 2006, 34–35; 2013b.)

Muuttajasukupolvi ei yleensä oppinut kovin hyvin toista kieltä, mutta tuli toimeen vajaalla kielitaidolla. Heidän lapsensa sen sijaan kasvoivat kaksikielisessä ympäristössä ja oppivat sekä suomea että ruotsia. Saman pihan tai korttelin pojat pitivät tiukasti yhtä ja kuuluivat samoihin joukkoihin. Näiden poikien keskuudessa, kaksikielisissä työläiskortteleissa, sai alkunsa vanha Stadin slangi. Vaikka slan-

gin keskeistä syntyseutua oli Pitkäsillan pohjoispuolinen työläisyhteisö, puhuttiin sitä kuitenkin myös Pitkäsillan eteläpuolella sijaitseissa vanhoissa työläiskaupunginosissa, Punavuossa, Hietalahdessa ja Ruoholahdessa. (Paunonen 2000a, 15; 2006, 34–35, 50.)

Stadin slangi säilyi melko muuttumattomana 1940–50-luvuille asti sekä sanastoltaan että äännerakenteeltaan. Sen käyttöalue ja tehtävä kuitenkin muutuivat jossain määrin, sillä slangia ei enää juurikaan tarvittu eri kieliryhmien yhdistäjänä. Sen sijaan Stadin slangi alkoi yhä selvemmin muotoutua tietynlaiseksi nuorisokieleksi. 1950–60-lukujen slangissa oli vielä paljon aineksia vanhasta Stadin slangista, mutta siinä oli jo selvästi havaittavissa äänneasun ja sanaston suomalaistuminen. Samoihin aikoihin, 1900-luvun puolivälin jälkeen slangi menetti ”katupoikakielen” leimansa, ja siitä tuli yhtä lailla tyttöjen kuin poikienkin kieli. 1970–1980-luvuilla slangi pirstaloitui erilaisten alakulttuurien kieliksi, ja siitä eteenpäin niiden kirjo on vain kasvanut. (Paunonen 2000a, 16; 2007, 15–16.)

Heikki Paunonen (2007, 18) on esittänyt Stadin slangin eri kerrostumista seuraavanlaisen jaottelun, joka kuvaa hyvin slangin jakautumista eri kerrostumiin:

### 1. Vanha Stadin slangi

- Stadin slangin syntyvaiheet: 1880–1905
- Sakilaisslangin aika: 1906–1919
- Stadin slangin kultakausi: 1920–1955

### 2. Uudempi Helsingin slangi

- yhtenäisen koululaisslangin aika: 1950–1975
- eriytyvien nuorisokulttuurien slangit: 1976–

Sittemmin Paunonen on todennut, että nykyään myös uudemman Helsingin slangin alle tulisi lisätä c-kohta, joka käsittäisi ainakin globaalin slangin, 2000-luvun nettislangin ja etniset slangit. Hän korostaa, että slangin jakaminen vuosikymmenittäin saattaa antaa ilmiöstä liian mekaanisen kuvan, sillä kyseessä on selkeä kielellinen jatkumo. Sadassa vuodessa se on kuitenkin muuttunut niin paljon, että kyseessä on selvästi kaksi eri kielimuotoa: vanhempi suomalais-ruotsalais-venäläinen sekakieli ja uudempi nuorisokieli. (Paunonen 2000a, 17; 2006, 57; 2013a; 2013b.)

### Sporalla läpi vuosikymmenten

Raitovaunulla on ollut keskeinen osa Helsingin joukkoliikenteessä. Ensimmäinen hevosten vetämä raitiovaunu aloitti liikennöinnin joulukuussa 1890. Virallisesti hevosraitiovaunulinjat avattiin liikenteelle 21.6.1891, ja siitä saakka raitiovaunut ovat kuuluneet lähtemättömästi Helsingin katukuvaan. Yhdeksän vuotta myöhemmin, 4.9.1900, aloittivat liikennöintinsä sähköiset raitiovaunut. (Herranen 1988, 36–38.)



HELSINGIN KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / LAURI ROTTO

Hevosvetoisista raitiovaunuista käytettiin nimitystä *skuru*. Sana esiintyi myös äänneasussa *sguru*. Myöhemmin se laajentui tarkoittamaan sähköllä kulkevia raitiovaunujakin. (Paunonen 2000b, s. v. *skuru*.) Vanhemman polven käytössä *skuru* on edelleen, mutta nuorten puheesta se tuntuu liki kadonneen. Haastatellut nuoret eivät tunnistaaneet sanaa ollenkaan, ja vuoden 2014 kyselyssäkin siitä esiintyi ainoastaan yksi maininta.

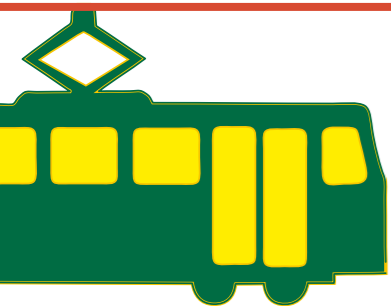
*Skuru* kuuluu sellaisiin slangisanoihin, joilla ei ole yhtä selkeää etymologiaa. Todennäköisiä vaihtoehtoja löytyy kuitenkin kaksi. Yhden selityksen mukaan *skuru* voisi olla peräisin ruotsin kielen sanasta *skurvagn*, jolla kutsuttiin raitiovaunukiskoilla liikkuvia puhdistusvaunuja. Toinen mahdollinen etymologia löytyy luisumista ja liukumista tarkoittavasta suomenruotsin sanasta *skurra*, sillä raitiovaunun ikään kuin liukuu kiskoja pitkin. (Paunonen 2015.)

Toinen lähes yhtä vanha raitiovaunun slanginimitys, *spora*, on kestänyt aikaa huomattavasti skurua paremmin. Se on ollut käytössä Stadin slangin alkuajoilta lähtien ja nauttii edelleen suurta suosiota nuorten keskuudessa. Sana esiintyy myös muodossa *spåra*. Tämän nimityksen etymologia on selkeä – se tulee suoraan ruotsin raitiovaunua merkitsevästä sanasta *spårvagn*. Slangille ominaisesti sana on lyhentynyt ja perään on lisätty slangijohdin *-a*. Lisäksi *sporan* kohdalla kirjoitusasu on hieman suomalaistettu korvaamalla *å* kirjaimella *o*.

Slangikeruukilpailun tulosten perusteella *spora* on nykykuorten keskuudessa ylivoimaisesti suosituin nimitys raitiovaunulle. Sitä kertoi käyttävänsä reilut 78 prosenttia kyseiseen kohtaan vastanneista. Myös kirjoitusasu *spåra* esiintyy joissakin vastauksissa. Suurin osa vastaajista ilmoitti *sporan* tai *spåran* ainoaksi käyt-



**Spora on raitiovaunun slanginimityksistä selvästi suosituin ikäpolvesta riippumatta. Se kuuluu Stadin slangin kovaan ydinainekseen.**



tämäkseen raitiovaunun slanginimitykseksi. Haastattelemistani nuorista kolme neljästä kertoi käyttävänsä *spora*a. Myös vuoden 1989 slangikeruun vastauksissa *spora* on ollut suosituin, mutta sillä ei ole ollut niin selvää johtoasemaa kuin nykyisin. Myös vanhemmat slanginpuhujat käyttävät *spora*a. Haastattelun ja kirjallisuusaineiston perusteella se on ollut suositu nimitys läpi vuosikymmenten.

*Sporan* tavoin myös nimitys *ratikka* on tunnettu kaikenikäisten slanginpuhujien keskuudessa. Se on ollut käytössä 1920-luvulta lähtien (Paunonen 2000b, s. v. ratikka). *Ratikka* on kuitenkin selvästi menettänyt slangileimaansa toisin kuin *spora*. Arkikokemuksen perusteella *ratikka* vaikuttaisi lähes yleiskielistyneen, sillä niin paljon sitä käytetään arkikes-

kustelun lisäksi jo uutisteksteissäkin. Vuoden 2014 slangikeruun tuloksissa *ratikka* esiintyy 38 prosentilla kohtaan vastanneista ja vuoden 1989 tuloksissa 42 prosentilla, eli suosio on pysynyt melko samana. Luku on yllättävänkin alhainen, mutta siihen vaikuttanee se, että vastaajat eivät välttämättä miellä *ratikka*a tarpeeksi slangimaiseksi. Tätä oletusta tukee se, että haastatellut nuoret eivät enää pitäneet *ratikka*a slangina, vaikka kertoivatkin käyttävänsä nimitystä jonkin verran. Eräs nuorista perusteli tätä sillä, että ”aina ku kaikki aikuisetki sanoo *ratikka*, ni ei se mun mielest oo slangisana”. Perustelusta käy hyvin ilmi yksi slangin keskeisistä käyttötarkoituksista jo sen syntyajoilta: slangia puhumalla on haluttu nimenomaan erottaa omista vanhemmista (Paunonen 2013b). Vanhempien haastateltujen kesken mielipiteet jakautuvat: osa pitää *ratikka*a slangina edelleen, mutta kaikki eivät.

Yksi lukiolaisista haastatelluista kertoi käyttävänsä raitiovaunusta pelkästään nimitystä *ratikka*, vaikka tunnistikin myös *spora*-sanan. Tämä todistaa sitä, että vaikka *spora* näyttäisi olevan suosituin raitiovaunun nimitys, ei se kuitenkaan kuulu kaikkien nuorten kielenkäyttöön. Siitä huolimatta uskoisin ainakin kaikkien pääkaupunkiseutulaisten nuorten kuitenkin tuntevan kyseisen nimityksen. *Ratikasta* esiintyy myös muoto *ratika* (Paunonen 2000b, s. v. ratikka), mutta se vaikuttaisi kadonneen nuorten kielenkäytöstä kokonaan.

*Ratikka* ja *ratika* ovat molemmat muodostuneet sanan *raitiovaunu* pohjalta. Sanaa on lyhennetty ja muokattu jonkin verran sekä lisätty perään joko slangijohdin *-kka* tai *-ka*. Samalla tavoin on saatu aikaan myös nimitys *raitsikka*, joka sekun on peräisin 1920-luvulta. Silloin sen äänneasu on kuitenkin ollut todennäköisemmin *raitsikka*. Muoto *raitsika* tai *raitsika* on ollut käytössä jo hieman aiemmin, 1910–20 lukujen taitteessa, mutta kadonnut slangista jo 1950-luvun tienoilla. (Paunonen 2000b.) Se lie-nee silloin vielä ollut joissakin kaveriporukoissa hyvin suosittu, sillä yksi vanhemmista haastatelluista käytti puheessaan lähes yksinomaan *raitsikka*a.

Haastatellut nuoret sen sijaan eivät tieneet nimitystä ollenkaan, vaikka tunnistivatkin sanan merkityksen. He kommentoivat sen kuulostavan ”hauskalta nimeltä” ja ”semmoselt mitä lapset saattais käyttää”. Myös slangikeruun tulokset osoittavat *raitsikan* lähes kadonneen nuorten kielenkäytöstä. Sen mainitsi ainoastaan kahdeksan vastaajaa (4,2 % kohtaan vastanneista), ja puolet heistä ilmoitti käyttävänsä lisäksi myös *spora*a tai *ratikka*a. Huomion arvoista on myös se, että viisi näistä maininnoista tuli samasta koulusta, mikä viittaa siihen, että *raitsikka* on jonkun tietyn kaveriporukan käytössä. *Raitsikan* suosiossa viimeisen 25 vuoden aikana tapahtunut muutos on radikaali: vuoden 1989 keruutuloksissa *raitsikka* kertoi käyttäneensä 27,5 prosenttia vastaajista.

Tulokset osoittavat, että *spora* on raitiovaunun slanginimityksistä selvästi suosituin ikäpolvesta riippumatta. Se kuuluu Stadin slangin kovaan ydinainekseen, eli sellaisiin sanoihin, jotka läpäisevät kaikki slangikerrostumat. Myös *ratikka* on tuttu kaikenikäisille slanginpuhujille, mutta se tuntuu menettäneensä slangileimaansa vuosikymmenten aikana. *Raitsikka* puolestaan vaikuttaa olevan katoamassa, ja *skuru* on käytännössä kadonnut nuorten puhumasta slangista jo vuosikymmeniä sitten.

#### Busasta dösään

Selkein muutos vanhemman ja uudemman slangin välillä on tapahtunut linja-auton nimityksissä. *Busa* on 1900-luvun alkupuolella ollut selvästi suosituin slanginimitys linja-autolle, mutta 1960-luvulla se on saanut rinnalleen variantit *dösa* ja *dösa*, jotka ovat nousseet pian suureen suosioon. Slangin suomalaistuessa vokaaliharmonian rikkova äänneasu *dösa* näyttää jääneen kokonaan pois käytöstä. Vuoden 2014 keruussa sitä ei ole maininnut enää kukaan. *Dösa* sen sijaan on vain lisännyt suosiotaan. Vuoden 1989 keruussa sitä on kertonut käyttävänsä 88,5 prosenttia vastaajista, ja vuonna 2014 määrä on noussut yli 93 prosenttiin.

Haastattelemani vanhemmat slanginpuhujat vierastavat *dösa*-sanaa, ja käyttävät yksinomaan *busaa* tai sen rinnalla jo yleiskielistynyttä *bussia*. *Dösän* kasvattaessa suosiotaan näyttää *busa* olevan häviämässä nuorten kielenkäytöstä kokonaan. Vuoden 1989 keruussa sitä on kertonut käyttävänsä 14 nuorta, mutta vuonna 2014 enää neljä, joista kaksi on kirjoittanut sen asussa *pusa*. Molemmissa kyselyissä kaikki vastaajat yhtä lukuun ottamatta ovat kertoneet käyttävänsä lisäksi myös muita nimityksiä, suurin osa *dösa*a tai *dösää*.

Nykyään yleiskielistynyt *bussi* on aikanaan ollut selvästi slangia. Nimitystä on käytetty linja-autosta 1920-luvulta lähtien eli siis siitä saakka, kun linja-autoliikenne on Helsingissä alkanut (Paunonen 2000b, s. v. bussi). *Bussi* juontaa juurensa latinan *omnibus*-sanaan, josta on useisiin kielimuotoihin saatu myös sana *buss*. Paunonen pitää mahdollisena, että ruotsin *buss* tai ehkä englannin *bus* ovat voineet toimia välittävänä elementteinä *bussi*-sanan tullessa slangiin, mutta on myös täysin mahdollista, että se on saa-







skuru  
tsuge



HELSINGIN KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / LAURI ROTTO

tu suoraan sanasta *omnibus*. (2015.) Samalla tavoin on saatu slangiin myös nimitys *busa*. Sekin on ollut käytössä 1920-luvulta lähtien, ja sanasta on esiintynyt myös äänneasu pusa. (Paunonen 2000b, s. v. busa.)

*Dösä*-sanana alkuperästä ei ole täysin tarkkaa tietoa. Todennäköisesti sen taustalla on ruotsin kielen *dosa*-sana, joka tarkoittaa pientä rasiaa tai laatikkoa (Karttunen 1979, s.

v. dösä). Heikki Paunonen pitää mahdollisena, että *dosa* olisi voinut ruotsinkielisten slanginpuhujien kielestä siirtyä yleisemminkin slangiin. Etymologiaa tukee se, että linja-autot muistuttavat ulkomuodoltaan laatikkoa. (Paunonen 2015.)

#### Stoget ja metrot raiteilla

Junan tunnetuin ja käytetyin slanginimitys lienee *stoge*. Sana on kuulunut slangiin 1910-luvulta lähtien, ja sen äänneasuina esiintyvät myös variantit *stäge* ja *stäke* (Paunonen 2000b, s. v. stoge.) Uskoisin nimityksen tulleen slangiin ruotsin kielen junaan merkitsevistä sanasta *tåg*.

Vanhempien slanginpuhujien haastattelussa *stoge* esiintyi informanttien puheissa selvästi eniten. Se on yleisimmin käytetty junan slanginimitys myös tarkastelemassani kirjallisuudessa. Joissakin kirjoissa *stogen* ohella esiintyy *tsuge*. Sen taustalla on saksan kielen junaan merkitsevä *der Zug* (Paunonen 2015). Haastatellut nuoret sen sijaan eivät tunteneet junalle slanginimityksiä ollenkaan, mikä johtuu pitkälti siitä, että he eivät juurikaan käytä junaan. Vastaava näkyy myös slanginkeruukilpailun vastauksissa, jossa slanginimityksiä junalle oli listannut ainoastaan 6,5 prosenttia kyselyyn osallistuneista. *Stoge* on mainittu seitsemässä näistä vastauksista ja sen variantti *stoke* kahdessa. Nimitysten vähyyteen vaikuttanee se, että mikään kyselyyn osallistuneista kouluista ei sijaitse junaradan varrella. Vuoden 1989 slangikeruussa ei valitettavasti kysytty slanginimityksiä junalle.

Aineiston perusteella vaikuttaa vahvasti siltä, että junan käytetyin slanginimitys on ollut *stoge* ainakin 1940-luvulta eteenpäin. Sen lisäksi *tsuge* lienee ollut käytössä joillakin puhujilla. Luonnollisesti myös yleiskielistä *junaan* on käytetty niiden rinnalla. Epäilisin tämän johtuvan osittain siitä, että sana on jo valmiiksi kovin lyhyt, eikä slanginimityksen käyttö siis ainakaan sanan pituuden perusteella ole ollut tarpeen.

