



Helsingin Yleiskaava 2002, selvitys, 28.9.2001  
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston  
selvityksiä 2001:4





Elina Tuominen

**PITÄJÄ – LÄHIÖ – KAUPUNGINOSA**  
**Koillisen Helsingin ominaispiirteitä**

**HELSINGIN KAUPUNKI  
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO**

Kansakoulukatu 3  
00100 Helsinki

KUVAILULEHTI

Tekijä(t)  Elina Tuominen	
Nimeke  Pitäjä – lähiö – kaupunginosa. Koillisen Helsingin ominaispiirteitä	
Sarjan nimeke  Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä	
Sarjanumero  2001: 4	Julkaisuaika  1.10.2001
Sivuja  40	Liitteitä  -
ISBN  -	ISSN  1235-4104
Kieli koko teos  FIN	Yhteenveto  FIN
Tiivistelmä <p>Tässä työssä käsitellään koillisia kaupunginosia ja niiden erityispiirteitä. Selvityksen takoituksena on olla yleiskaavatyön valmisteluaineistona ja koillisten kaupunginosien profiloitumisen apuna.</p> <p>Selvityksessä käsitellään koillisia kaupunginosia kokonaisuutena esimerkiksi kaupunkirakenteen, toimintojen sijoittumisen, liikenteen ja palvelujen kannalta. Toisaalta koillista Helsinkiä käsitellään myös kaupunginosatasolla erityisesti kaupunginosien ominaispiirteiden kannalta tarkasteltuna.</p> <p>Koilliset kaupunginosat muodostavat vaihtelevan ja monipuolisen kokonaisuuden. Kaupunkirakenteessa erottuvat yhtenäiset kerrostaloalueet, ja toisaalta taas laajat pientaloalueet ja teollisuusalueet. Koillisen suurimmat viheralueet sijaitsevat Viikissä ja Vantaan-Keravanjoen laaksossa. Longinojan laakson virkistysalue kaipaa kohentamista, koska tulevaisuudessa siihen tulee kohdistumaan entistä suurempi käyttöpaine.</p> <p>Monipuolisesta kaupunkirakenteesta huolimatta koilliset kaupunginosat kärsivät huonosta maineesta, joka vaikuttaa asuinalueiden vetovoimaisuuteen. Helsingin koillisten kaupunginosien asema tulee muodostumaan seudullisesti yhä keskeisemmäksi. Tärkeä uusi rakentamisalue on Malmin lentokentän alue, joka tulee suunnitella ja toteuttaa korkeatasoisesti. Tällä voidaan vaikuttaa myönteisesti koko koillisen alueen profilliin.</p> <p>Työn on tehnyt Elina Tuominen kesäharjoittelutyönä Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa ja työtä on ohjannut Pertti Kare.</p>	
Asiasanat HELSINKI YLEISKAAVA 2002 KOILLIS-HELSINKI KAUPUNGINOSAT	KAUPUNKIRAKENNE PROFILOINTI
UDK 711.4	

<b>JOHDANTO</b>	1
<b>TYÖLÄISKORTTELEITA JA MODERNEJA LÄHIÖITÄ - KOILLISEN HELSINGIN RAKENTUMISEN HISTORIAA</b>	3
Koillisen keskus Malmi	3
Puutarhakaupunkiaatteen Puistola	5
Pukinmäen seutu ja Savelan autoton kaupunginosa	5
Lähiörakentamisen aikakausi	6
<b>VAIHTELEVA MAASTO</b>	8
<b>KAUPUNKIRAKENNE</b>	10
Asuinalueilla ajallisia kerrostumia	11
Viheralueet	13
Liikenne ja uudet suunnitelmat	15
<b>TEOLLISUUTTA, TYÖPAIKKOJA JA PALVELUJA</b>	17
Palveluissa alueellisia eroja	20
<b>PITÄJÄ - LÄHIÖ - KAUPUNGINOSA</b>	24
Malmin seutu	25
Pukinmäki - Malmin kainalossa	30
Pihlajamäki ja Pihlajisto	31
Jakomäki vai Jaakonmäki?	33
Joenvarren Suutarila	35
Monipuolista asumista Puistolassa	36
<b>LOPPUSANAT</b>	38
<b>LÄHTEET</b>	40