Toinen raiteilla liikkuva juna, *metro*, eroaa muista tarkastelluista kulkuvälineistä siinä, että se on niitä huomattavasti uudempi. Se aloitti liikennöintinsä 1.6.1982 Itäkeskuksen ja Hakaniemen välillä. (Herranen 1988, 140–142.) Suosituin nimitys kyseiselle kulkuvälineelle näyttäisi aineiston perusteella kaikkien ikäryhmien keskuudessa olevan yleiskielinen *metro*. Slanginimityksiä metrolle on muodostettu 1980-luvulta lähtien, mutta mikään niistä ei ole vakiintunut laajaan käyttöön.

Tuoreimman slangikeruun perusteella suurin osa käyttää metrosta ainoastaan

sen yleiskielistä nimitystä. Yleisin vastauksissa mainittu slanginimitys on 19 osallistujalla esiintynyt *mete*. Lisäksi yksi vastaaja on kirjoittanut sen asussa *mede*. Nimitys oli tuttu myös haastatelluille nuorille, mutta he kertoivat käyttävänsä sitä ainoastaan metroasemasta. Myös *metris* merkitsee haastatelluille ainoastaan metroasemaa, vaikka kyselyssä sitä on kertonut käyttävänsä metron nimityksenä yhdeksän nuorta. Mainintojen vähyyden perusteella voisi olettaa, että suurin osa keruuseen vastanneista pitää *metristä* metroasemana aivan kuten haastatellutkin. Muutamia mainintoja kyselyssä on saanut myös nimitys *tuubi*. Vuoden 1989 slangikeruussa ei kysytty nimityksiä metrolle.

#### Yhteinen spora

Edeltävä tarkastelu osoittaa, että liikennevälineiden slanginimityksissä ei esiinny kovin paljoa variaatiota. Kullakin ikäluokalla on omat suosituimmat nimityksensä, joita suurin osa käyttää. Tässä on kuitenkin ero-

Kirjoittajan pro gradu -tutkielma palkittiin joulukuussa 2016 Helsingin kaupungin opinnäytepalkinnolla.

#### Kirjallisuus

- Herranen, Timo 1988: Hevosomnibusseista metroom. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin julkaisu n:o 39. Helsinki: Helsingin kaupungin liikennelaitos.
- Karttunen, Kaarina 1979: Nykyslangin sanakirja. Helsinki: WSOY.
- Neuvonen, Jenni 2015: Sporalla stadilaiset skujaa. Joukkoliikennevälineiden slanginimitykset. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrialaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos.
- Paunonen, Heikki 2000a: Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä. Teoksessa Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. s. 14–44. Helsinki: WSOY.
- 2000b: Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. Helsinki: WSOY.
- 2006: Vähemmistökielestä varioivaksi valtakieleksi. Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisena

ja kulkuvälineestä riippuen: *spora* esimerkiksi on suosituin raitiovaunun nimitys kaikilla ikäluokilla, mutta linja-auton kohdalla on selkeä ero vanhemman Stadin slangin ja uudemman Helsingin slangin välillä. Vanhempi polvi *skujaa busalla*, kun taas 1960-luvulta lähtien nuoret ovat käyttäneet *dösää*. Junalle nuoret eivät pääosin näytä tuntevan mitään slanginimityksiä. Vanhemmalla polvella käytössä puolestaan ovat vakiintuneet *stoge* ja *tsuge*. Metrosta slanginimityksiä sen sijaan käyttää todella harva – vaikka niitä on olemassa, eivät ne kuitenkaan ole vakiintuneet edes nuorten käyttöön. Nähtäväksi jää, vakiintuuko *metrolle* tulevina vuosina jokin tietty slanginimitys, kuten muille kulkuvälineille on vakiintunut, vai pysyykö yleiskielinen *metro* edelleen suosituimpana myös slanginpuhujien keskuudessa. ➔



ilmiönä. Teoksessa Kaisa Juusela ja Katariina Nisula (toim.) Helsinki kieliyhdistys n:o 13–99. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.

- 2007: Stadin slangi helsinkiläisen identiteetin ilmentäjänä. Teoksessa Klaus Bremer, Outi Havia, Erkki Mattsson, Virve Obolgiani ja Raija Tervomaa (toim.) Niin gimis on Stadi... Stadin slangin juhla-julkaisu s. 8–36. Sastamala: Vammalan kirjapaino Oy.
- 2013a: Keskustelu Heikki Paunosen kanssa 4.6.2013.
- 2013b: Stadin slangi – Suomen ainoa urbaani kieli. Esitelmä Helsingin yliopiston suomen kielen alumnitilaisuudessa 3.12.2013. Esityksen ojenne tekijän hallussa.
- 2015: Eräiden liikennevälineisiin liittyvien sanojen alkuperästä. Tekijän hallussa.
- Slangikeruu: Slangikeruu Helsingin kouluissa 2014. Suunnittelutapaaminen 9.12.2013. Palaverin muistio tekijän hallussa.
- Slangikeruuaineisto: Vuoden 2014 slangikeruun aineisto. Tekijän hallussa. Kotimaisten kielten keskus.
- Slangikeruuaineisto 1989: Vuoden 1989 slangikeruun aineisto. Kotimaisten kielten keskus.



HELSINGIN KAUPUNGIN ANEISTOPANKKI / LAUR ROTKO

# Faa vi me busa eller dösä?

**Alla helsingforsare skujar med spåra, men alla unga känner inte till vad en skuru är. Äldre generationer faa med busa, medan yngre använder dösä. Metron saknar fortfarande en etablerad slangbenämning.**

**K**OLLEKTIVTRAFIKEN och dess fordon är en självklar del av gatubilden i Helsingfors. I den här artikeln granskas de slangbenämningar som används för kollektivtrafikens fordon – spårvagnen, tåget, bussen och metron – och hur benämningarna har förändrats genom åren. Artikeln är översatt och anpassad till svenska utifrån Jenny Neuvonens artikel baserad på hennes avhandling pro gradu: *Sporalla stadilaiset skujaa – joukkoliikennevälineiden slanginimitykset* (Stadsborna tar spåran – slangbenämningar för kollektivtrafikens fordon, 2015).

★ JENNI NEUVONEN

Översatt och anpassad till svenska:  
MATS & MONA FORSSKÄHL

under flera decennier: genom slangtävlingar, intervjuer med äldre slangtalare, genom excerpering i skönlitteratur och tidningar, och därtill i en mängd olika arkiv och andra språkliga samlingar (Paunonen 2000a, 6).

Det nyaste materialet har Neuvonen samlat in genom en slanginsamlingstävling som ordnades våren 2014 i finska gymnasier i staden, och genom en intervju med fyra gymnasister som deltog i tävlingen. Motsvarande föregående slanginsamlingskampanj på finska ordnades 1989, och resultaten från den ingår också i Neuvonens material. Informanterna fick räkna upp slangmotsvarigheter till ett antal givna allmänspråkliga ord. Dessutom fick de skriva ner sådana slangord som de brukar använda, och som inte fanns med bland de givna orden. I slanginsamlingskampanjen 2014 deltog 243 unga och 1989 deltog 186. (Slangikeruu; Slangikeruuneisto; Slangikeruuneisto 1989.)

Äldre slang har Neuvonen samlat in utifrån skönlitteratur och sånglyrik. Hon har också intervjuat olika äldre slangtalare. Fem av de intervjuade är födda på 1930-talet, en på 1940-talet och en på 1970-talet. Det finskspråkiga skönlitterära materialet omfattar Raija Tervomaas, Edvard ”Eddu” Janzons, Erkki ”Eki” Mattssons och Kaarlo Stenvalls självbiografiska verk och Erkki Johannes Kauhans finskspråkliga slangkåserier och sånglyrik som finns publicerade på nätet.

I det följande presenteras Neuvonens översikt över den finska slangens bakgrund, följt av hennes forskningsresultat. I diskussionen kring den historiska bakgrunden infogas kommentarer om stadens svenska slang där det finns relevanta skillnader mellan språkgrupperna. I resultatpresentationen fokuseras finska slangbenämningar på de vanligaste färdmedlen och hur de har förändrats genom decennierna. De finska slangbenämningarna kompletteras med motsvarande svenskspråkiga, där skillnaderna är betydande.

Materialet för undersökningen omfattar slangordböcker, slanginsamlingar gjorda i finska skolor i Helsingfors åren 1989 och 2014, intervjuer med slangtalare i olika åldrar och självbiografisk slanglitteratur. Den centrala ordboken som använts är Heikki och Marjatta Paunonens stora verk *Tsen-naaks Stadii, bonjaaks slangii – Stadin slangin suursana-kirja* (Känner du sta'n – bonjar [förstår] du slang – Sta'ns stora slangordbok). Ordboken är utformad utifrån material insamlat från flera olika källor

### Slang i mer än hundra år

Svensk slang talades redan i mitten av 1800-talet i de borgerliga inre delarna av staden, bland svenskspråkiga skolpojkar och studerande (Forsskåhl 2015). Troligen fanns det vid sidan av den svenskspråkiga skolslangen också en tidig svensk slangvariant som talades av svenskspråkiga arbetarpojkar. Mot slutet av 1800-talet föddes sedan en ny slangform, den så kallade Stadislängen, som talades av finskspråkiga och svenskspråkiga pojkar. Denna gemensamma slangvariant utvecklades och användes i huvudsak i arbetarkvarteren norr om Långa bron. Under den stora inflyttningsvågen 1860–1910 växte Helsingfors kraftigt då både finsk- och svensktalande arbetarbefolkning flyttade in. En väsentlig aspekt med tanke på den nya slangvarianten var att nyinflyttade från olika ställen bosatte

sig i samma kvarter, så att alldeles nya arbetarstadsdelar växte upp i områdena norr om Långa bron. I dessa användes finska och svenska sida vid sida (Paunonen 2000a, 15; 2006, 34–35; 2013b).

Den generation som flyttade in till staden lärde sig sällan det andra språket särskilt väl, men klarade sig ändå bra med lite bristande språkkunskaper. Deras barn växte sedan upp i tvåspråkiga omgivningar och lärde sig ofta både finska och svenska. Pojkarna på en gård eller i ett kvarter höll ihop i vått och torrt och hörde till samma gäng. Bland de här pojkarna i de tvåspråkiga arbetarkvarteren skapades den tidigaste Stadislängen. Även om slangvarianten utvecklades i kvarteren norr om Långa bron talades den också i de södra utkanterna av staden i de arbetarkvarter som redan tidigare hade

uppstått i Rödborgen, Sandviken och Gräsviken. (Paunonen 2000a, 15; 2006, 34–35, 50.)

Den tvåspråkiga Stadislängen användes i rätt oförändrad form bland finskspråkiga slangtalare ända fram till 1940–1950-talen, både vad gäller ordförråd och uttalsformer. Däremot förändrades dess utbredning och funktion, eftersom slangens efter hand inte längre behövdes för att förena de två språkgrupperna. I stället utvecklades Stadislängen till ett slags ungdomsspråk som primärt användes av finskspråkiga unga helsingforsare. Under 1950- och 1960-talet hade stadens finskspråkiga ungdomsslang fortfarande kvar många av de ord och former som fanns i den gamla Stadislängen, men den tidens finska slang visar tydliga tecken på en förfinskning av uttalsformer och ordförråd. Den svenska slangens i staden bibehöll inte de gamla orden och formerna i samma utsträckning, eftersom många av dem helt enkelt var svenska ord med särskilt uttal. I stället började engelska ord komma in i den svenska slangens under åren efter kriget. Samti-

**Mot slutet av 1800-talet föddes sedan en ny slangform, den så kallade Stadislängen, som talades av finskspråkiga och svenskspråkiga pojkar.**



digt, efter mitten av seklet, slutade både den finska och svenska slangens i staden upp att vara en språkvariant för gatpojkar, och blev i stället språkvarianter som både flickor och pojkar använde. På 1970- och 1980-talen splittrades den finska slangens i Helsingfors upp enligt olika subkulturer och sedan dess har variationen bara ökat. Den svenska slangens i staden har inte splittrats lika tydligt, även om det naturligtvis finns slangord förknippade med särskilda aktiviteter och ämnen. (Paunonen 2000a, 16; 2007, 15–16; Forsskåhl 2015)

Heikki Paunonen (2007, 18) har för den finska Stadislängens del presenterat följande utvecklingschema som visar hur olika lager under perioder lämnat sina spår i ordförråd och uttal:

#### 1. Gammal Stadisläng

- Stadislängen utvecklas och uppstår: 1880–1905
- Kvarterschackens slang: 1906–1919
- Stadislängens gyllene år: 1920–1955

#### 2. Nyare finsk Helsingforssläng

- Den gemensamma skolslangens tid: 1950–1975
- Varierande slang för olika ungdomskulturer: 1976–

Till dessa kunde man för den svenskspråkiga slangens del lägga den skolslang (och möjligen en svensk arbetarslang) som talades i innerstaden före och samtidigt med den tvåspråkiga gamla Stadislängen, samt den finlandssvenska slang med allt mer engelskt och finskt inflytande som användes och används av svensktalande unga helsingforsare efter krigsåren fram till idag (Forsskåhl 2016).

Paunonen har vidare konstaterat att ett c-moment borde läggas till den nyare finska Helsingforsslängen, för att ange den globala slangens, 2000-talets nätslang och de olika etniska slangvarianterna. Han betonar att en indelning i decennier – som den ovan – kan ge en alltför mekanisk bild av fenomenet. Det handlar dock snarare om ett språkligt kontinuum där en fas glider över i en annan. Över hundra år har slangens i staden ändå förändrats så mycket att det är skäl att för den finska slangens del tala om två klart olika språkformer, dels det äldre finsk-svensk-ryska blandspråket, dels det nyare ungdomsspråket. (Paunonen 2000a, 17; 2006, 57; 2013a; 2013b.) För den finlandssvenska slangens del är brytningen mellan slangens före och efter kriget inte lika tydlig. I stället präglas den av att alla utvecklingsfaser – ända från det tidiga 1800-talets svenska skolslang – har lämnat spår som än idag har sin etablerade plats i unga och äldre helsingforsares informella språkbruk (Forsskåhl 2015)

## Med spåra genom åren

Spårvagnen har en viktig position i Helsingfors kollektivtrafik. De första spårvagnarna drogs av häst och anträdde sina rutter i december 1890. Officiellt öppnade de hästdragna spårvagnsrutterna för trafik den 21.6.1891, och sedan dess har spårvagnar varit en omistlig del av Helsingfors gatubild. Nio år senare, den 4.9.1900, började den första eldrivna spårvagnen gå. (Herranen 1988, 36–38.)

De hästdragna spårvagnarna kallades för *skuru* (kortstavigt vokalluttal som i kossa). Ordet uttalades på finska också i formen *sguru*. Senare utvidgades betydelsen så att ordet också användes för de eldrivna spårvagnarna. (Paunonen 2000b, s. v. *skuru*.) Ordet är fortfarande i användning på både finska och svenska, särskilt i äldre generationer, medan det förefaller ha försvunnit ur yngre finstalande helsingforsares ordförråd. De yngre talare Neuvonen intervjuade kände inte igen ordet alls, och i den finska enkätstudie som genomfördes 2014 fanns bara ett belägg på ordet. Bland svenskspråkiga ungdomar är ordet bättre känt, men det används inte lika frekvent som *spåra* (Nyholm et al. 1989, bilaga 2, 36; Forsskåhl 2005).

*Skuru* är ett av de slangord för vilket man inte har kunnat fastställa en klar etymologi. Paunonen framlägger i alla fall två sannolika alternativ. Enligt det ena kunde ordet *skuru* komma från det svenska ordet *skurvagn*, vilket är vad man kallade de putsvagnar som körde längs skenorna. Det andra alternativet är det finlandssvenska ordet *skurra* som betyder ungefär glida eller slira. Spårvagnarna liksom glider fram längs skenorna. (Paunonen 2015.) Ett tredje alternativ som diskuterats (Paunonen & Forsskåhl muntlig diskussion 2016) är att ordet kommer från den dialektala, kortstaviga formen av ordet *skåra* som då skulle syfta på de skåror i gatan som skenorna utgör.

En annan, nästan lika gammal benämning på spårvagnen är *spåra* (*spora* i finsk stavning, kortstavigt uttal samma på bägge språk). Det här ordet har stått sig klart bättre och har varit i bruk ända sedan den gemensamma Stadislangens utvecklades. Ordet är fortfarande i aktiv användning på både finska och svenska. Etymologin är klar – ursprunget finns i det svenska ordet *spårvagn*. Typiskt för slangen har ordet förkortats och fått ett slangsuffix: *-a*. I den finska slangen har ordet dessutom förfinskats genom att den svenska vokalen *å* har ersatts med *o* som är finskans skrivna form för samma uttal.

Resultaten av Neuvonens slanginsamlingstävling ger vid handen att formen *spora* är den överlägset vanligaste benämningen på spårvagnar bland finskspråkiga helsingforsungdomar idag. Drygt 78 procent av de svarande angav att de använder det ordet. Också stavningsformen *spåra*

förekom i några svar. Största delen av de svarande gav någondera av formerna *spora* eller *spåra* som det enda slangordet de använder för stadens spårvagnar. Av de unga Neuvonen intervjuade för sin studie sade tre av fyra att de använder ordet *spora*. Också i svaren på slangenkäten 1989 var ordet det vanligaste, men det hade då inte en lika klar dominerande position som nu.