## JOHDANTO

Helsingin ja pääkaupunkiseudun vetovoima ja samalla väestö kasvavat edelleen. Väestönkasvu aiheuttaa muutospaineita ja haasteita kaupunkisuunnittelulle. Uudessa yleiskaavassa tullaan määrittelemään kaupungin kehittämissuunnat ja yleispiirteinen maankäyttö. Kantakaupungin ja esikaupunkialueiden tasapainoinen kehittäminen, sekä kaupunginosien omien erityispiirteiden huomioonottaminen ja korostaminen on tärkeää. Tätä voidaan toteuttaa kaupunkirakenteen eheyttämisen avulla. Koillisenkin Helsingin kohdalla on syytä luopua leimaavasta lähiö-sanasta ja alkaa puhua omaleimaisista kaupunginosista.



*Selvityksessä tutkittava alue.*

Koilliset kaupunginosat muodostuvat Malmin, Puistolan, Pukinmäen, Suutarilan, Jakomäen ja Latokartanon peruspiireistä. Tässä työssä aluetta on käsitelty osittain kokonaisuutena, osittain kaupunginosatasolla. Latokartanon peruspiirin alueelta tarkastelussa ovat mukana vain Pihlajamäen ja Pihlajiston alueet, koska Viikin ja Latokartanon sekä Kivikon uusia rakentamiskohteita on käsitelty jo aiemmissa selvityksissä runsaasti.

Koillisen alueen suunnittelun lähtökohdat ovat oleellisesti muuttuneet Yleiskaava 1992:n hyväksymisen jälkeen. Viikin alueen rakentuminen on hyvässä vauhdissa. Ilmailulaitos on muuttanut kantaansa Malmin lentokentän tulevaisuuden suhteen ja sen mukaan Malmista voidaan luopua ennen varsinaisen vuokra-ajan päättymistä, jos korvaavalle kentälle osoitetaan paikka. Malmin lentokentän alue ympäristöineen mahdollistaa näin uuden asutopainotteisen kaupunginosan rakentamisen. Maankäytön tehostaminen merkitsee kaupunkirakenteen tiivistymistä seudullisesti yhä keskeisemmäksi tulevalla koillisella alueella.

Tarkasteltavan alueen kaupunginosat rajautuvat Lahden- ja Porvoonväylän, sekä Vantaanjoen ja Vantaan kaupungin vastaisen rajan muodostaman kolmion sisään. Koillisen Helsingin kaupunginosien välillä ja kaupunginosien sisällä on toiminnallista monipuolisuutta ja rakennetun ympäristön ajallista kerrostuneisuutta. Alue muodostaa vaihtelevan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden kerros- ja pientalo-, sekä liikenne- ja viheralueineen. Helsingin koillisia kaupunginosia halkoo monta tärkeää liikenneväylää, esimerkiksi Kehä I ja päärata. Radan vaikutus alueen joukkoliikenteessä on suuri, asemien vaikutusalue ulottuu noin 800 metrin kävelyetäisyydelle ja liityntäliikenteen ansiosta lähes koko koillisen alueelle. Autoliikenteen osalta erityisesti poikittaiset liikenneyhteydet kaipaavat kehittämistä. Liikenteen määrät esimerkiksi koilliset alueet halkaisevilla Kehä I:llä ja III:lla ja Suurmetsäntiellä ovat kasvaneet lähivuosien aikana. Poikittainen joukkoliikenne paranee erityisesti koillisen Helsingin eteläosissa Jokeri-bussiyhteyden ansiosta.