Också äldre slangtalare använder ordet *spåra*. Utifrån intervjumaterialet och skönlitterära material är ordet det mest använda slangordet för spårvagnen genom tiderna.

I den finska slangen finns ytterligare ett ord som används av slangtalare i alla åldrar, nämligen *ratikka*. Ordet har varit i bruk sedan 1920-talet (Paunonen 2000b, s. v. *ratikka*). *Ratikka* har i alla fall tappat sin slangstatus med åren, till skillnad från *spåra*. Utifrån erfarenhet verkar det som om ordet har blivit en del av det finska vardagsspråket, eftersom det används så mycket, i både vardagssamtal och nyhetstexter. I slangmaterialet insamlat 2014 förekommer *ratikka* hos 38 procent av de svarande och i materialet från 1989 hos 42 procent. Ordet har alltså bibehållit sin popularitet över åren. Andelen är faktiskt överraskande låg, men det torde bero på att de som fyllt i enkäten inte uppfattar *ratikka* som slang. Ett sådant antagande stöds av att de unga som Neuvonen intervjuade inte ser *ratikka* som ett slangord, även om de sade sig använda ordet då och då.

En av dem menade att ”då alla vuxna också säger *ratikka* är det inte längre slang enligt mig”. Citatet visar också tydligt på en av slangens viktiga grundläggande funktioner, nämligen den att de unga genom att använda slang skiljer sig från sina föräldrar (Paunonen 2013b). I Neuvonens intervjuer med äldre informanter visade sig åsikterna gå isär: vissa ansåg att *ratikka* fortfarande är slang, medan andra inte gjorde det.

En av gymnasieungdomarna sade sig i intervjun bara använda benämningen *ratikka*, även om ordet *spåra* var bekant. Det visar att även om *spåra* verkar vara det mest använda slangordet för spårvagn är det ändå inte ett alternativ alla unga använder. Trots detta menar Neuvonen att åtminstone alla unga i huvudstadsregionen torde känna till benämningen. Tilläggs kan att ordet *ratikka* också förekommer i formen *ratika* (Paunonen 2000b, s. v. *ratikka*), men denna form verkar ha försvunnit helt ur de ungas språkbruk.

Såväl *ratikka* och *ratika* har bildats utifrån det finska ordet *raitiuvunu* [spårvagn]. Ordet har förkortats och fått ett finskt slangsuffix *-kka* eller *-ka*. På samma sätt har också formen *raitsikka* bildats – en form som härstammar från 1920-talet. Troligt är att den på den tiden uttalades med ett sch-ljud, *raitschikka*. Formerna med kort *-k-*: *raitschika* och *raitsika* har varit i bruk något tidigare, i övergången från 1910-talet till 1920-talet, men bägge former försvann från den finska slangen redan på 1950-talet. (Paunonen 2000b.) I den svenska slangen i staden verkar ingen av dessa former ha etablerats.





dösä

spåra

metris  
buss

dosa

stoge

stoke

pusa

ståge

raitsikka

tsuge

Bland finska slangtalare var emellertid ordet i denna form mycket använt, åtminstone i vissa grupper. För detta talar att en av de äldre informanter Neuvonen intervjuade utan undantag använde formen *raitsika*. De unga hon

intervjuade kände inte alls till benämningen, även om det visste vad ordet betyder. De kommenterade formen med att den "låter som ett roligt namn" och "låter som något som barn kunde använda". Också det insamlade slangordsmaterialet visar att *raitsika* har försvunnit nästan helt från de ungas språk. Bara åtta av de svarande (4,2 %) nämnde formen och hälften av dem angav att de vid sidan av den också använder *spåra* eller *ratikka*. Värt att notera är också att fem av de åtta som nämnde ordet går i samma skola. Det tyder på att det finns en viss grupp som använder formen *raitsikka*. Förändringen i användningen av *raitsikka* över de senaste 25 åren är markant. I materialet insamlat 1989 var det hela 27,5 procent av de svarande som sade att de använde ordet *raitsikka*. I ett svenskt material insamlat vid samma tid förekommer formen *ratikka* i 40 informanternas svar (av totalt 165) medan formen *raitsikka* förekommer i tio informanternas svar, vid sidan av första alternativen *spåra* och *skuru*. I denna frågelista efterfrågas emellertid inte användning, utan bara slangsynonymer informanterna känner till. (Nyholm et al. 1989, bilaga 2, 36). I ett tio år yngre material förekommer ordet i enstaka svar (Forsskähl 2005).

Resultaten ger således vid handen att det mest använda slangordet för spårvagn är *spåra* oberoende av generation och språkgrupp. Man kan säga att ordet hör till Stadislangens hårda kärna, dvs. det går igenom alla lager av slangutveckling i staden. Också det finska *ratikka* förefaller vara känt av finska slangtalare i alla åldrar, och är inte heller främmande för stadens svenska slangtalare. Däremot har ordet tappat sin slangstatus över åren. Formen *raitsikka* förefaller däremot vara på väg att försvinna. Ordet *skuru* har i praktiken försvunnit från de finstalande ungas slang redan för decennier sedan. Det lever kvar i den finlandssvenska slangen, men används inte lika frekvent idag som i slutet av 1980-talet.

#### Från busa till dösä

Den klaraste förändringen mellan ny och gammal slang gäller benämningar på bussar. Under första hälften av 1900-talet var *busa* (kortstavigt uttal) det klart mest använda slangordet för fortskaffningsmedlet på både svenska och finska, men på 1960-talet utvecklades varianterna *dösa* och *dösä* som snabbt spred sig och blev de mest använda formerna inom bägge språkgrupper. I samband med att den finska slangen förfinskades försvann emellertid formen *dösa* som bryter mot finskans regel om vokalkharmoni från den finska slangen. I den svenska är den fortfarande känd, men

i den finska slanginsamlingen år 2014 förekommer formen inte alls. *Dösä* har däremot blivit alltmer etablerat. I insamlingen 1989 angav 88,5 procent av de svarande att de använder formen, och i insamlingen 2014 hade andelen stigit till över 93 procent. Även i svensk slang är formen *dösä* klart vanligare.

De äldre slangtalare Neuvonen intervjuade tog avstånd från ordet *dösä*. I stället använder de uteslutande *busa* eller det numera etablerade finska ordet *bussi*, motsvarande svenskans *buss*. I takt med att *dösä* har blivit vanligare har *busa* mer eller mindre försvunnit ur de ungas talarnas ordförråd, i både finsk och svensk slang. I insamlingen av finsk slang 1989 omnämns ordet av 14 unga, men i insamlingen 2014 bara av fyra, av vilka två stavat ordet i formen *pusa*. Motsvarande siffror för den svenska slangens del är tre informanter i insamlingen 1988, och inga i nyare slanginsamlingar. (Nyholm et al. 1989, bilaga 2; Forsskähl 2005). I både de finska och svenska frågelistorna anger alla dessa informanter utom en att de vid sidan av *busa* använder andra ord, framför allt *dösa* eller *dösä*.

Det finska ordet *bussi* som idag blivit standardfinska har tidigare klart varit ett slangord. Ordet har använts för fordon i linjetrafik (linja-auto, bokstavligen linjebil) ända sedan 1920-talet, då busstrafiken i Helsingfors startade (Paunonen 2000b, s. v. *bussi*). *Bussi* och *buss* härstammar från latinets ord *omnibus*, som givit olika språk, bland annat svenskan, ordet *buss*. Paunonen (2015) menar att svenskans *buss* och kanske engelskans *bus* har fungerat som förmedlande krafter då formen *bussi* togs in i finsk slang. Men det är också möjligt att ordet togs in direkt från *omnibus*. På samma sätt har formen *busa* bildats. Också den förekommer ända sedan 1920-talet och i den finska slangen förekommer som ovan nämnts också uttalsvarianten *pusa*. (Paunonen 2000b, s. v. *busa*.)

Bakgrunden till ordet *dösä* är inte alldeles klart. Sannolikt ligger svenskans ord *dosa* bakom (Karttunen 1979, s. v. *dösä*). En *dosa* är en liten ask eller låda. Heikki Paunonen framhåller att ordet *dosa* kan ha tagits över till finskan från svenskspråkiga slangtalare. En sådan etymologi kunde stödjas av att bussar faktiskt ser ut som lådor. (Paunonen 2015.)



Också äldre slangtalare använder ordet *spåra*. Utifrån intervjumaterialet och skönlitterära material är ordet det mest använda slangordet för spårvagnen genom tiderna.

## Ståge och metro på räls

Den mest kända och använda slangbenämningen på tåg är det finska *stoge* och dess svenska stavningsform *ståge* (samma kortstaviga uttall i bägge språk). Ordet har hört till slangen ända sedan 1910-talet och förekommer också i uttalsvarianten *ståke* (Paunonen 2000b, s. v. *stoge*.) Med största sannolikhet är det standardsvenskans tåg som ligger bakom slangordet.

I Neuvonens intervju med äldre slangtalare var *stoge* det vanligaste ordet hos informanterna. Det är också det vanligaste slangordet för tåg i den skönlitteratur Neuvonen analyserat. I vissa verk förekommer också *tsuge* vid sidan av *stoge*. Bakom *tsuge* ligger det tyska ordet *der Zug* som betyder tåg (Paunonen 2015). De unga som Neuvonen intervjuade kände inte till några slangbenämningar alls för tåg, vilket kan bero på att de sällan åker tåg. Motsvarande syns också i det nya insamlade slangmaterialet, där bara 6,5 procent av de svarande har angett slangbenämningar för tåg. I sju svar nämns *stoge* och i två varianter *stoke*. En förklaring till de låga andelarna kan vara att ingen av skolorna som deltog i insamlingen ligger vid en tågbanan. I slanginsamlingen 1989 efterfrågades tyvärr inte slangord för tåg. Både *ståge* och *tsuge* är i användning i svensk helsingforsslang idag.

Sammantaget antyder materialet tydligt att det mest använda finska slangordet för tåg är *stoge*, och så har det varit ända sedan 1940-talet. Det samma gäller den svenska motsvarigheten *ståge*. Också ordet *tsuge* har varit i bruk i vissa grupper, både finska och svenska. Naturligtvis har därtill standardorden *juna* och *tåg* hela tiden använts parallellt med dessa. Man kunde tro att en orsak till att de standardspråkliga orden har använts har varit att orden i sig är så korta att det inte funnits behov att använda förkortade slangord.

Ett annat tåg som rör sig på räls är metron. Den skiljer sig från de övriga fortskaffningsmedlen genom att den är mycket yngre. Metron började trafikera 1.6.1982 på banan Östra centrum – Hagnäs (Herranen 1988, 140–142.) Det populäraste namnet på detta färdmedel verkar utifrån det samlade materialet vara det standardspråkliga *metro* som används i alla åldersgrupper. Det har bildats olika slangbeteckningar för metron ända sedan 1980-talet, men ingen av dem har etablerats och kommit i bredare användning.

Den nyaste slanginsamlingen ger vid handen att största delen av de finska informanterna bara använder det standardfinska ordet. Det vanligaste slangordet som anges i 19 svar är *mete* (kortstavigt). En av de svarande har skrivit ordet i formen *mede*. Benämningen är bekant också för de unga som Neuvonen intervjuat, men de sade i intervjuerna att de bara använder ordet för att beteckna en metrostation. Också formen *metris* betyder enligt de intervjuade en metrostation, även om det i frågelistorna fanns nio informanter som angav detta ord som beteckning på själva metron. Utifrån det lilla antalet belägg kunde man ändå anta att största delen av de svarande avser metrostationen då de talar om *metris* – i enlighet med vad de intervjuade angav. Också ordet *tuubi* förekommer med några belägg i frågelistorna. I slanginsamlingen 1989 efterfrågades inte benämningar på metron alls. På svenska finns det inget insamlat material som tyder på att det finns slangord för vare sig metron eller en metrostation.

## Den gemensamma spåran

Den presenterade analysen visar att det inte finns särskilt mycket variation i slangbenämningarna på stadens fortskaffningsmedel. De olika åldergrupperna har lite olika favoriter bland benämningarna, som används av de flesta i respektive åldersgrupp. Men det finns vissa skillnader mellan de olika omtalade fortskaffningsmedlen. Exempelvis *spora* eller *spåra* är det mest använda ordet för spårvagn i alla åldergrupper, men när det gäller bussar finns det klara skillnader mellan äldre Stadislang och nyare slang. Äldre generationer åker *busa* medan yngre – från 1960-talet framåt – tar *dösän*, både på finska och på svenska. De finskspråkiga unga verkar över lag inte just använda slangord för tåg, medan äldre finska slangtalare använder de eta-



blerade *stoge* eller *ståge* och *tsuge*. De används också av svenskspråkiga slangtalare i alla åldrar. Slangord för metron används av väldigt få – även om sådana finns förefaller de inte ha etablerats ens bland unga helsingforsare. Det återstår att se om det under de kommande åren etableras ett fast slangord för metron, så som det gjorts för stadens övriga fordon i kollektivtrafiken.

## Källor

- Forsskahl, Mona 2005: Mitt emellan eller strax utanför. Språkkontakt i finlandssvensk slang. Nordica Helsingensia nr 2. Helsingfors: Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur, Helsingfors universitet.
- 2015: Finlandssvensk slang. I: Gruppspråk, samspråk, två språk. Svenskan i Finland i går och i dag 1:2. Red.: Marika Tandefelt. s. 47–78. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland.
- Herranen, Timo 1988: Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliiken-nettä. Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 39. Helsinki: Helsingin kaupungin liikennelaitos.
- Karttunen, Kaarina 1979: Nykyslangin sanakirja. Helsinki: WSOY.
- Neuvonen, Jenni 2015: Sporalla stadilaiset skujaa. Joukkoliikennevälineiden slanginimitykset. Pro gradu

Eller förblir det standardspråkliga ordet *metro* också i framtiden det vanligaste också bland stadens slangtalare? 🤔

Jenni Neuvonens magistersavhandling premierades i december 2016 med Helsingfors stads pris för meriterade avhandlingar.

- tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos.
- Nyholm, Leif; Cantell, Ilse; Lehti-Eklund, Hanna & Salokivi Jouni 1989: Helsingforsslang nu. En skolenkät 1988. Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. Utgiven genom Ann-Marie Ivars och Mirja Saari, B:12. Helsingfors: Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur, Helsingfors universitet.
- Paunonen, Heikki 2000a: Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisenä ilmiönä. Teoksessa Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. s. 14–44. Helsinki: WSOY.
- 2000b: Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. Helsinki: WSOY.
- 2006: Vähemmistökielestä varioivaksi valtakieleksi. Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisenä ilmiönä. Teoksessa Kaisa Juusela ja Katariina Nisula (toim.) Helsinki kieliyhdistys s. 13–99. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.
- 2007: Stadin slangi helsinkiläisen identiteetin ilmentäjänä. Teoksessa Klaus Bremer, Outi Havia, Erkki Mattsson, Virve Oboligiani ja Raija Tervomaa (toim.) Niin gimis on Stadi... Stadin slangin juhlaulkaisu s. 8–36. Sastamala: Vammalan kirjapaino Oy.
- 2013a: Keskustelu Heikki Paunosen kanssa 4.6.2013.
- 2013b: Stadin slangi – Suomen ainoa urbaani kieli. Esitelmä Helsingin yliopiston suomen kielen alumnitilaisuudessa 3.12.2013. Esityksen ojenne tekijän hallussa.
- 2015: Eräiden liikennevälineisiin liittyvien sanojen alkuperästä. Tekijän hallussa.
- Slangikeruu: Slangikeruu Helsingin kouluissa 2014. Suunnittelutapaaminen 9.12.2013. Palaverin muistio tekijän hallussa.
- Slangikeruuaineisto: Vuoden 2014 slangikeruun aineisto. Tekijän hallussa. Kotimaisten kielten keskus.
- Slangikeruuaineisto 1989: Vuoden 1989 slangikeruun aineisto. Kotimaisten kielten keskus.



PEKKA KAIKKINEN

# KÖBENHAVN



PEKKA KAIKKINEN

★ OLLI VOUTILAINEN

## Kaupunkisuunnittelun pieni mestariteos

☞ **Kööpenhamina** tunnetaan yhtenä houkuttelevimmista ja viihtyisimmistä kaupungeista paitsi Euroopassa, myös sen ulkopuolella. Kaupungissa on maailman kenties parhaat pyörätiet, hyvin säilynyt historiallinen rakennuskanta ja viehättävä kävelykatujen verkosto. Nykyinen kukoistus on tulosta taitavasta ja pitkäjänteisestä kaupunkisuunnittelusta mutta myös ylenpalttisen suunnittelun välttämisestä. Kööpenhaminassa on aikojen saatossa ymmärretty, että hyvä kaupunki syntyy myös itsestään. Yhtymäkohtia Helsingin nykyiseen suunnitteluun löytyy yllättävän monta.

## Ett litet mästerverk av **stadsplanering**

☞ **Både i och utanför** Europa räknas Köpenhamn som en av de mest lockande och trivsamma städerna. Där finns världens kanske bästa cykelvägar, ett väl bibehållet historiskt byggnadsbestånd och ett charmigt nätverk av gågator. Stadens nuvarande blomstring är resultatet av skicklig och långsiktig stadsplanering – men också av att överdriven planeringsnit undvikits. I Köpenhamn har man genom erfarenhet insett att en bra stad också uppstår av sig själv. Beröringspunkterna med planeringen i Helsingfors just nu är förvånansvärt många.



Islands Bryggen merikylpylä tarjoaa lämpiminä kesäpäivinä paikan pulahdukseen puhtaassa vedessä keskellä kaupunkia. Vid havsbadet vid Islands Brygge kan man en varm sommardag ta ett dopp i rent vatten mitt i Köpenhamn.

**N**yky-Kööpenhamina saa osakseen ihailua asukkailtaan ja erityisesti kävijöiltään. Kaupunki ei kuitenkaan aina ole ollut yhtä vetovoimainen – päinvastoin. ”Lähtökohdat eivät olleet mairittelevat, sillä Kööpenhaminan kaupunki oli 1980-luvun alussa lähes konkurssissa”, sanoo Lykke Leonardsen, Kööpenhaminan eri kehitysvaiheet nähnyt konkari. Leonardsen on vaikuttanut kaupunkisuunnittelussa pitkään ja työskentelee nykyään kaupungin ilmasto- ja ympäristöpolitiikan yksikön päällikkönä.

Leonardsen kuvaa, että vielä 1990-luvun alussa monet alueet olivat köyhiä ja jopa rähjäisiä. Asuntojen tasossa ei aina voitu puhua pohjoismaisista standardeista. Vanhanaikainen teollisuus oli liian useita alueita kantakaupungissa. Kenellä siihen oli mahdollisuus, muutti kaupungin ulkopuolelle. Jopa kaupungin kulttuurinen ilmapiiri oli seisahtunut. Sille kuvaavaa oli, että rockin pääkaupungin sanottiin sijaitsevan Århusissa, ei suinkaan Kööpenhaminassa.

**K**ööpenhamn av idag får beundran och uppskattning av både invånare och, i synnerhet, besökare. Men så här attraktiv har staden inte alltid varit – snarare tvärtom. ”Utgångspunkterna var inte avundvärda, för i början av 1980-talet stod Köpenhamns stad nästan på konkursens brant”, säger Lykke Leonardsen, en veteran som bevittnat många skeden i Köpenhamns utveckling. Leonardsen har länge verkat inom stadsplaneringen och fungerar nu som chef för stadens enhet för klimatpolitik.

Leonardsen beskriver hur många delar av staden ännu i början av 1990-talet var fattiga, rentav sjabbiga. Standarden på bostäderna kunde inte alltid kallas nordisk. Flera delar av innerstaden var nedsmutsade av gammaldags industri. Den som hade möjlighet flyttade ut från staden. Till och med det kulturella klimatet hade stagnerat. Beskrivande var att rockens huvudstad i Danmark inte sades vara Köpenhamn utan Århus.

Moni asia kuitenkin muuttui vuosien saatossa. Kööpenhaminasta tuli 2000-luvulla monessa mielessä kukoistava eurooppalainen suurkaupunki, jonka olemusta ja elämäntapaa ihastelevat monet, niin amerikkalaiset kuin pohjoismaalaisetkin naapuritkin.

Voi sanoa että historia on ollut Tanskan pääkaupungin nykyisen menestyksen avain – ainakin kahdella tavalla. Suur-Kööpenhaminan suuria linjoja suunniteltiin 1930- ja 40-luvuilla, siis ennen suunnittelussa hallinnutta modernistista utopiaa. Se piti kaupungin mittasuhteet ihmisen kokoisena. Toisaalta kaupunki oli köyhä, eikä rahaa kolossaalisiin suunnitelmiin ollut, vaikka niitä jotkut esittivät.

1970-luvun alussa Kööpenhamina oli valinnan edessä, kun paine vahvasti modernistisen kaupunkisuunnittelun tielle lähtemiseksi kasvoi. Valppaat aktivistiryhmät onnistuivat kuitenkin torjumaan suurisuuntaiset ehdotukset rakentaa Kööpenhaminaan massiivisten moottorikatujen verkostoa. Suunnitelmien kariutumiseen vaikutti paitsi yleisen mielipiteen muuttuminen, myös vuoden 1973 öljykriisi. Se tyrehdytti liikenneinvestointien rahahanoja ja kutisti yksityisautoilun määrää kaupunkialueella. Siten kaupungin köyhyys koitui sen onneksi. Seurauksena Kööpenhaminan inhimillinen mittakaava säilyi, ja kävely ja pyöräily säilyttivät autoa vahvemman asemansa.

Pysähdyksen jälkeen Kööpenhaminassa käynnistyi 1980-luvulta alkaen vähitellen kaupunkiuudistusten aalto. Urbanista ympäristöstä alkoi jälleen tulla arvostettua. Tämä näkyi esimerkiksi Vesterbron ja Nørrebron kaupunginosissa, jotka ehostivat ilmettään ja muuttuivat halutuiksi kaupunginosiksi. Oma roolinsa uudistuksissa oli kaupunkilaisilla itsellään, mutta taustalla vaikutti myös tietoinen politiikka. 1990-luvulta alkaen Kööpenhaminan kaupunki ja Tanskan valtio investoivat voimakkaasti kaupunkiuudistuksiin. Kokonaiset uudet kaupunginosat, kuten merellinen Islands Brygge saivat alkunsa siitä.

”Politiikot tukivat ajatusta muuttaa entisiä satama-alueita houkutteleviksi asuinalueiksi, vaikka ajatus epäilytti aluksi jopa sen ideoineita suunnittelijoita”, sanoo Lykke Leonardsen. Kysyttiin, voidaanko nuhjuisessa kunnossa olevia satama-alueita millään

Men det är mycket som förändrats med åren. Under 2000-talet har Köpenhamn i många tycke blivit en blomstrande europeisk storstad vars väsen och livsstil beundras av många – såväl amerikaner som nordiska grannar.

Man kan säga att historien har blivit nyckeln till den danska huvudstadens nuvarande framgång – åtminstone på två sätt. De stora linjerna för Stor-Kööpenhamn drogs upp på 1930- och 40-talet, alltså före den modernistiska utopi som ett tag kom att härska inom planeringen. Därmed hölls stadens proportioner inom mänskliga mått. Men samtidigt var staden fattig, och det fanns inte pengar för kolossala planer, fastän förslag till sådana också framfördes.

I början av 1970-talet stod Köpenhamn inför ett val, då trycket att gå in på en starkt modernistisk stadsplanering blev allt större. Men vaksamma aktivistgrupper lyckades avvärja de storvulna planerna på att bygga ett nätverk av massiva trafikleder i Köpenhamn. Att de stora planerna gick i stöpet berodde delvis på att den allmänna opinionen förändrades, men också på att pengarna för trafikinvesteringar drastiskt minskade i och med oljekrisen år 1973. Även privatbilismen i stadsområdet minskade. Därmed kom stadens fattigdom att bli ett lyckokast. Slutresultatet blev att det mänskliga formatet bibehölls och att fotgängarnas och cyklisternas ställning förblev starkare än bilisternas.

Efter denna inbromsning uppstod det småningom på 1980-talet en hel våg av stadsförnyelse i Köpenhamn. Man började återigen sätta värde på en urban stadsmiljö. Detta märktes till exempel i stadsdelarna Vesterbro och Nørrebro, som piffade upp sin image och snart blev populära att bo i. En egen roll i förnyelsen spelade stadsborna själva, men i bakgrunden fanns också en medveten politik. Från och med början av 1990-talet började Köpenhamns stad och danska staten investera starkt i stadsförnyelse. Helt nya stadsdelar, såsom havsnära Islands Brygge, fick då sin början.

”Trots att planerarna själva var lite osäkra i början stödde politikerna deras tanke att bygga om före detta hamnområden till attraktiva bostadsområden”, säger Lykke Leonardsen. Man hade undrat om de sjabbiga hamnområdena överhuvudtaget kunde



saada puhtaiksi ja sopiviksi asumiseen ja virkistykseen. Visio oli rohkea, mutta se toteutui. 2000-luvulla Islands Bryggelle avautui merikylypylä, joka symboloi radikaalia muutosta. Kaupungin sydämessä saattoi nyt uida puhtaassa merivedessä.

Öljykriisin jälkeinen tunnelma oli puolestaan elvyttänyt vanhastaankin vahvan tanskalaisen pyöräilykulttuurin. Kun pyöräily saavutti tietyn kriittisen osuuden liikenteestä, siitä tuli valtavirtaa.

”Poliittisena visiona pyöräilykaupunki omaksuttiin vasta myöhemmin, ikään kuin jälkijatuksena”, Leonardsen sanoo. Vahvan kulttuurin päälle oli helppo rakentaa. Kaupunki alkoi satsata edistykselliseen pyöräteiden ja -kaistojen verkostoon, jonka ansiosta pyöräily on nyt mahdollista lähes kaikkialla.

”Yksi tärkeimmistä viesteistä muille pyöräilykaupungeiksi haluaville onkin, että pyöräkaupunkia ei voi luoda sormia napsauttamalla, vaan se vaatii syntyäkseen pidemmän ajan. Kaupunkisuunnittelijat voivat kylläkin tukea kulttuurin kehittymistä tekemällä pyöräilyä helppoa suhteessa muihin kulutapoihin”, toteaa Lykke Leonardsen. Työ on

göras så rena att de kunde lämna sig för boende och rekreation. Visionen var modig, men den blev av. På 2000-talet öppnades ett havsbad vid Islands Brygge, nästan som en symbol för den radikala förändringen. Nu kunde man mitt i hjärtat av staden bada i rent havsvatten.

Stämningarna efter oljekrisen hade för sin del återupplivat den mångåriga starka cyklingkulturen i Danmark. Då cyklingen uppnådde en viss kritisk andel av trafiken blev den en huvudströmning.

”Till politisk vision gjordes cykelstaden först senare, lite så där i efterskott”, fortsätter Leonardsen. Det var lätt att bygga på en stark kultur. Stadens myndigheter började satsa på ett utvecklat nätverk av cykelvägar och cykelfiler, och tack vare det kan man idag cykla nästan överallt i staden.

”Ett av de viktigaste budskapen åt andra städer som vill bli cykelstäder är att förändringen inte går i en handvändning, utan att den kräver en hel del tid. Men helt klart kan stadsplanerarna stöda cyklingkulturen genom att göra det enkelt att åka cykel jämfört med andra färdmedel”, konstaterar Lykke Leo-

epäilemättä onnistunut, sillä vuonna 2014 julkaistun selvityksen mukaan töihin ja opintoihin pyöräilevien kööpenhaminalaisten määrä oli noussut jo 45 prosenttiin. Tulevaisuudessa tavoite on saada puolet asukkaista pyörän selkään.

Leonardsen on itse esimerkki polkupyörän ylivoinnasta: ”Työmatkani kestää bussilla 30, omalla autolla 20, mutta pyörällä vain kymmenen minuuttia. Tämä on uusien pyörätiesiltojen ansiota”, hän vertaa.

Liikkumista uusien ja vanhojen asuinalueiden välillä helpotti, että Kööpenhamina sai metron viimein vuonna 2002. Metro oli kallis, mutta se on maksanut itsensä takaisin asukkaiden ja kävijöiden vaivattomana liikkumisena. Ilman kuljettajaa kulkeva automaattimetro on käyttäjien kehuja, ja tulipa myös valituksi maailman parhaaksi metroksi sen täsmällisyyden ja turvallisuuden ansiosta.

Korkeatasoiset uudet kaupunginosat, vahva pyöräilykaupunki ja parantunut julkinen liikenne alkoivat ruokkia 2000-luvulla toisiaan. Alkoi syntyä kuva vetovoimaisesta, vihreästä ja ihmisille viihtyisästä Kööpenhaminasta, jota moni muu kaupunki ha-

nardsen. Det har man otvivelaktigt lyckats med i Köpenhamn: enligt en utredning publicerad år 2014 var andelen köpenhamnare som cyklar till jobbet eller studierna redan 45 procent. Målsättningen är att få hälften av invånarna att ta cykeln.

Leonardsen har ett personligt exempel på hur överlägsen cyklingen är: ”Med buss tar det 30 minuter, med bil 20, och med cykel 10 minuter för mig att komma till jobbet. Det är tack vare de nya cykelbroarna”, summerar han.

Rörligheten mellan nya och gamla bostadsområden underlättades av att Köpenhamn omsider fick sin metro år 2002. Den var dyr, men den har betalat sig i form av bekymmersfri fortskaffning för stadens invånare och besökare. Metron är automatisk, utan chaufför, och får beröm av sina användare, och har faktiskt blivit vald till bästa metro i världen tack vare sin exakthet och trygghet.

På 2000-talet började de högklassiga nya stadsdelarna, den starka cykelinfrastrukturen och den förbättrade kollektivtrafiken mata varandra. Det började uppstå en bild av ett dragningskraftigt, grönt

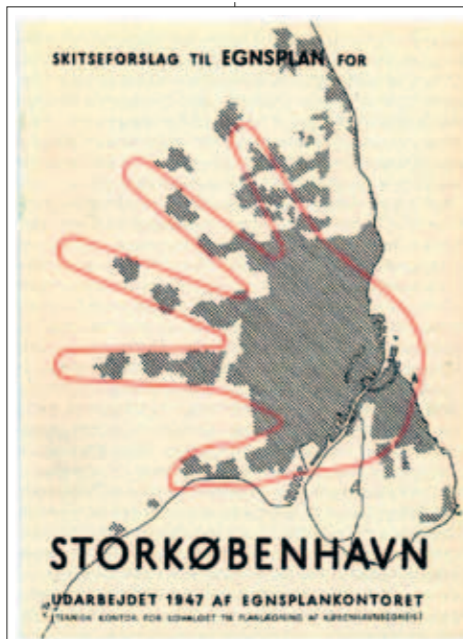
KUVAT: PEKKA KAIKKONEN



lusi jäljitellä. Ainekset menestykseen olivat koossa, mutta tarvittiin vielä ulkoinen sysäys. Kööpenhamina pääsi isännöimään globaalia COP15-ilmastokokousta vuonna 2006. Samoihin aikoihin Tanskan pääkaupunki valittiin Euroopan ympäristöpääkaupungiksi. Se loi ulkoisen paineen yhdistää aiemmin erillään toimineet kaupunkisuunnittelu, asuntopoliittika sekä liikenne-, energia- ja ilmastopoliittika vihreän ja hiilineutraalin Kööpenhaminan visioksi.

Työn ohessa syntyi kunnianhimoinen ilmastopoliittikan toimintaohjelma. Kööpenhamina haluaa puodottaa hiilidioksidipäästöt nolnaan jo vuoteen 2030 mennessä, kun monet muut kaupungit asettavat saman tavoitteen vuodelle 2050. Tavoitteen käytännöllinen saavuttaminen on toki vaikeaa, mutta Tanskassa tuloksia on jo saatu aikaan. Pääkaupungin hiilipäästöt ovat vähentyneet 38 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2016. Pyöräilyboomilla on tähän pieni mutta selvä ansionsa, mutta myös rakennusten energiankulutuksen alentaminen, laaja kaukolämpö- ja kaukokylmäverkko sekä tuulivoiman ja biomassan lisääntynyt käyttö ovat vaikuttaneet. Ja lisää tuulivoimaloita rakennetaan vauhdilla, sillä Kööpenhamina haluaa, että peräti puolet sähköstä tuotettaisiin tuulella jo vuonna 2020.

Kaupunkisuunnittelun hyviä lopputuloksia arviotaessa on silti katsottava keskuskaupunki Kööpenhaminan ulkopuolelle. Myös suur-Kööpenhaminaa kokonaisuutena pääkaupungin naapurikuntineen on suunniteltu määrätietoisella otteella. Vuosikymmen-



Sormikaava vuodelta 1947 antoi aikaa kestäneen muodon Kööpenhaminan seudulle. Se on edesauttanut asukkaiden liikkumista ja virkistäytymistä luonnossa näihin päiviin saakka (kuva: Kööpenhaminan kaupunkisuunnitteluvirasto).

Fingerplanen från år 1947 gav Köpenhamnsregionen en utformning som stått sig i tiden. Den har underlättat invånarnas rörlighet och rekreation i naturen till våra dagar (foto: Köpenhamns stadsplaneringskontor)

Mellan 2005 och 2016 minskade huvudstadens kolutsläpp med 38 procent. Cyklingsboomen har haft en liten, dock klar andel i saken, och främst är det minskad energiförbrukning i byggnader, ett omfattande fjärrvärme- och fjärrkylenät samt ökad användning av vindkraft och biomassa som spelat in. Nya vindkraftverk byggs i rask takt, för Köpenhamn vill att rentav hälften av elenergin produceras genom vindkraft redan år 2020.

Ändå måste vi se längre än till själva staden Köpenhamn när vi bedömer de goda resultatena av stadsplaneringen. Även Stor-Kööpenhamn, där grannstäder till huvudstaden ingår, har planerats med ett målmedvetet grepp. Detta arbete, som spänt över år-

och trivsamt Köpenhamn, och många andra städer ville ta efter. Ingredienserna för framgång fanns, men det behövdes ännu ett yttre incitament: År 2006 fick Köpenhamn stå värd för den globala klimatkonferensen COP15, och vid ungefär samma tid valdes den danska huvudstaden till miljöhuvudstad i Europa. Allt detta innebar ett tryck utifrån att förena stadsplanering och bostadspolitik samt trafik-, energi- och klimatpolitik, vilka tidigare skötts åtskilda, i en vision för ett grönt och kolneutralt Köpenhamn.