Selvitysalueen sisällä ei ole kovin laajoja yhtenäisiä viheralueita, koillisten kaupunginosien reunoilla sijaitsevien Vantaanjokivarren, Viikin ja Kivikon ulkoilualueita lukuun ottamatta. Asuinalueet ovat kyllä usein vehreitä, mutta se ei kuitenkaan täysin korvaa yhtenäisten puistojen tarvetta. Tärkein yhtenäinen viheralue on Longinojan laakso, joka kulkee Falkullan kartanon ja Ala-Malmin kautta, Pihlajamäen vieritse ja yhtyen lopulta Vantaanjokilaaksoon Savelan jälkeen.

Koillisen alueen asuntorakenne on monipuolinen, mutta yleisesti ottaen koillinen Helsinki kärsii maineesta, joka alentaa asuinalueiden vetovoimaisuutta ja joillakin alueilla näkyy suoraan asuntojen hinnoissa. Koilliseen Helsinkiin onkin uusia alueita suunniteltaessa syytä kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen ja suunnittelun korkeaan tasoon. Kaupunginosien profilliin nostamiseksi on myös tehtävä työtä myös olemassa olevan asumistason nostamiseksi, esimerkiksi lähiöprojektien ja perusparannusten avulla.

Koillista Helsinkiä vaivaavat työpaikkojen suhteen samat ongelmat kuin itäistä Helsinkiä. Koillisessa on merkittäviä teollisuuden keskittymiä ja muita pienempiä teollisuusalueita, mutta suurpiirissä on työpaikkoja kuitenkin vähän, jos niitä verrataan koko Helsingin keskiarvoon tai suhteutetaan suurpiirin väestön määrään. Koillisen työpaikkarakenteen on yksipuolinen, ja erityisesti korkean osaamisen työpaikkoja on vähän.

## **TYÖLÄISKORTTELEITA JA MODERNEJA LÄHIÖITÄ - KOILLISEN HELSINGIN RAKENTUMISEN HISTORIAA**

Vantaanjoen varren asutuksen historia on pitkä, sillä asutus oli pysyvää ilmeisesti jo 1200-luvulla. Seudun ensimmäisten asukkaiden arvellaan olleen uudisasukkaita Helsinglannista Keski-Ruotsista. Samoihin aikoihin hämäläisten heimon kiinteä asutus ulottui ydinalueiltaan Vanajaveden rannoilta etelään aina Vantaanjoen entisen lasku-uoman, Mätäjoen, varsille.

Helsingin pitäjän ja Espoon maanviljelysaluilla alettiin 1900-luvun vaihteen jälkeen ostaa yksityisten aloitteesta rakentamatonta maata asutuskäyttöön. Kanta-kaupungin voimakkaan rakentamisen lisäksi Helsinki laajentui jatkuvasti asema-kaavansa ja hallinnollisten rajojensa ulkopuolelle. Kaupungin ympäristöön ja varsinkin ratojen varsille alkoi muodostua taaja-asutusta, jonka väestö sai toimeentulonsa ja suuren osan palveluistaan kantakaupungista. Valtaosa väestöstä oli vasta muuttanut maalta, eikä heille ollut vaikeaa sopeutua maaseutumaiseen esikaupunkiympäristöön. Esikaupunkialueilla oli mahdollisuus myös pienimuotoiseen viljelyyn ja kotieläinten pitoon.

Helsingin kaupunki ei voinut ulottaa hallintoaan rajojensa ulkopuolelle, eikä ympäristön maalaiskunnilla ollut kykyä hallita uusia järjestäytymättömiä yhdyskuntia. Esimerkiksi Malmille ja Tapaninkylään syntyi työväestön asuinalue, jonne muuttaneita pidettiin pitäjän kanta-asutukselle täysin vieraina. Alueen alkuperäiset asukkaat olivat tottuneet hoitamaan vain maaseutupitäjän asioita ja niitäkin pääasiassa ruotsin kielellä. Suuren alueliitoksen vuotta 1946 voidaan pitää käännekohtana Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Taajaan asuttuja, mutta sekavia liitosalueita haluttiin saada järjestykseen ja alkaa myös rakentamaan uuden kaupunkisuunnitteluteorian mukaisia lähiöitä. Maanhankintalain mukaisesti jouduttiin kuitenkin ennen lähiöiden rakentamista osoittamaan asuinalueita entisille rintamamiehille rintamiestonttien muodossa ja asuttamaan myös karjalaista siirtoväestöä. Näitä yhdyskuntia tulikin Helsingissä moneen sellaiseen paikkaan, mihin oli alunperin kaavailtu kerrostaloasutusta.