Parallellt med detta arbete föddes ett ambitiöst aktionsprogram för klimatpolitiken. Medan andra städer vill ha sina koldioxidutsläpp på nollnivå år 2050, vill Köpenhamn nå det målet redan år 2030. Visst är det svårt att nå målet i praktiken, men i Danmark har man redan nått resultat.

Lähijunien laaja verkosto seurailee kaupungin tiheästi rakennettuja "sormia" ja tarjoaa nopean pääsyn kaupunkiin.

Det omfattande närtågsnätet följer stadens tätbebyggda "fingrar", och erbjuder snabb förbindelse till stadskärnan.



ten läpi kantanut työ tunnetaan nimellä Fingerplan eli "sormiyleiskaava". Sormikaava on muovannut Kööpenhaminan rakennetta nykyiseen, ja paljolti sen ansiosta asukkaiden liikkuminen kaupunkiseudun laidoilta ytimeen on helppoa. Toisaalta sormimalli tarjoaa asukkaille lähellä olevaa luontoa virkistäytymiseen, sillä "sormien" väliin on jätetty suojeltuja viheralueita.

"Jo vuonna 1928 tanskalainen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Alfred Råvad laati Kööpenhaminan seudun 'sormivision', jossa kaupunki rakentui liikenteen muodostamille säteittäisille vyöhykkeille. Näiden säteiden ympärille ohjattaisiin asumista ja muuta maankäyttöä", kertoo Henrik Vejre. Kööpenhaminan yliopiston maisema-arkkitehtuurin ja suunnittelun professori Vejre on kirjoittamassa kirjaa sormikaavan vaiheista ja merkityksestä kaupungin suunnittelulle.

Råvadin sormivisiota voidaan Vejren mukaan pitää sormiyleiskaavan ensimmäisenä muotona. Visio johti parikymmentä vuotta myöhemmin varsinaisen Fingerplanin syntymiseen 1947. Sen tekijöinä oli ryhmä nuoria ja lahjakkaita kaupunkisuunnittelijoita.

"Sormiyleiskaava oli aikansa tietynlainen mestariteos", sanoo Vejre nyt. Mutta osuutensa oli tässäkin tuntemattomalla. "Kaavassa ei, sen aikaisen syn-

tionden, är känt som Fingerplanen – en generalplan som har format Köpenhamns struktur till det den är idag. I hög grad tack vare den är det lätt att ta sig från stadsregionens periferi till stadskärnan. Likaså innebär fingermodellen att det i invånarnas närmiljö finns natur för rekreation, i och med att man lämnat skyddade grönområden mellan fingrarna.

"Redan år 1928 uppgjorde danske arkitekten och stadsplaneraren Alfred Råvad en 'fingervision' för Köpenhamnsregionen. I den strukturerades staden strålförmigt längs trafiklederna från staden. Till dessa strålar skulle boende och annan markanvändning styras", berättar Henrik Vejre, professor i landskapsarkitektur och planering vid Köpenhamns universitet. Han håller på och skriver en bok om fingerplanens olika skeden och dess betydelse för stadens planering.

Enligt Vejre kan Råvads fingervision ses som fingergeneralplanens första gestaltning. Visionen ledde till att den egentliga Fingerplanen kom till år 1947, tjugo år senare. Den uppgjordes av en grupp unga och begåvade stadsplanerare.

"Fingergeneralplanen var på sin tid något av ett mästerverk", säger Vejre nu. Men även här hade det okända sitt finger med i spelet. Planen förmådde inte – i och med att den kom till så tidigt – förutse hur vanlig bilen skulle komma att bli", säger Vejre. Ändå



KUVA: PEKKA KAIKKONEN



tyajankohdan vuoksi, vielä osattu ennakoida autojen voimakasta yleistymistä”, Vejre sanoo. Se oli voitto myöhemmälle kehitykselle, sillä kaupungin liikuminen rakentui pääosin julkisen liikenteen varaan ja teki nykyisestä Kööpenhaminan seudusta monia muita kaupunkeja vähemmän riippuvaisen yksityis-autoista.

Nykykööpenhaminalaisten keskeinen liikku- mismuoto onkin lähijuna S-tog, jonka laaja verkosto kattaa muiden muassa sormikaavan alkuperäiset säteittäiset päälinjat. Yksi nykyisenkin sormikaavan pääideoista on, että palveluita ja työpaikkoja ei saa rakentaa liian kauas raideliikenteen asemista. Myös asumisen tulisi sijaita sormien sisällä, jotta asukkail- la on aina lyhyt matka asemille.

Sormikaavan merkittävin yksittäinen peruste- lu on vuosikymmenten ajan pysynyt samana. Se on ihmisten halu päästä luonnon äärelle, myös kaupun- gissa.

blev den till sist en seger, i och med att rörligheten i staden i huvudsak byggde på kollektivtrafiken och därmed gjorde Köpenhamnsregionen mindre bero- ende av privatbilar än många andra städer.

Ett viktigt fortskaffningsmedel för köpenham- narna idag är S-tåget, vars omfattande nätverk täcker bland annat de strålformade urbana zonerna i den gamla fingergeneralplanen. En av huvudidéerna även i den nuvarande fingerplanen är att service och ar- betstillfällen inte får ligga alltför långt ifrån spårvägs- stationerna. Även boendet borde ligga inom fingrar- na, så att invånarna alltid har kort väg till stationerna.

Den viktigaste enskilda grunden för fingerplan- en har inte förändrats under årtiondena, nämligen folks vilja att komma ut i naturen, även i staden.

”Folks fritid ökade, och stadsbornas intresse för högklassiga rekreatiomsområden växte snabbt. Detta kände även politikerna i Danmark på sig på 1930-ta- let”, beskriver Henrik Vejre. Redan innan den första

”Ihmisten vapaa-aika lisääntyi ja kaupunkilais- ten kiinnostus laadukkaita virkistysalueita kohtaan lisääntyi kohisten. Tämän aistivat Tanskassa 1930-lu- vulla myös poliitikot”, kuvaa Henrik Vejre. Jo ennen ensimmäisen sormikaavan syntymistä laadittiin pää- ministerin esityksestä kansallinen luontoalueiden suojelulaki, jolla neljä suurta metsäaluetta rauhoitet- tiin rakentamiselta. Laki antoi raamit kaupungin si- sällä olevien vihervyöhykkeiden säilyttämiselle ja sa- malla aikaa kestävä rungon sormimallille.

Vejre muistuttaakin, että sormiyleiskaavaa on alusta asti ohjannut selkeästi myös valtio. Tällä on vältetty yksittäisten kuntien kapeiden intressien lii- allinen korostuminen ja onnistuttu pitämään esil- lä koko suur-Kööpenhaminan yhteisen hyvän tavoit- tetta.

Sormikaavan ajatukset näkyvät Kööpenhami- nassa yhä vahvasti. ”Tanskalaiset viittaavat usein hie- non suunnitelman perintöön ja sanovat, että se vel- voittaa tekemään suunnitteluvaihtoja viisaasti myös nykyajassa”, sanoo professori Vejre. Tuorein Fin-

fingerplanen kommit till uppgjordes på förslag av statsministern en nationell lag för skyddande av na- turområden. I den fredades fyra stora skogsområden från bebyggelse. Lagen gav en ram för bevarande av de gröna zoner som låg inom staden och samtidigt en tidställd stomme för fingermodellen.

Vejre påminner att fingergeneralplanen ända från början klart styrts även av staten. På det viset har man undvikit att enskilda kommuners snäva in- tressen fått för stor vikt och lyckats hålla hela Stor- Köpenhamns gemensamma intresse i blickpunkten.

Tankarna i fingerplanen syns fortfarande starkt i Köpenhamn. ”Danskarna hänvisar ofta till planens fina anor och säger att den förpliktar att fatta kloka planeringsbeslut även i vår egen tid”, fortsät- ter professor Vejre. Den färskaste nu gällande plan som bär Fingerplanens namn är från år 2013. Sam- ma principer för stadens eftersträvarvärdade form är i stor utsträckning med i den. En nyare princip är att fingerstrukturen också för företagen erbjuder goda placeringsalternativ och effektivitet, i och med att

gerplanin nimeä kantava suunnitelma on vuodelta 2013. Samat pääperiaatteet kaupungin tavoiteltavasta muodosta ovat siinä pitkälti mukana. Uudempaa periaatteena on, että sormirakenne tarjoaa myös yrityksille hyviä sijaintipaikkoja ja tehokkuutta, sillä ”sormet” ja asemien seudut ovat useimmiten ihmisvirtojen solmukohtia.

Onko sormimalli yksi kaupungin parhaista muodoista? Tanskalaisten jo lähes vuosisadan kestänyt usko siihen näyttäisi ainakin todistavan tätä. Sormirakenne tarjoaa asukkaille nopeaa liikkumista paikasta toiseen, luontokosketuksen kaupungissa ja samalla kaupunkimaisen vilinän sormien sisällä. Malli myös antaa suotuisan pohjan rakentaa polttoainetonta ja kestäväää liikennettä kaupungissa.

Kööpenhaminan seudun suunnitteluun on kuitenkin puhaltamassa uusia tuulia. Sormiin perustuva kaupungin malli on saamassa rinnalleen uusia poikkittaisia liikkumisyhteyksiä. Massiivinen kevytraidehanke, Letbane, hyväksyttiin juuri parlamentissa. Kehätiemäisesti rakennettavan pikaratikan on määrä yhdistää 11 kehyskuntaa toisiinsa ja samalla teknillisen yliopiston kampus korkean teknologian työpaikkakeskittymiin kaupungin ulkopuolella. Myös metrolle ollaan vauhdilla louhimassa uutta ympyrälinjaa Kööpenhaminan kantakaupungin sisällä. Sen avautumisen jälkeen peräti 85 prosenttia keskusta-kaupungin asukkaista asuu 700 metrin säteellä metroasemista. Viekö metro sitten matkustajat pyörien selästä, voi puoliksi leikillään kysyä.

Kööpenhaminaa voi hyvillä syillä sanoa nykyisin kukoistavaksi suurkaupungiksi. Kysymykseen siitä, onko menestys tietoisien suunnittelun ja politiikan tulosta, voi antaa vastauksen: kyllä, mutta vain osin. Kaupunkia ovat järjestäneet ja muokanneet monet suunnittelusta irti olevat kehityskulut. Mutta pelissä selvä roolinsa on myös kaukonäköisellä ja ideoihin tarttuvalla suunnittelulla. Erityisesti sormiyleiskaava on ohjannut voimakkaasti kaupungin mallia ja vaikuttanut pian vuosisadan ajan käsitykseen hyvästä kaupungin muodosta.

Myös kaupunginjohtajia ja poliitikkoja on Tanskassa tarvittu, sormikaavan tapauksessa aina pääministeriin asti. 1990-luvulta alkaen tietoiset satsaukset kaupunki-uudistuksiin ja uusiin mahdollisuuksiin

fingrarna och stationsomgivningarna oftast är knutpunkter för människoströmmar.

Är fingermodellen en av de bästa tänkbara för staden? Ätminstone skulle danskarnas nästan sekellånga tro på den vittna om att den är det. Fingermodellen erbjuder invånarna snabb rörlighet från ett ställe till ett annat, kontaktyta med naturen mellan fingrarna och urbant stadsvimmel inom fingrarna. Modellen ger också en god grund för att bygga bränslefri och hållbar trafik i staden.

Och nu blåser det också nya vindar inom planeringen i Köpenhamnsregionen. Den fingerformade stadsstrukturen håller på att få nya tvärgående förbindelser. Ett massivt lättrafikprojekt, Letbane, godkändes nyligen av Folketinget. En snabb spårvagnslinje ska som en ringväg förena 11 kranskommuner med varandra och samtidigt Tekniska universitetets campus med arbetsplatsanhopningar inom högteknologi utanför staden. Även för metron håller man raskt på och schaktar en ny ringlinje inom Köpenhamns innerstad. När den blivit färdig bor icke mindre än 85 procent av invånarna i centralstaden inom 700 meters radie från en metrostation. Man kan ju halvt på lek fråga sig om metron då får cyklisterna att välja den istället...

Man kan med gott fog säga att Köpenhamn numera är en blomstrande storstad. Frågan huruvida framgången kommer sig av medveten planering och politik kan man besvara med: javisst, men bara delvis. Staden har gestaltats och förändrats av många trender som inte varit kopplade till planering. Men helt klart har en långsiktig och för olika idéer lyhörd planering haft sitt finger med i spelet. I synnerhet fingergeneralplanen har starkt styrt stadens utformning och i snart hundra år inverkat på folks uppfattning om hur en bra stad ska vara utformad.

Även borgmästares och politikernas insats har behövts i Danmark, i fingerplanens fall till och med statsministerns. Allt sedan 1990-talet har medvetna satsningar på stadsförnyelse och det faktum att man gripit nya chanser öppnat vägen för de radikala förändringar som lett till det Köpenhamn som vi ser idag – en lockande och på många sett fängslande storstad där det mänskliga formatet finns med i bilden.

tarttuminen ovat avanneet tietä Kööpenhaminan varsin radikaalille muutokselle sellaiseksi kuin se nyt on – houkuttava ja monilla tavoin koukuttava suurkaupunki, jossa inhimilliset mittasuhteet ovat läsnä.

Melkein havahduttavaa onkin huomata, että myös Helsinki tekee nyt monia samoja asioita kuin pohjoismainen sisarensa. Pyöräilijöiden Baana oli symbolinen alkusysäys laajakantoisemmille pyöräkaupunkisuunnitelmille, lähijunalinjat ovat saaneet Kehäradasta merkittävän täydennyksen, Raide-Jokeri on myötätuulessa. Onpa Helsinki saamassa omat merikylpylänsäkin.

Perinteet ovat Kööpenhaminassa ehkä vahvemmat ja kaupungin rakentaminen vielä enemmän selkäpiissä kuin Suomessa. Siitä huolimatta on hienoa huomata, että Helsingissäkin tapahtuu paljon hyviä asioita. Näyttää vahvasti siltä, että virtauksille on oltu avoimia.

Tätä peräänkuuluttaa myös Lykke Leonardsen: ”Kaupungin suunnittelussa on tarve olla avoin seuraavalle hyvälle idealle. Täytyy myös pinnistellä olakseen paras. Tähän tarvitaan avarakatseisuutta ja kirittämistä kaupungin johdolta”, hän sanoo. ☺

Kirjoittaja on Kööpenhaminassa asuva kaupunkikehityksen asiantuntija.

Desto intressantare är det att märka att man även i Helsingfors håller på med samma saker som i den nordiska systerstaden. Projektet Pyöräilijöiden Baana (dvs. cyklisternas bana) är en symbolisk start på mera omfattande planer för en cykelstad, närtågslinjerna har fått en betydande komplettering i Ringbanan, Spårvägsjokern har medvind. Och ett nytt stadsbad håller Helsingfors också på att få.

Traditionerna är kanske starkare i Köpenhamn, och man har kanske stadsbyggandet mera i ryggmärken än i Finland. Det oaktat är det gott att märka att det även i Helsingfors händer många fina saker. Det verkar helt uppenbart att man varit öppen för nya strömningar.

Och det är just vad Lykke Leonardsen efterlyser: ”Inom stadsplanering behöver man vara öppen för följande goda idé. Man måste också anstränga sig för att vara bäst. Därför behövs det vidsynthet och pådrivning från stadens ledning”, säger han. ☺

Skribenten är stadsutvecklingsexpert och bor i Köpenhamn.



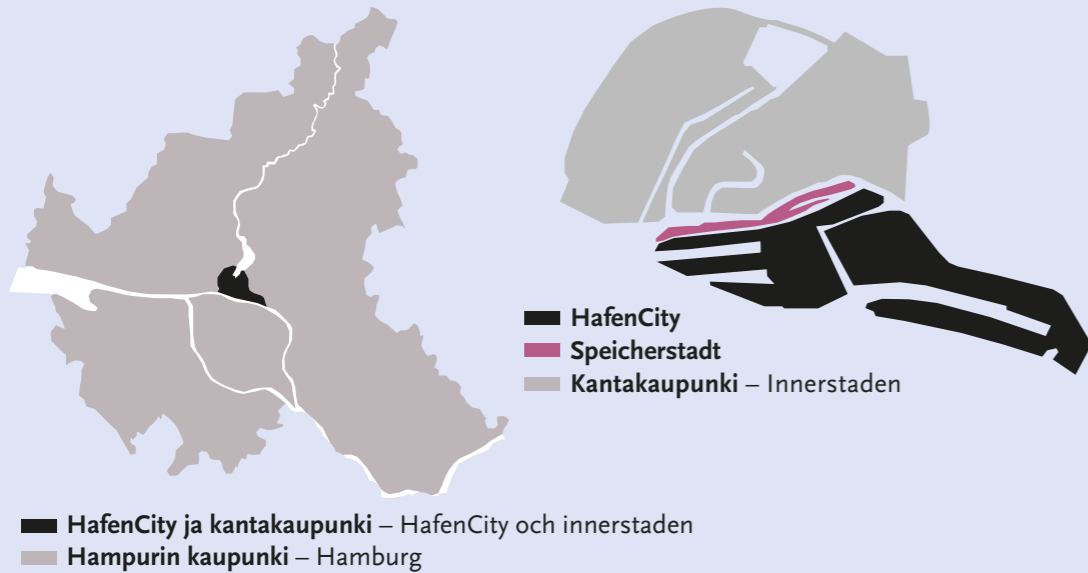


## *– uusia kaupunkimaisemia entisille satama-alueille*

**Kaupungistuminen** on kaikkialla maailmassa vaikuttava ilmiö. Väestön ja taluskehityksen keskittyminen kaupunkialueille on saanut uusia dynaamisia muotoja kaikissa maanosissa (Ache, Neuvonen 2014: 1). Uudenlaisten ennakoivien työkalujen tarve on tänä päivänä kaupunkisuunnittelussa valtava (Neumann, Hull 2009: 777). Niissä länsimaisissa kaupungeissa, jotka eivät halua laajentua maaseutualueille, luodaan nyt uutta kaupunkitilaa muuttamalla teollisuusalueita asuinalueiksi sekä rakentamalla uutta vanhan lomaan. Hampurin HafenCity-projekti on Euroopan suurimpia kantakaupungin kehittämishankkeita. Tässä artikkelissa kuvaillaan HafenCity-hanketta, vertaillaan sitä muiden kaupunkien ranta-alueprojekteihin ja pohditaan, voisiko HafenCity toimia mallina myös muita kaupunkeja kehitettäessä.