### **Koillisen keskus Malmi**

Ennen kuin Malmi sai kiinteän asutuksen, siellä liikkui eränkävijöitä ja pyyntimiehiä, muun muassa lappalaisia ja hämäläisiä. Vähitellen hämäläiset asettuivat asumaan Helsingin pitäjän pohjoisosiin ja alkoivat viljellä maata. Pitäjän eteläiset osat, joihin Malmikin kuului, saivat asutuksensa toista kautta, kun todennäköisesti viikinkiajalla saapunut ruotsalaisväestö asettui asumaan alueelle.

Keskiaikainen Malmin kyläkunta sijaitsi Vantaanjoen itäpuolella molemmin puolen Longinojaa. Kyläkuntaan kuului lisäksi kolme erillistä osakylää: Bocksbacka eli Pukinmäki, Sonaby ja Stensböle eli Kivikko. Malmi oli keskiaikaisen Helsingin pitäjän suurimpia kyliä, jonka pellot olivat sen ajan mittapuun mukaan suuria ja

viljavia. Asutus Malmin seudulla pysyi varsin maaseutumaisena aina vuoteen 1870 asti, jolloin avattiin Malmin rautatiepysäkki. Vuonna 1908 Malmi julistettiin taajaväkiseksi yhdyskunnaksi ja vuonna 1915 se yhdistettiin Tapaninkylään. Taajaman nimeksi annettiin Malmi-Tapanilan yhdyskunta, tosin Malmin ja Tapanilan välillä ei ollut selvää eroa aikaisemminkaan.

Nykyisin Malmin peruspiiriin kuuluva vanha Tapaninkylä jakautuu Tapaninvainion laajaan pientaloalueeseen sekä Tapanilaan, joka on vuosisadan alussa perustettu työläisyhdyskunta. Tapanilan rakentaminen liittyy Suomen teollistumiseen 1800-luvulla. Teollistuminen toi mukanaan paljon hyvää, mutta myös sosiaalisia epäkohtia, joista vaikeimpiin kuuluivat alkeelliset asuinolosuhteet. Puutarhakaupunki-aatteen innostamana perustettiin maanhankintaa ja alueen suunnittelua sekä talojen rakentamista varten Ab Parkstad-Wanda-Puistokylä Oy, joka onnistui hankkimaan silloisen Mosabackan seisakkeen ympäriltä Tapaninkylän kartanon tilukset. Kartanon entisistä maista muodostuu nykyään vanhan Tapanilan asuinalue. Tapanilan työläisyhdyskunnan asuntoalue on säilynyt perustaltaan varsin alkuperäisessä asussa, vaikka paljon uuttakin on viime aikoina rakennettu.



*Malminraitti 1930-luvulla. Kuva Johannes Wink. (Helsingin kaupunginmuseo.)*

Alueliitoksessa vuonna 1946 Malmi liitettiin osaksi Helsinkiä, ja se tiesi monia muutoksia kunnallisissa kysymyksissä. Suurimman muutoksen aiheutti siirtyminen maalaiskunnan kuntakeskuksesta Helsingin syrjäiseksi kaupunginosaksi. Ensimmäiset vuosikymmenet osana Helsinkiä olivat hiljaisen kasvun ja muutoksen aikaa. 1960-luvulla uutta lähiöajatus yritettiin istuttaa Malmin taajamaan ja muutamia kerrostaloalueita rakennettiin keskustan ulkopuolelle. Suurin muutos tapahtui kuitenkin vasta 1980-luvulla, kun Malmin aluekeskuksen ja aseman ympäristön rakentaminen alkoi. Malmista on muodostunut koillisen Helsingin



aluekeskus ja se on tavallaan palannut oman maantieteellisen ympäristönsä suurimmaksi "kyläksi".