## *– nya urbana landskap i gamla hamnområden*

**Urbanisering** är ett fenomen som idag pågår överallt i världen. Anhopningen av folk och ekonomisk verksamhet i städer har fått nya dynamiska former i alla världsdelar (Ache, Neuvonen 2014: 1). Behovet av nya slags förutseende redskap för stadsplaneringen är enormt just nu (Neumann, Hull 2009: 777). I de västerländska städer som inte vill växa utåt landsbygden skapar man nu nytt stadsrum genom att ändra om före detta industriområden till bostadsområden och genom att bygga nytt bland det gamla. HafenCity i Hamburg är ett av Europas största projekt för att utveckla innerstäder. Föreliggande artikel beskriver projektet, jämför det med strandområdesprojekt i andra städer, och dryftar i vilken mån det kunde tänkas tjäna som modell också i andra städer.



KUVIO 1. Hampuri ja Hafencity | FIGUR 1. Hamburg och Hafencity

**P**ROJEKTIN PÄÄMÄÄRÄNÄ on ottaa Kanta-Hampurin ranta-alueet uuteen käyttöön ja kehittää kantakaupunkialuetta, jossa sekoituvat asuminen, työssäkäynti, kulttuuri ja vapaa-aika (Hafencity 2016:1). 1990-luvulla Hampurin kaupunki tarttui tilaisuuteen muuttaa Hafencityn alue, joka ennen tunnettiin Großer Grasbrookin nimellä, uudeksi urbaaniksi ydinkeskustaksi. Rautasiripun romahtaminen oli muokannut perin pohjin Hampurin roolia. Se oli ollut aiemmin yksi suuri kaupunki muiden joukossa läntisen maailman itä laidalla, mutta nyt siitä tuli manner-Euroopan ydinalueella sijaitseva metropoli. Lisäksi yhteydet Pohjois-Eurooppaan nostettiin uudelle tasolle, ja Itämeren alueen merkitys kasvoi valtavasti. Tässä yhteydessä Hampurin pormestari Henning Voscherau tilasi tutkimuksen, jossa selvitettiin kantakaupungin reuna-alueiden uutta käyttöä kaupungin satamatoimintojen siirryttyä etelämmäksi. Suurimman osan Hafencityn alueesta omisti jo silloin Hampurin kaupunki, joka otti haltuunsa myös loput ratkaisevat osat. Vuonna 1997 Hafencityn kehittämisen johto siirrettiin satama- ja liiketoiminnan kehittämissyhtiö GMS:lle (vuodesta 2004 Hafencity Hamburg GmbH), joka oli juuri perustettu tätä tarkoitusta varten.

**I**DÉN MED PROJEKTET är att ta strandområdena i Hamburgs innerstad i bruk och att utveckla en innerstad där boende, förvärsarbete, kultur och fritid samsas (Hafencity 2016:1). På 1990-talet grep Hamburgs stad tillfället att förändra Hafencity-området, tidigare känt som Großer Grasbrook, till en ny urban stads kärna. I och med att Järnrindån fallit hade Hamburg plötsligt fått en ny roll. Från att tidigare ha varit en stor stad bland många i västvärldens östra kant blev Hamburg nu plötsligt en metropol i den europeiska kontinentens kärnområde. Dessutom lyftes kontakterna till Nordeuropa till en ny nivå, och Östersjözonens betydelse växte enorm. I detta skede beställde Hamburgs borgmästare Henning Voscherau en utredning för att klargöra hur områdena i kanten av innerstaden kunde användas nu då stadens hamnfunktioner flyttats söderut i staden. Största delen av Hafencityns område ägdes redan av Hamburgs stad, som då tog även de återstående viktiga delarna i besittning. År 1997 överfördes ledningen för Hafencityns utvecklande på GMS (fr.o.m. år 2004 Hafencity Hamburg GmbH), ett nygrundat bolag för utvecklande av hamn- och affärsverksamheten i området.

Osakeyhtiö Hafencity Hamburg GmbH raivaa ja käsittelee maa-alueet, suunnittelee ja rakentaa julkista tilaa ja infrastruktuuria sekä hankkii kiinteistökehittäjät. Yhtiö vastaa myös mediayhteyksistä ja tiedottamisesta. Tämän lisäksi se ohjeistaa alueen toimijoita uuden urbaanin kehityksen suuntaan erityisesti liittyen kaupunkimaisuuteen ja kestäväan kehitykseen (Hafencity Projects 2016:6). Hafencityn 157 hehtaarin suuruisesta alueesta kehitetään uutta keskusta-alueita, missä yhdistyvät työ ja asuminen, kulttuuri ja vapaa-aika sekä turismi ja vähittäiskauppa (7 000 asuntoa ja 45 000 ihmisen työpaikat). Alue erottuu hyvin keskeisellä sijainnillaan muista ranta-alueiden kehittämishankkeista muualla maailmassa. Se, että eri käyttötarkoituksia on sekoitettu hienosyisesti, ja alueella sovelletaan korkeita ekologisen kestävyden ja urbaaniuden standardeja, on johtanut innovatiiviseen kehittämistapaan. Tästä yksi esimerkki on maan ja veden välinen tiivis vuorovaikutus: patopenkereitä ei ole. Maanpinnan taso koko Hafencityn alueella on korotettu 8–9 metriin, laitureita ja rantapromenadeja lukuun ottamatta. Hafencity Hamburg GmbH kehittää nyt uutta urbaania topografiaa entisille satama- ja teollisuusalueille (Hafencity Projects 2016: 8).

Aktiebolaget Hafencity Hamburg GmbH röjer och bereder markområdena, planerar och bygger offentliga utrymmen och infrastruktur och engagerar firmor för att utveckla fastigheter. Bolaget svarar även för mediakontakterna och informeringen, och därutöver vägleder man de lokala aktörerna i urban utveckling i synnerhet då det gäller urbanitet och hållbar utveckling (Hafencity Projects 2016:6). Hafencityns 157 hektar stora område utvecklas till ett nytt centrumområde som förenar arbete och boende, kultur och fritid samt turism och detaljhandel. (7 300 bostäder och arbetstillfällen för 45 000 personer). Med sitt absolut centrala läge särskiljer sig området från övriga strandområdesutvecklingsprojekt på andra håll i världen. Det faktum att olika funktioner blandats i detalj och att man i området tillämpar höga standarder för ekologisk hållbarhet och urbanitet har inneburit ett mycket innovativt utvecklingsgrepp. Ett exempel på detta är den täta växelverkan mellan land och vatten: några fördämningsvallar finns inte. Marknivån i Hafencity har höjts till 8-9 meter, med undantag av kajer och strandpromenader. Hafencity Hamburg GmbH utvecklar nu en ny urban topografi i det före detta hamn- och industriområdet (Hafencity Projects 2016: 8).

TAULUKKO 1. Tilastollinen vertailu: Hafencity, Hamburg Mitten piiri sekä koko Hampuri (2015)\*

	HAFENCITY	HAMBURG MITTEN PIIRI DISTRIKTET HAMBURG MITTE	HAMPURI   HAMBURG
Asukkaita Invånare	2 093	292 659	1 803 752
Pinta-ala (km <sup>2</sup> ) Areal (km <sup>2</sup> )	2,4	142,3	755,3
Asukastiheys (as./km <sup>2</sup> )** Invånare per km <sup>2</sup> **	864	2 057	2 388
Tulot (€) veronmaksajaa kohti Inkomst (€) per skattebetalare	81,470	23,802	35,567
Työttömyysaste Arbetslöshetsgrad	1,3	8,1	5,7

\* Oma taulukko, perustuu Hampurin ja Schleswig-Holsteinin tilastoviranomaisen vuoden 2015 tietoihin  
\*\* 14 000:lla asukkaalla vuonna 2030 väestötiheys tulee olemaan noin 5 800/km<sup>2</sup>.

TABELL 1. Statistisk jämförelse: Hafencity, distriktet Hamburg Mitte samt hela Hamburg (2015)\*

\* Egen tabell, bygger på uppgifter för 2015 från Hamburgs och Schleswig-Holsteins statistikväsende

\*\* Med 14 000 invånare år 2030 kommer folktätheten att vara ca. 5 800 per km<sup>2</sup>.

### **HafenCityn kaavan toteutus**

HafenCityn myötä Hampurin kantakaupungin alue laajenee 40 prosentilla. Alueen yksityiskohtainen toteutuskonsepti perustuu vuoden 1999 kaupunkisuunnittelukilpailun voittajaehdotukseen, jonka laati hollantilainen Kees Christiaanse ASTOC-arkkitehtitoimistosta. Yleiskaava hyväksyttiin Hampurin senaatissa 27. helmikuuta 2000. Tänäpäin lähes 40 prosenttia alueesta on jo rakennettu, ja koko projektin on määrä olla valmis 2020-luvun loppuun mennessä. Pitkä aikajänne on johtanut siihen, että suunnitelmiin on tullut muutoksia myös matkan varrella. Esimerkkinä mainittakoon, että asuntojen määrää nostettiin vuonna 2010 kaupungin väkiluvun kasvun takia. Laajan yleisökuulemisen jälkeen kaavaa lisäksi tarkennettiin samana vuonna itäisten osien kehittämisen osalta. (HafenCity Projects 2016:14).

HafenCityn alue on jaettu kymmeneen korttelikonaisuuteen, joilla on kullakin oma painotuksensa. Esimerkiksi Brooktor/Ericus on suunnattu yritysten pääkonttoreille, ja Elbtorquartier on osamiskortteli. Alueen itäisen osan kolme korttelia (Baakenhafen, Oberhafen ja Elbbrücken) jäävät kuljetusreittien ja niiden vaatimien melusteiden taakse eristykseen muusta alueesta, mutta se luo mahdollisuuksia yksilöllisille ja innovatiivisille korttelikonsepteille. Baakenhafen keskittyy vapaa-aikaan ja elämisen laatuun, Oberhafen luovuuteen ja kulttuuritoimintoihin ja Elbbrücken yhdistää liiketoimintaa ja asumista (HafenCity Project 2016: 15). Tiivis rakentaminen ja vanhan satama-alueen aiempien yritystoimintojen siirtyminen toisaalle on mahdollistanut toteutettavan kerrosalan nostamisen 1,5 miljoonasta 2,32 miljoonaan neliometriin. Lisäksi HafenCityyn rakentuu 28 hehtaaria julkista tilaa, johon sisältyvät alueen kävelyreitit (HafenCity Project 2016: 15).

### **Miten HafenCityn kehittämistä johdetaan**

HafenCity Hamburg GmbH -yhtiön johtoon kuuluvat kaupungin rahoituksesta, taloudesta, kulttuuritoimesta, koulutuksesta ja kaupunkikehityksestä vastaavat virastopäälliköt. Näin ollen yhtiöllä on hyvät yhteydet eri hallinnonaloille ja laaja poliitti-

### **Hur planen för HafenCity verkställs**

I och med HafenCity växer Hamburgs innerstadsområde med 40 procent. Det detaljerade verkställighetskonceptet för området bygger på det vinnande förslaget i en stadsplaneringstävling år 1999, nämligen holländska arkitektbyrån Kees Christiaanse ASTOC:s förslag. Generalplanen godkändes av Hamburgs senat den 29 februari 2000. Idag har nästan 40 procent av området byggts, och hela projektet ska enligt planerna stå klart före slutet av 2020-talet. Det långa tidspannet har inneburit att det med åren gjorts förändringar i planerna. Som exempel utökades antalet bostäder år 2010 i och med att stadens folkmängd växte. Efter en omfattande kommentaromgång bland allmänheten preciserades planen dessutom samma år för de östliga delarnas vidkommande. (HafenCity Projects 2016:14).

HafenCitys område är uppdelat i tio kvartershelheter som var och en har sin egen betoning. Som exempel har Brooktor/Ericus inriktats på företags huvudkontor, medan Elbtorquartier är ett kunskapskvarter. Tre kvarter i områdets östra del (Baakenhafen, Oberhafen och Elbbrücken) blir på grund av transportleder och därtill anknytande bullerhinder avskilda från resten av HafenCity, men det ger å andra sidan möjlighet till detaljerade och innovativa kvarterskoncept. Baakenhafen är inriktat på fritid och livskvalitet, Oberhafen på kreativitet och kulturella funktioner, och Elbbrücken förenar affärsverksamhet med boende (HafenCity Project 2016: 15). I och med det täta byggandet och att affärsverksamheten i det gamla hamnområdet flyttat bort har det blivit möjligt att öka den nya våningsytan från 1,5 miljoner till 2,32 miljoner kvadratmeter. Dessutom uppstår 28 hektar offentligt utrymme, där promenadstråk ingår (HafenCity Project 2016: 15).

### **Hur utvecklandet av HafenCity styrs**

I bolaget HafenCity Hamburg GmbH styre ingår cheferna för de ämbetsverk i staden som ansvarar för finansiering, ekonomi, kultur, utbildning och stadsutveckling. Därmed har bolaget goda kontakter till olika förvaltningsgrenar och ett brett politiskt stöd.

nen tuki. Yhtiön henkilökunta edustaa monen eri alan asiantuntemusta ja erikoisosaamista, esimerkiksi kaupunkisuunnittelun, kaupunkisosiologian ja kiinteistöalan. Se, että HafenCity Hamburg GmbH on asemaltaan ja luonteeltaan yksityinen yritys, tuo joustavuutta sen toimintatapoihin ja rahoitusmahdollisuuksiin. Se pystyy myös luomaan yhteistyökumppanuuksia hyvin erilaisten sidosryhmien kanssa (Krüger 2009: 196).

Sijoittajien valinta on tärkeä vaihe HafenCityn aluerakentamisessa, koska sijoittajilla on kehittämisprosessissa vahva rooli. Niinpä yhtiö käyttääkin tähän soveltuvaa erikoista työkalua, niin sanottua myyntiä edeltävää suunnitteluvaihetta. Ensiksi HafenCity Hamburg GmbH tarjoaa tontin sitä anoneelle sijoittajalle. Sen jälkeen sijoittajalla on 12 kuukautta aikaa kehittää tontille konsepti ja julistaa arkkitehtikilpailu. Jos sijoittaja ja kehitysyhtiö pääsevät yhteisymmärrykseen konseptista ja kilpailun tuloksesta, sijoittaja saa ostaa tontin. Näin ollen konseptin laatu on asuin- ja toimistorakennusten tarjouskilpailuissa ratkaiseva tekijä ja myyntihinta vasta toissijainen. Hampurin kaupungilla on mahdollisuus vaikuttaa ja reagoida valintaprosesseihin kehitysyhtiön avulla (Krüger 2009: 196).

Kaupungin asukkaiden osallistaminen on myös tärkeää, jotta varmistetaan, että tällaisilla suuren mittakaavan suunnitteluhankkeilla on heidän hyväksyntänsä ja että kokevat ne omikseen (Danielzyk, Knieling 2011:488). Muuten konflikteilta ei voida välttyä (ks. esim. Stuttgart 21). HafenCity Hamburg GmbH toimii aktiivisesti ja käyttää huomattavasti rahaa erilaisten kohderyhmien tavoittamiseen eri tasoilla. Pääasiallinen työkalu tiedottamisessa on HafenCity Infocenter Kesselhaus. Tässä tiedotuskeskuksessa on kehitysprosessia esittelevä pysyvä näyttely, ja kiinnostuneille tarjotaan myös ilmaisia kiertoajeluita alueelle. Erilaisia kulttuuritapahtumia kuten kabeareita ja ulkoilmakonsertteja käytetään lisäksi asukkaiden osallistamiseen. Siksi HafenCity järjestää julkista tilaa kulttuurisektorin toimijoiden käyttöön esimerkiksi Oberhafenin alueella.

Vaikka yhtiö panostaa paljon asukkaiden informoimiseen, on todettava, että varsinaisia välineitä, joilla suunnittelusta tehtäisiin aidosti osallistavaa, ei

Företagets personal företräder expertis och specialkunnande inom många branscher, såsom stadsplanering, stadssociologi och fastighetsväsende. Det faktum att HafenCity Hamburg GmbH till sin ställning och natur är ett privat företag ger flexibilitet i dess verksamhet och dess möjligheter att få finansiering. Likaså kan bolaget bilda samarbetspartnerskap med instanser av mycket varierande slags (Krüger 2009: 196).

Valet av investerare är ett viktigt skede i byggandet av HafenCity, i och med att dessa har en stark roll i utvecklingsprocessen. Därför använder bolaget ett för ändamålet lämpat redskap, nämligen att objektet måste planeras innan det säljs. Till först anvisar HafenCity Hamburg GmbH en tomt åt investerare som ansökt om tomt. Därefter har investerarna 12 månader på sig att utveckla ett koncept för tomten och utlysa en arkitektävling. Om investeraren och utvecklingsbolaget kan enas om konceptet och tävlingens resultat får investeraren köpa tomten. På det viset är det konceptets kvalitet som främst avgör anbudsavlingarna för bostads- och lokalbyggen, medan försäljningspriset kommer i andra hand. Hamburgs stad har möjlighet att inverka och reagera på urvalet via utvecklingsbolaget (Krüger 2009: 196).

För att trygga att detta slags storskaliga planeringsprojekt får invånarnas godkännande och att de upplever dem som sin egen sak är det viktigt att delaktiggöra också invånarna (Danielzyk, Knieling 2011:488). Annars är konflikter oundvikliga (se t.ex. Stuttgart 21). HafenCity Hamburg GmbH verkar aktivt och med stor budget för att nå olika slags målgrupper på olika nivåer. Det huvudsakliga informeringsverktyget är HafenCity Infocenter Kesselhaus. I infocentret finns en permanent utställning om utvecklingsprocessen, och för intresserade finns det möjlighet till en gratis rundtur i området. Dessutom används olika kulturevenemang, såsom kabaréer och friluftskonsertter, för att engagera invånarna. Därför ordnar HafenCity offentligt utrymme för aktörer inom kultursektorn till exempel på området Oberhafen.

Trots att bolaget satsar mycket på att informera invånarna får man konstatera att några redskap för att på riktigt delaktiggöra invånarna i planeringen

juuri ole. Asukkailla ei ole paljonkaan todellista vaikutusvaltaa alueen ja julkisten tilojen kehittämiseen, koska HafenCityn kaava (ns. Masterplan) ei ole virallinen suunnittelutyökalu ja koska koko prosessia ohjaa HafenCity Hamburg GmbH itse ja vain epäsuorasti Hampurin kaupunki.

### Kantakaupunkien ranta-alueiden kehittämishankkeiden vertailua

Kaupungistumisen kiihtyminen on lisännyt tarvetta löytää uusia työkaluja kantakaupunkialueiden kehittämiseen. Hampurin HafenCity on hyvä esimerkiksi entisten teollisuusalueiden muuntamishankkeesta. Erityisesti entiset satama-alueet, jotka usein sijaitsevat lähellä kaupungin keskustaa, tarjoavat tärkeitä maa-alueita suurkaupunkien kehittämiseen. Teollisuuden ja satamatoimintojen muuttaessa pois tällaiselle kehittämiselle on avautunut viime vuosina paljon mahdollisuuksia, esimerkkeinä vaikkapa Lontoon Docklands, Sydneyn Darling Harbour ja Helsingin Jätkäsaari. Euroopan kaupungeilla on monia yhteisiä haasteita kuten ilmastonmuutos ja kestävä kehitys, ja niihin voitaisiin myös reagoida melko samoilla tavoilla.

egentligen inte finns. Invånarna har alltså i praktiken inget större inflytande på hur området och de offentliga rummen utvecklas. Stadsplanen för HafenCity (s.k. Masterplan) är ju inte ett officiellt planeringsverktyg och hela processen styrs av HafenCity Hamburg GmbH själv och bara indirekt av Hamburgs stad.

### Jämförelse av projekt som utvecklar strandområden i innerstäder

Den allt snabbare urbaniseringen har ökat behovet av nya redskap för att utveckla innerstadsområden. HafenCity i Hamburg är ett gott exempel på hur ett före detta industriområde omvandlas. I synnerhet gamla hamnområden, som ofta ligger nära stadskärnan, ger fina möjligheter att utveckla storstäder. I och med att industrier och hamnfunktioner flyttat bort har det på senare år öppnat sig många sådana utvecklingsmöjligheter. Docklands i London är ett exempel, liksom också Darling Harbour i Sydney och Busholmen i Helsingfors. Städerna i Europa har många gemensamma utmaningar, såsom klimatförändring och hållbar utveckling, och på dem kunde man reagera på ganska liknande vis.

Helsingin Jätkäsaaren entisen satama-alueen kehittämishanke on ollut käynnissä vuodesta 2009 alkaen (Helsingin kaupunki 2017:1). Alueelle, joka sijaitsee kymmenen minuutin raitiovaunumatkan päässä ydinkeskustasta, rakennetaan asunnot 17 000 asukkaalle ja toimitilat 6 000 työpaikalle. Julkisen liikenteen lisäksi alueelle vie pyöräily- ja kävelyreitit. Uuden alueen rakenne on sekoitus asuntoja ja työpaikkoja, ja meren äärelle mahtuu myös viheralueitakin: 18 hehtaaria puistoa noin sadan hehtaarin alueella. Keskeinen sijainti tekee alueesta yrityksille otollisen sijainnin, olipa kyse kivijalkatiloista tai ylempien kerrosten toimistoista. Eräs haaste uudelle alueelle tulee olemaan yhteisöllisyyden luominen. HafenCityssä katutasojen tilojen tulee olla yleisessä käytössä eli esimerkiksi kauppoja, ravintoloita tai gallerioita. Jätkäsaarassakin tämä on suunnitelmassa, ja ajatuksena on luoda vilkasta kaupunkitunnelmaa (emt.). Uusi kaupunginosa pyrkii keskittymään jo syntyneen perusrakenteen ympärille ja kehittämään tiivistä kaupunkia, jotta etäisyydet pysyisivät lyhyinä. Sama kestävä kehityksen mukainen ajatus löytyy HafenCityn strategiasta.

Projektet för utvecklande av före detta hamnområdet vid Busholmen i Helsingfors har varit igång allt sedan år 2009 (Helsingin kaupunki – Helsingfors stad 2017:1). I detta område, som ligger på tio minuters avstånd med spårvagn från den absoluta stadskärnan, byggs nu bostäder för 17 000 invånare och lokaler för 6 000 arbetsplatser. Till området kommer både kollektivtrafik och promenad- resp. cykelleder. Det nya området är en blandning av bostäder och arbetsplatser, och även grönområden anläggs vid havsstranden: 18 hektar park på ett cirka hundra hektars område. Det centrala läget gör Busholmen till en bra placering för företag såväl på gatuplanet som i kontoren högre upp. En utmaning för det nya området torde bli att skapa en känsla av tillhörighet och gemenskap. I HafenCity skall utrymmena på gatuplanet vara gjorda för allmänheten, till exempel i form av butiker, restauranger eller gallerier. Även i Busholmen ingår detta i planen, och tanken är att skapa en atmosfär av stadsvimmel (idem). Den nya stadsdelen försöker dels anhopa sig kring den redan befintliga infrastrukturen, dels vara tätt bebyggt, för att avstånden måtte hållas korta. En liknande tanke – enligt principen om hållbar utveckling – finns i HafenCitys strategi.

**TÄULUKKO 2.** Kantakaupunkien ranta-alueiden kehittämishankkeiden vertailu: HafenCity, Jätkäsaari, Älvstaden\*

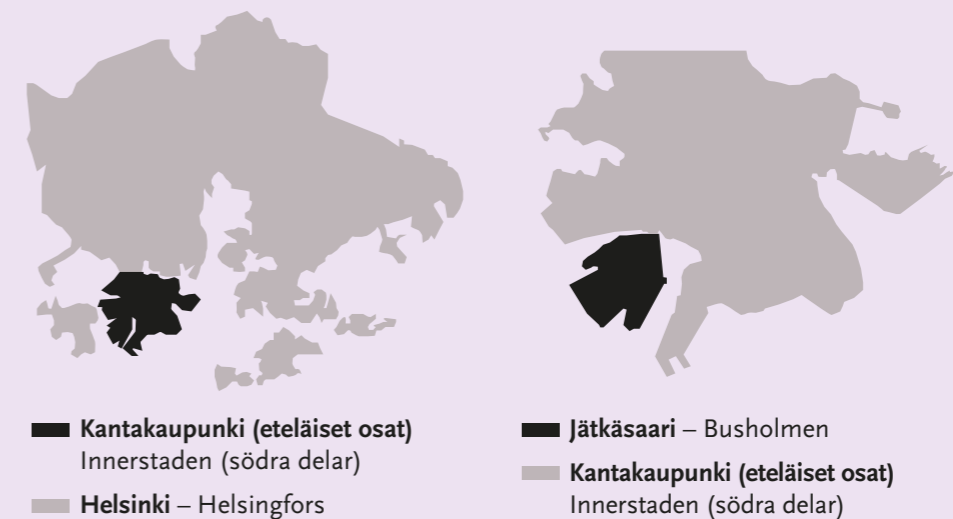
	HAFEN CITY	JÄTKÄSAARI BUSHOLMEN	ÄLVSTADEN
Rakennetaan vuosina <i>Byggs åren</i>	2001–2030	2009–2030	2015–2050
Pinta-ala, ha <i>Areal, ha</i>	157	100	—
Suunniteltu asukasluku <i>Planerad folkmängd</i>	14 000	17 000	60 000
Suunniteltu työpaikkamäärä <i>Planerat antal jobb</i>	45 000	6 000	48 000
Kerrosala, m <sup>2</sup> <i>Våningsyta, m<sup>2</sup></i>	2 400 000	900 000	5 000 000

\*) Oma taulukko, lähteet Göteborgs stad 2017, Helsingin kaupunki 2017 ja HafenCity 2016

\*) Egen tabell, källa Göteborgs stad 2017, Helsingfors stad 2017 och HafenCity 2016

**TABELL 2.** Jämförelse av projekt för att utveckla strandområden i innerstäder: HafenCity, Busholmen och Älvstaden\*

**KUVIO 2.** Helsinki ja Jätkäsaari **FIGUR 2.** Helsingfors och Busholmen





Göteborgissa Älvstadenin kaupunkikehittämissuunnitelma on vielä käynnistymisvaiheissaan, ja rakentamisen on määrä jatkua aina vuoteen 2050 saakka. Kaupunki näkee tulevaisuuden haasteinaan ilmastomuutoksen, sosiaalisen eriarvoistumisen sekä talouden muutoksen (Göteborgs stad 2012: 9). Ydin-keskustaa ympäröivän Älvstadenin kehittämisalueen visio on jaettu kolmeen strategiseen teemaan: Hela staden ("koota kaupunki yhteen"), Möta vattnet ("kohdata vesi"), ja Stärka kärnan ("vahvistaa keskustaa") (emt.) Nämä kolme aiheita tuovat läheisesti mieleen HafenCity:n, joka on samojen, meidän ajallemme tyyppisten haasteiden edessä. Erona hankkeissa on etenkin se, että Älvstaden on projektina paljon isompi eikä rajoitu yhtenäiselle alueelle. Näin ollen infrastruktuurilla voi olla tärkeämpi rooli siinä, miten alueen eri osat nivoutuvat toisiinsa.

Jätkäsaari ja Älvstaden ovat läheistä sukua HafenCitylle, sillä kaikissa kolmessa pyritään kehittämään kestäviä ja elinvoimaisia ranta-alueita. Kaikki ovat tässä suhteessa esimerkkejä jo pitempään jatkuneesta suuntauksesta. Erityisesti kävely- ja pyöräilyreittien lisääminen ovat hyvin lähellä HafenCity-projektin henkeä, kuten myös ajatus katukerrostun avoimuudesta yleisölle. Niissä moninaisissa ranta-alueiden kehityshankkeissa, joita eri maissa on käynnissä, onkin varmasti usein sovellettu toisista vastaavista hankkeista omaksuttuja vaikutteita. Toisaalta siihen, miten yksittäiset hankkeet organisoidaan ja viedään läpi, vaikuttavat myös kaupunkien yksilölliset toimintaympäristöt.

### Kaupunkikehittämisen malliesimerkki?

HafenCity toimii kasvavan metropolialueen ytimessä ja siinä yhdistyvät kantakaupungin palvelut, julkisten tilojen moninaisuus sekä rantasijainti. Kaiken kaikkiaan, HafenCity:n asema on mainio, ja sillä on oivalliset näkymät tulevaa kehitystä ajatellen. Niinpä sen ulottuvuuksien ja urbaanien ominaisuuksien vertaaminen ja soveltaminen muihin kaupunkeihin ei ole aivan helppoa. Kaupunkikehittämisen kontrollimenetelmät ovat kuitenkin niitä asioita, joita voitaisiin soveltaa muualla, kunhan niitä mukautetaan yksittäisiin hankkeisiin. Eritoten yksityisoikeus-

I Göteborg är projektet kring den nya Älvstaden ännu i begynnelsekedet, och byggandet ska fortsätta ända till år 2050. Som framtidsutmaningar ser man i Göteborg klimatförändring, social differentiering och ekonomisk förändring (Göteborgs stad 2012: 9). Visionen för Älvsstaden, som ska omge stadskärnan, har uppdelats i tre strategier, nämligen Hela staden (i bemärkelsen 'göra den hel'), Möta vattnet och Stärka kärnan (idem). Dessa tre teman påminner nära om HafenCity, som står inför samma utmaningar, typiska för vår tid. Skillnaden mellan projekten är för det första att Älvsstaden är mycket mera omfattande och inte begränsar sig till ett enhetligt område. Sälunda kan infrastrukturen spela en större roll i Göteborg för hur områdets olika delar anknyter till varandra.

Busholmen och Älvstaden är ändå nära besläktade med HafenCity, i och med att man i alla tre försöker utveckla hållbara och livskraftiga strandområden. I det avseende utgör alla tre exempel på en trend som pågått redan länge. I synnerhet står ökandet av promenad- och cykelleder mycket nära HafenCitys filosofi, liksom också tanken på att gatuplanen ska vara öppna för publik. Inom alla de många projekt för att utveckla strandområden som pågår i olika länder har man säkerligen ofta tagit intryck av liknande projekt på andra håll. Samtidigt påverkas sätten att organisera och genomföra projekten givetvis också av hurdana verksamhetsbetingelserna är i de olika städerna.

### Föredöme inom stadsutvecklande?

HafenCity verkar i kärnan av en växande metropolregion, och förenar sjöläge med innerstadsservice och en mångfald av offentliga utrymmen. Som helhet är HafenCitys situation genialisk, och man har utmärkta framtidsmöjligheter. Därmed är det inte helt lätt att göra jämförelser och tillämpa dess dimensioner och urbana egenskaper på andra städer. Men till de saker man kunde tillämpa på andra håll – förutsatt att man anpassar dem till de enskilda projekten – hör kontrollmetoderna kring stadsutvecklandet. I synnerhet är utvecklandet handlingskraftigare och effektivare vid ett företag, som ju lyder under privaträttslig lagstiftning. Bolaget HafenCity

den piiriin kuuluvan yhtiön johtama kehittäminen on toimintakykyisempää ja tehokkaampaa. Tähän kategoriaan kuuluva HafenCity GmbH -yhtiö on yhteisen hyvän asialla, mutta se on samalla myös suuntautunut taloudelliseen tehokkuuteen ja toteutettavuuteen (Krüger 2009: 198).

GmbH hör till denna kategori, och verkar för det allmänna bästa samtidigt som det är inriktat på ekonomisk effektivitet och genomförbarhet (Krüger 2009: 198).

KUVIO 3. Göteborg ja Älvstaden FIGUR 3. Göteborg ja Älvstaden



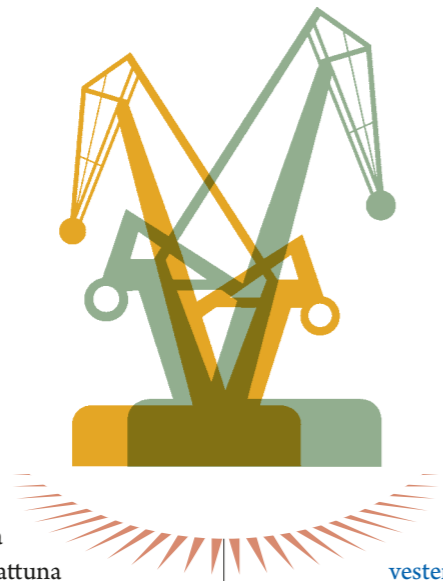
HafenCityn kehittämishankkeella on suuria vaikutuksia Hampuriin kaupunkiin. Se tukee entisten satama- ja teollisuusalueiden myöhempää kehittämistä, ja on tukenut Hampurin kansainvälisiä IBA Hamburg -rakennusmessuja (2006–2013) kaupungin eteläisemmissä osissa. Kaupunkirakentaminen ja julkiset alueet ovat korkeatasoisia; esimerkkinä jälkimmäisestä toimii 10,5 kilometrin pituinen kävelyreittien verkosto. Kun HafenCityn keskusta alkaa muotoutua Überseequartier-korttelin toisen puoliskon kehittämisen myötä, syntyy lisäksi paljon uusia työpaikkoja, asuntoja ja palveluja.