## **Puutarhakaupunkiaatteen Puistola**

Myös Puistolan omakotitaloalue syntyi pääasiassa viime vuosisadan alussa Ab Parkstad-Wanda-Puistokylän alullepanemana. Puistolan aseman ympäristöstä asutus levisi etenkin radan itäpuolelle. Puutarhakaupunkiaate ei kuitenkaan toteutunut kuin osittain ja huhtikuussa 1934 Helsingin kaupunki lunasti koko puutarhakaupunkiyhtiön osakekannan 10,5 miljoonan markan hintaan. Aseman länsipuolisille pelloille 1970-luvulla noussut Tapulikaupungin kerrostalolähiö edustaa aikansa tyypillistä elementtirakentamista. Puistolan ja Heikinlaakson pientaloalueilla on vielä jäljellä vanhoja vuosisadan alun huviloita, mutta pääasiassa rakennuskanta on korvautunut uudemmilla pientaloilla. Puistolan nimi, erityisesti ruotsinkielinen Parkstad on jäänyt kuitenkin muistuttamaan vanhasta suurhankkeesta.

Nykyinen Puistola käsittää vain murto-osan puistokaupungille alunperin varatusta tilasta. Siihen, mihin puistokaupunkiyhtiön perustajat Konni Zilliacus ja Gustav Strengell olivat suunnitelleet Vantaan puistokaupunkia, syntyivät Tapanila, Tapaninkylä ja Tapaninvainio, Töyrynummi, Tattarisuo, Suurmetsä, Alppikylä ja Jakomäki sekä Heikinlaakso ja Puistola, osaksi myös Ylä- ja Ala-Malmi.

Helsingin pitäjään kuulunut Suutarila oli yksi Vantaanjoen varren merkittävistä kylistä, jossa on ollut asutusta jo vuosisatoja. Omakotitaloasuminen levisi alueelle samoin kuin muillekin seudun alueille 1900-luvun alussa. Ensimmäiset kerrostalot rakennettiin 1960-luvun loppupuolella pientaloalueelle. 1980-luvulla ympäristöön nousi tiiviitä pientalokortteleita. Töyrynummen osa-alue muodostettiin 1984 osittain Tapaninvainiosta, osittain Siltämäestä ja Ala-Tikkurilasta. Nykyisin alueella on tiivistä pientaloasumista.

## **Pukinmäen seutu ja Savelan autoton kaupunginosa**

Pukinmäen historia liittyy läheisesti muun Malmin seudun kehitykseen ja sillä on pitkä historia. Pukinmäki oli aluksi satojen vuosien ajan talonpoikaista maaseutua, Pukinmäen kartano on alueen vuosisataisen asutuksen peruja. Nykyisen Pukinmäen alueella sijaitsi 1400-luvulla pieni Sonabyn kylä eli Suninkylä tai Sunila. Suurimmat maa-alueet Pukinmäessä 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla olivat Sonabyn kartanon hallussa. Näitä maita palstoittamaan ja myymään perustettiin vuonna 1907 osakeyhtiö Boxbacka Ab. Myynti alkoi jo samana vuonna. Yhtiön suunnitelmissa oli palstoittaa ja myydä tontteja Savelan puolelta rataa suomenkielisille työläisille, ja radan pohjoispuolelta ruotsinkieliselle herrasväelle.

Vuonna 1915 Pukinmäki hyväksyttiin taajaväkiseksi yhdyskunnaksi ja alkuvuodesta 1917 Ab Boxbackan osakekanta siirtyi kokonaisuudessaan Helsingin kaupungille. Vuonna 1946 Pukinmäki liitettiin muiden koillisten kaupunginosien

ohella Helsinkiin, mutta se säilyi vielä pitkän aikaa maaseutumaisena. Kerrostalojen aikakausi alkoi Pukinmäessä vaivihkaa, ensimmäiset varsinaiset kerrostalot kohosivat vuonna 1966. Uuden rakentaminen jatkui kuitenkin voimakkaana, eikä paljoakaan vanhasta rakennuskannasta jätetty jäljelle. Tämän seurauksena Pukinmäen ilme muuttui täydellisesti. Savelan alue rakennettiin varsinaista Pukinmäkeä myöhemmin. Viimeisimpänä valmistui ns. Pukinmäen kolmio, jonka alueella on tuhatkunta asukasta sekä toimitiloja.

Pukinmäen rakennussuunnitelmassa vuodelta 1941 Savela oli vahvistettu asuinalueeksi. Savelan kaavoittamisen aikoihin 1960-luvulla olivat alueen 1910-20-luvuilla valmistuneet omakotitalot jo osittain rappeutuneet. Alueella oli myös muita ongelmia; sieltä puuttui kunnallistekniikka ja läheinen Vantaajoki aiheutti ajoittain tulviessaan ongelmia. Asemakaavaa valmisteltaessa vuoden 1941 rakennussuunnitelma kumoutui ja Savelasta kaavailtiin osittain viheraluetta, koska tulvasuojelun järjestäminen ja kunnallistekniikan rakentaminen savimaahan olisi tullut liian kalliiksi. Asukkaille oli tarkoitus osoittaa uudet tonttimaat Puistolasta. Kaupunki perusteli kaavailujaan myös pääradan aiheuttamalla meluhaitalla ja mahdollisen Vuosaari-radatonttitarpeilla. Tonttien omistajat kimpaantuivat, koska hyvällä paikalla olevat tontit olivat vaarassa siirtyä halvalla kaupungille. Asukkaiden toimikunta lähetti kaupunginhallitukselle 8.2.1970 vetoomuksen Savelan säilyttämiseksi asuntoalueena. Vetoomus oli osaltaan vaikuttamassa siihen, että lähiö vuosina 1975-76 lopullisesti kaavoitettiin kerros- ja pientaloalueeksi. Savela suunniteltiin autottomaksi lähiöksi, koska se sijaitsee hyvien julkisten liikenneyhteyksien päässä. Asuntojen rakentajat ja myyjät eivät kuitenkaan markkinoineet aluetta oikein. Savela autoistui, ja liikenneongelmat, joita ratkotaan vielä tänäänkin, alkoivat.

## **Lähiörakentamisen aikakausi**

Jakomäki, Pihlajamäki ja Pihlajisto ovat koillisen uusimpia yhtenäisiä asuinalueita, joissa on pääasiassa kerrostaloja. Jakomäen reunalla on myös pientaloasutusta. Vuoden 1934 maakaupassa, jossa Helsinki osti Ab Parkstad-Wanda-Puistokylän kaikki osakkeet, kaupungin omistukseen siirtyi Tattarisuon alue eli nykyinen Malmin lentokenttä ja tulevan Jakomäen lähiön maat. Alppikylään, osittain nykyisen Jakomäen alueelle, palstoitettiin 50-luvun puolella hajanainen omakotitaloalue rintamamiehille ja heidän perheilleen. Omakotitaloalue kasvoi, ja kun vain runsaan kymmenen vuoden kuluttua alkoi Jakomäen rakentaminen, oli alueella noin 60 yksityisessä omistuksessa ollutta tonttia. Jakomäki-nimi muodostettiin vanhasta paikannimestä Jacobacka mossan.

Jakomäen asuntoalue rakennettiin koillisen Helsingin kallioille 1960-luvun lopulla pelkästään kaupungin vuokrataloiksi. Syrjäinen ja moottoriteiden eristämä alue leimautui lähiöongelmien symboliksi ja sama maine istuu tiukassa vielä tänäänkin, vaikkei sille olisikaan enää perusteita. Pohjois-Jakomäki rakennettiin omistusasunnoiksi ja alue valmistui vuoteen 1974 mennessä. Alueen asukkaat eivät kuitenkaan tunne olevansa jakomäkeläisiä, vaan mieltävät asuinalueensa mie-

luummin Suurmetsään kuuluvaksi. Jakomäessä aloitettiin 1980-luvulla huomattavia ympäristönparannuksia, asuntoja korjattiin ja aluetta tiivistettiin. Vuonna 1996 käynnistyivät lähiöprojektin parannustyöt ja suuri osa taloista on peruskorjattu.