Utvecklingsprojektet HafenCity har stora verkningar för Hamburgs stad. Det stöder utvecklandet av gamla hamn- och industriområden i framtiden, och det har också stött den internationella byggmässan IBA Hamburg (2006–2013) i de sydliga delarna av staden. Stadsbygget och de offentliga områdena är högklassiga, exempelvis det 10,5 kilometer långa nätet av promenadvägar. Då HafenCitys centrum börjar ta form i och med att man utvecklar andra halvan av kvarteret Überseequartier föds dessutom många nya arbetstillfällen, bostäder och service.

HafenCityn korkeat tonttihinnat tuottavat kuitenkin samaan aikaan ongelmia. Niiden takia väestöpohjasta on tullut homogeenisempi ja ylempiin yhteiskuntaluokkiin painottuvampi kuin alun perin oli ajateltu (Krüger 2009: 197). Lisäksi alueelle on keskittynyt suhteettoman paljon julkisia investointeja Hampurin yleiseen tasoon verrattuna (esim. Elbphilharmonie, HafenCity Universität, Internationales Maritimes Museum). Kasvun tarina auttaa kansainvälisen huomion saavuttamisessa ja houkuttelee yrityksiä muualta Hampurista HafenCityyn. Tämän johdosta toimitilojen vajaakäyttö yleistyy vähemmän houkuttelevissa kaupunginosissa, mutta se luo toisaalta samaan aikaan tilaa uudelle kehittämiselle (Krüger 2009: 197; 198).

Vaikka Hampurin HafenCity voikin toimia muille kaupungeille yhtenä esimerkkinä siitä, miten vanhoja satama-alueita otetaan muuhun käyttöön, tärkeää on ottaa jokaisen kaupungin tilanne tapauskohtaisesti huomioon. Esimerkiksi Helsingin Jätkäsaaren ja Göteborgin Älvstadenin kehittämistä ohjaavat pitkälti samat ajatukset kuin HafenCityssä, mutta toteutus on erilaista. Joitakin HafenCityn piirteitä kuten organisaation rakennetta tai sijoittajien hankintaa voitaisiin soveltaa melko helposti muualla. Maankäytön suunnittelu (vrt. HafenCityn ”Masterplan”) täytyy puolestaan kalibroida paikalliseen suunnittelujärjestelmään sopivaksi. Asukkaiden osallistamisessa HafenCity ei toisaalta ole mikään malliesimerkki. Asukkaiden osallisuuden olisi syytä kohdistaa enemmän huomiota yksinkertaisesti siksi, että kantakaupunkien väestö on yleensä luonteeltaan monimuotoista. Joka tapauksessa HafenCityn kehittämisprosessi antaa melko väljästi liikkumavaraa ja mahdollisuuksia uusillekin kaupunkisuunnittelun strategioille. ☺

**Lukas Behrend** toimi Erasmus-harjoittelijana Helsingin kaupungin tietokeskuksessa syksyllä 2016.



Men ett problem är de höga tomtpiserna i HafenCity. De har lett till att befolkningsunderlaget blivit homogenerare och med större betoning på högre samhällsklasser än man ursprungligen tänkt sig (Krüger 2009: 197). Dessutom har området dragit till sig oproportionerligt mycket offentliga investeringar (t.ex. Elbphilharmonie, HafenCity Universität, Internationales Maritimes Museum).

HafenCitys tillkomstberättelse hjälper till att få internationell synlighet och lockar företag från andra delar av Hamburg. Därmed står allt fler affärslokaler tomma i de mindre attraktiva stadsdelarna, vilket i och för sig i sin tur ger möjligheter till nytt utvecklande där (Krüger 2009: 197; 198).

Fastän HafenCity i Hamburg kan tjäna som ett exempel för andra städer på hur gamla hamnområden tas i annat bruk är det viktigt att från fall till fall beakta varje enskild stads situation. Som exempel styrs utvecklandet i hög grad av samma tankar i HafenCity som i Busholmen i Helsingfors och i Älvstaden i Göteborg, men själva utförandet är annorlunda. En del saker i HafenCity, såsom organisationsstrukturen eller anskaffandet av investerare kunde ganska lätt tillämpas annanstans. Planerandet av markanvändningen (jfr. HafenCitys Masterplan) behöver för sin del kalibreras så det passar in i det lokala planeringssystemet. Men då det gäller att få med invånarna i planerandet är HafenCity inget föredöme. Det vore skäl att satsa mera på att engagera invånarna – av den enkla orsaken att innerstäders befolkning vanligtvis är av mycket skiftande slag. I varje fall ger utvecklandet i HafenCity ganska mycket spelrum och möjligheter också åt nya strategier inom stadsplaneringen. ☺

**Lukas Behrend** arbetade som Erasmus-praktikant vid Helsingfors stads faktacentral under hösten 2016.

#### Kirjallisuus | Litteratur

- Ache, P.; Neuvonen, A. (2014): Metropolitan Vision Making – Using Backcasting as a Strategic Learning Process to Shape Metropolitan Futures. <http://bit.ly/2kF2jYP> (30.1.2017)
- Helsingin kaupunki [Helsingfors stad] (2017): Jätkäsaari. <http://bit.ly/2mlmRX3> (24.2.2017)
- Göteborgs stad (2012): RiverCity Gothenburg Vision. <http://bit.ly/2kUEYGy> (25.2.2017)
- Göteborgs stad (2017): Developing a sustainable city. <http://bit.ly/2NLD4y> (24.2.2017)
- Danielzyk, R.; Knieling, J. (2011): Informelle Planungsansätze. In.: Borchard, K. et al (2011): Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung. Hannover, Verlag der ARL
- Güller & Güller architects urbanism (2011): RiverCity Gothenburg 'leap across the river.' <http://bit.ly/2lBdtR4> (24.2.2017)
- HafenCity (2016): The genesis of an idea. <http://bit.ly/2kNjcmx> (7.2.2017)
- HafenCity Projects (2016): Essentials, Quarters, Projects. Langebartels & Jürgens, Hamburg
- Krüger, T. (2009): HafenCity Hamburg – Ein Modell für moderne Stadtentwicklung?. <http://bit.ly/2jIDXGp> (30.1.2017)



**Helsingin Jätkäsaaren ja Göteborgin Älvstadenin kehittämistä ohjaavat pitkälti samat ajatukset kuin HafenCityssä, mutta toteutus on erilaista.**

Neumann, M.; Hull, A. (2009): The futures of the city region. Regional studies, vol. 43, no.6, pp. 777-778.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig Holstein (2015): Hamburger Stadtteil-Profile 2015. <http://bit.ly/2IRPwpw> (24.2.2017)



# *Summary in English*



**TAMÁS LAHDELMA:**

***Proximity of businesses and its effect on labour flows in the Helsinki Metropolitan Area***

Geographic proximity of enterprises (kind-of-activity units) form stronger and denser networks of labour flows within an urban area. Moreover, networks formed through employees changing jobs are linked to a higher level of productivity in business units. These findings support the notion that mobility of labour increases the productivity and competitiveness of enterprises, industries and geographical areas. It can be concluded that the development of business clusters in urban areas through land use planning can create better business opportunities for enterprises and improve the functioning of the labour market.

**NETTA MÄKI:**

***Helsinki has higher mortality than the rest of Finland – why does morbidity appear to be lower?***

The age-standardised mortality rate of the working-age population in Helsinki is approximately 15 per cent higher than in the rest of Finland. Despite the higher mortality registered in Helsinki, the morbidity indexes published by the National Institute for Welfare and Health THL and the Social Insurance Institution of Finland KELA both give lower morbidity rates for Helsinki compared to Finns on average. The apparent conflict between higher mortality and lower morbidity can be explained at least partly by the methods according to which the morbidity indexes are composed. Although both the THL and KELA indexes give a comprehensive and reliable picture of morbidity, many of the indicators included in them are less relevant for Helsinki than the rest of Finland. Another factor likely to explain the contrast is the higher degree of socioeconomic polarisation in the population of Helsinki compared to Finland as a whole.



HELSINKI KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / REIA JUUSÄRVI



HELSINKI KAUPUNGIN AINEISTOPANKKI / MATTI TIRRI



**PASI MÄENPÄÄ & MAIJA FAEHNLE:**

***Urban civic activism – solutions for governing a self-organising city community***

The article seeks to identify areas of activity that local governments should focus on in order to better adapt themselves to working together with the civic community fostered by a new generation of urban activists, which the authors term the ‘fourth sector’. The fourth sector typically forms itself through online platforms, and the actors often function on a temporary basis and cannot thus constitute a permanent partner for the city authorities. The authors posit the term ‘hybrid governance’ (hybridihallinnointi) to describe the authorities’ readiness for fruitful cooperation with the fourth sector on several levels, adapting their approach case by case depending on the types of partners they work with.

**JENNI NEUVONEN:**

***Should we hop on a busa or a dösa?***

The ‘Helsinki slang’ (stadin slangi) developed in the late 19th century as a lingua franca for the bilingual Finnish- and Swedish-speaking worker population living in Kallio and surrounding inner-city districts. This article examines how certain early words describing modes of public transport have survived until modern day, despite the transformation of the original slang into contemporary youth speech styles. It can be noted, for example, that the slang term spora (‘tram’) is still widely in use across all age groups whereas skuru – a synonym also dating back to the beginning of the 20th century – is now employed mainly by older Helsinkians with a slang background.

**JOHANNA LILIUS:**

***Using arts and culture in suburban community-building – immigrant perspectives***

The article discusses the results of a recent research project exploring the potential of arts and culture in the development of suburban neighbourhoods and assessing audience development efforts by the Finnish National Theatre in Kontula, a district in eastern Helsinki. The research concluded that the theatre's project in Kontula succeeded in empowering its participants and reinforcing a sense of community and local identity. However, arts and culture do not offer 'quick wins' for solving social problems in a community. Another point emphasised in the research was that setting clear goals for community arts projects at district level, and monitoring the results, is essential for assessing the impact of such projects.

**OLLI VOUTILAINEN:**

***Copenhagen – a little masterpiece of urban planning***

The article tracks the historical foundations of Copenhagen's success as a well-planned and livable metropolis, citing especially the so-called Finger Plan (Fingerplanen) which guided the expansion of Copenhagen along five radial 'fingers' centred around local train lines. The vision for this urban plan was first presented in 1928 and the plan was finalised in 1947. The fact that the planning of Greater Copenhagen was initiated before Modernist planning ideals became influential has allowed Copenhagen to base the development of its urban structure primarily on public transport. Copenhagen is less dependent on private car traffic than many peer cities. The solid foundation laid out in the Finger Plan has also helped more recent developments such as Copenhagen's climate policies and the creation of cycling routes.

**LUKAS BEHREND:**

***HafenCity in Hamburg – making new urban landscapes***

Redevelopment of brownfield sites formerly occupied by industry and ports represents one solution for cities seeking sustainable growth and wishing to avoid urban sprawl. The HafenCity project in Hamburg will have a considerable impact on the City of Hamburg by enabling 14,000 inhabitants and an estimated 45,000 jobs to be located in the former harbour area near the city centre. The article looks at the planning, organisational structure and implementation of the HafenCity project and contrasts it with similar major waterfront development projects in Helsinki and Gothenburg.



HELSINKI KÄRPÄNEN AINEKOPANKKI / LAURI POTO

**KVARTTI** on Helsingin kaupungin tietokeskuksen julkaisema Helsinkiä ja Helsingin seutua koskevaa ajankohtaista tutkimus- ja tilastotietoa esittelevä lehti. Kvartti on suunnattu paitsi päätöksenteon tueksi Helsingin päättäjille ja suunnittelijoille, myös kaikille muille, jotka haluavat tarkemmin perehtyä kaupunki-ilmiöitä koskevaan tietoon. Lehti on alusta saakka ollut kokonaan kaksikielinen (suomi/ruotsi). Nykyisin yksi numero vuodessa on englanninkielinen. **QUARTERLY** pyrkii palvelemaan lukijoita ja yhteistyökumppaneita kansainvälisesti.

#### Ohjeita kirjoittajille

Aineisto lähetetään mieluiten sähköpostin liitetiedostona ja tekstit voivat olla suomen-, ruotsin- tai englanninkielisiä. Artikkelin alkuun tulee lyhyt sisältöä kuvaava ingressi. Artikkelin toivotaan painottuvan tulosten/tulkintojen esittelyyn. Otsikkojen tulee olla kertovia eivätkä johdanto, lopuksi, keskustelua -tyyppisiä. Tekstin maksimipituus on 4–5 sivua eli n. 1 700 sanaa / 15 000 merkkiä. Tekstejä kirjoitettaessa on otettava huomioon, että

- Teksti aloitetaan vasemmasta reunasta ilman sisennyksiä, tasaus ainoastaan vasempaan reunaan.
- Pakollista rivinvaihtoa käytetään vain kappaleiden lopussa. Kappaleiden väliin jätetään yksi tyhjä rivi. Tavutusta ei käytetä.
- Lähdeviitteet sijoitetaan tekstissä sulkeisiin siten, että ensiksi tulee kirjoittajan nimi, sitten lähteen julkaisu-vuosi ja lopuksi mahdollinen viittauksen sivunumero (esim. Karisto & Monten 1996, 25). Alaviitteitä tulee välttää.
- Kuvioiden, taulukkojen ja karttojen numeroaineisto toimitetaan mieluiten Excel-tiedostona. Niiden otsikot kirjoitetaan tekstiin ja niitä tehtäessä tulee huomioida, että otsikot ja selitteet tulevat lopulliseen tekstiin kahdella kielellä (poikkeuksena **QUARTERLY**).
- Valokuvat ovat suotavia, niiden minimiresoluutio on 300 dpi. Tiedostomuoto on jpg tai tiff.
- Lähdeluettelo liitetään kirjoituksen loppuun otsikolla *Kirjallisuus*.

Julkaistusta artikkelista maksetaan 300 euron kirjoittajapalkkio.  
Kvartin aineisto- ja ilmestymispäivät ovat loppuvuonna 2017 seuraavat:

KVARTTI	AINEISTO TOIMITUKSEEN	LEHTI ILMESTYY
3/2017	11.8.2017	syyskuu 2017
4/2017	22.9.2017	joulukuu 2017

## Uusi verkkolehti tarjoilee tuoretta kaupunkitietoa ja tutkijoiden blogeja

**Kvartti** on avautunut uudella verkkosivustolla, josta lehden tutkimusartikkelit löytyvät entistä helpommin ja ovat luettavissa kätevästi **myös mobiililaitteilla**. Sisältö on selailtavissa artikkelien aihepiirin, kirjoittajan ja julkaisuaian mukaan.

Verkkolehdestä löytyy myös Helsingin kaupungin tietokeskuksen **blogi**, joka raottaa ovea tutkijoiden työhuoneisiin ja tarjoaa monenlaisia näkökulmia Helsinkiä koskevaan tietoon ja sen tuottamiseen.

**kvartti** verkkolehti  
webbtidskrift  
[www.kvartti.fi](http://www.kvartti.fi)



Helsingin kaupunki  
Tietokeskus

#### kvartti -lehden toimitus

**Päätoimittaja** Timo Cantell  
puh. (09) 310 73362  
etunimi.sukunimi@hel.fi

**Toimittaja** Teemu Vass  
puh. (09) 310 64806  
etunimi.sukunimi@hel.fi

**Osoite:** Tietokeskus, PL 5500, 00099 Helsingin kaupunki  
**Käyntiosoite:** Ympyrätalo, Siltasaarenkatu 18–20 A, 5 krs.  
**Internet:** [www.hel.fi/tietokeskus](http://www.hel.fi/tietokeskus)



2/2017

# kvartti

[www.kvartti.fi](http://www.kvartti.fi)

► Pääkirjoitus | *Ledare*: **TIMO CANTELL**

## **TAMÁS LAHDELMA**

- *Toimipaikkojen läheisyys ja työvoimavirtojen verkostot pääkaupunkiseudulla*
- *Arbetsställsnärhet och arbetskraftsflödesnätverk i huvudstadsregionen*

## **NETTA MÄKI**

- *Helsinkiläisten kuolleisuus muuta maata korkeammalla tasolla – miksi sairastavuus silti vaikuttaa vähäisemmältä?*
- *Dödligheten är högre i Helsingfors än i övriga Finland, så varför verkar sjukligheten lägre i Helsingfors?*

## **PASI MÄENPÄÄ & MAIJA FAEHNLE**

- *Kaupunkiaktivismi: ratkaisuja itseorganisoituvan kaupunkiyhteisön hallintaan*
- *Stadsaktivismen: styrningslösningar för en självorganiserande stadsgemenskap*

## **JOHANNA LILIUS**

- *Kulttuuria ja taidetta lähioon – alueellinen kulttuurityö erityisesti maahanmuuttajien näkökulmasta*
- *Kultur och konst ut i förorten – lokalt kulturarbete ur i synnerhet invandrarnas synvinkel*

## **JENNI NEUVONEN**

- *Tsörataaks busal vai hypätääks dösään?*
- *Faa vi me busa eller dösä?*

## **OLLI VOUTILAINEN**

- *Kööpenhamina – kaupunkisuunnittelun pieni mestariteos*
- *Köpenhamn – ett litet mästerverk av stadsplanering*

## **LUKAS BEHREND**

- *HafenCity Hamburg – usia kaupunkimaisemia entisille satama-alueille*
- *HafenCity Hamburg – nya urbana landskap i gamla hamnområden*
- *Summary in English*