*Pihlajamäen torntaloja.*

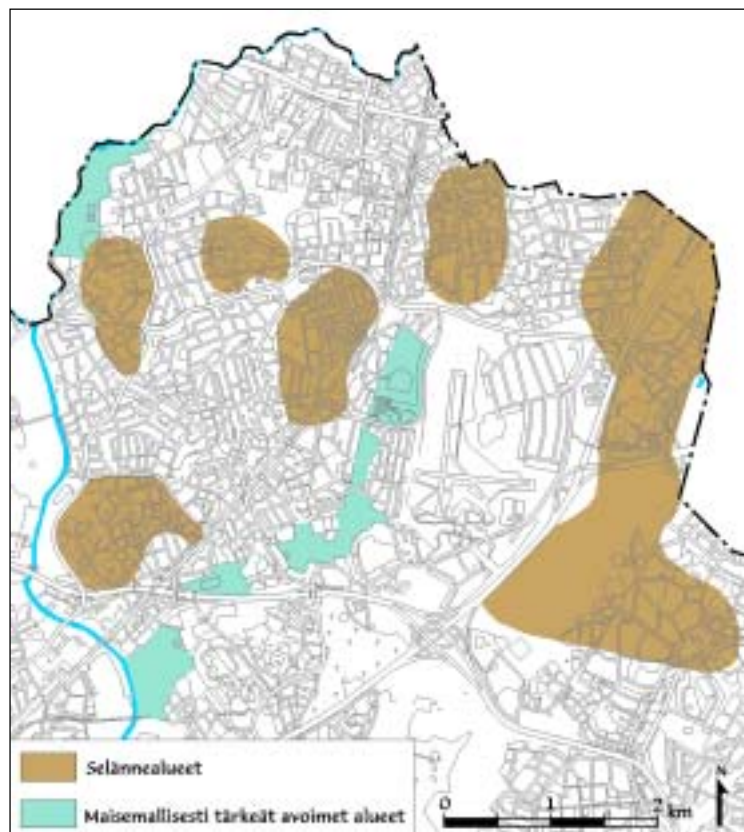
Pihlajamäki ja Pihlajisto kuuluvat Latokartanon suurpiiriin, mutta toiminnallisesti ne liittyvät läheisesti myös Pukinmäkeen ja Malmiin. Osa Pihlajamäen alueesta on aikaisemmin kuulunut Pukinmäen kartanon maihin. 1920-luvulla Pihlajamäen katsottiin kuuluvan osittain Malmiin, osittain taas Pukinmäkeen. Omalla nimellään Pihlajamäkeä ei ollut niihin aikoihin vielä olemassa. Suurin osa alueen 1930-luvun asukkaista oli pienviljelijöitä, useat Viikin torppareiden jälkeläisiä. Pääkaupungista katsoen Pihlajamäki, tuolloin Aarnikanmäkenä tunnettu, oli maaseutua, jylhää hiihtomaastoa ja jopa metsästysmaastoa, jossa käytiin myös marjastamassa ja sienestämässä. Pihlajamäen alue olikin suuren alueliitoksen aikoihin lähinnä urheilun ja virkistyskäytössä.

Uusien lähiöiden rakentaminen alkoi Helsingissä 1953 alkaneen yleiskaavatyön valmistuttua. Pihlajamäki oli ensimmäisiä kerralla toteutettuja uusia asuinalueita Helsingissä, vaikka Herttoniemeä ja Maunulaa rakennettaessa oli jo toteutettu joitakin lähiörakentamisen periaatteita. Pihlajamäessä sovellettiin kuitenkin ensi kertaa uutta rakennustekniikkaa, siellä ovat Suomen ensimmäiset betonielementtitalot. Alkuperäinen Pihlajamäki edustaa funktionaalista kaupunkisuunnittelua ja siinä on myös futuristisia piirteitä. Rakennuskaavan periaatteiden mukaisesti Pihlajamäessä on runsaasti auringonvaloa, ilmaa ja väljyyttä sekä pitkiä lamellitaloja korkeat tornitalot vastakohtinaan.

Vielä 1960-luvulla Pihlajamäen ja varsinaisen kaupungin väliin jäi metsäalue, jolle 70-luvun alussa rakennettiin Pihlajisto. Alueen suunnittelu aloitettiin keväällä 1969 ja suunnitteluajataulu oli hyvin kireä. Pihlajiston alue rakennettiin tiiviimmäksi kuin alkuperäinen Pihlajamäki. Pihlajiston rakentamisen päättyessä 1970-luvun puolivälissä siellä asui noin 4000 asukasta, Pihlajiston rakentamisen myötä koko alueen palvelutarjonta lisääntyi.

## VAIHTELEVA MAASTO

Helsingin seudun ja koillisen Helsingin topografialle on luonteenomaista kalliokohoumien ja tasaisen savikon vaihtelu. Maisemassa erottuvat toisaalta Malmin lentokentän savinen ja alava, sekä Tattarisuon alueen maaperältään soinen kokonaisuus. Toisaalta taas useat mäkisemmät alueet, esimerkiksi Jakomäki - Suurmetsä, Pihlajamäki sekä osa Pukinmäestä, luovat maisemaan vaihtelevuutta. Vantaanjoen jokilaakso rajaa koillista aluetta lännessä ja Longinojan laakso taas muodostaa selkeän kokonaisuuden Malmin maisemassa radan itäpuolella. Helsingin korkein kohta, 59,5 metriä merenpinnasta, sijaitsee Jakomäen kalliolla.

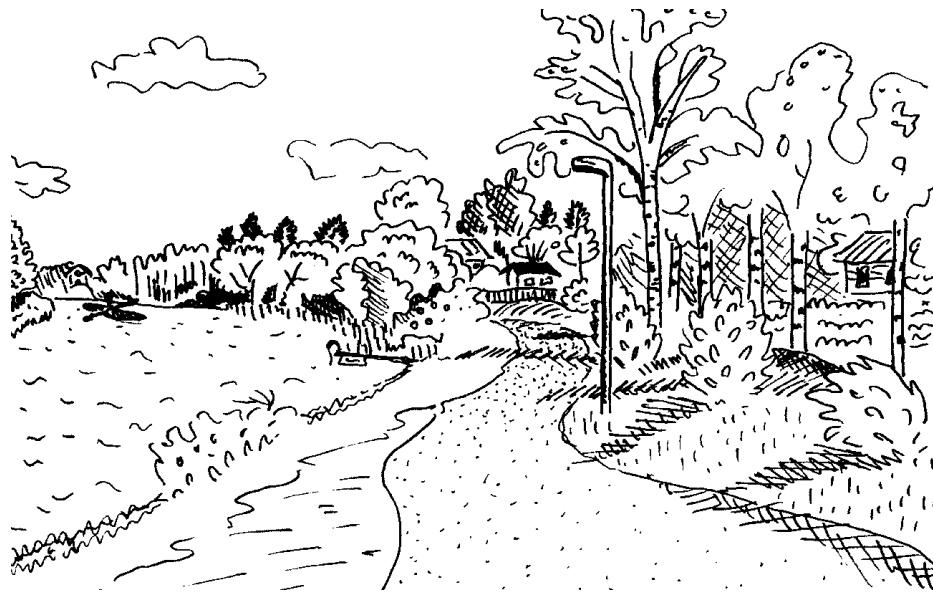


*Koillisen Helsingin maisemalliset suurmuodot.*

Viimeisimmän jääkauden loputtua noin 10 000 vuotta sitten suurin osa koillisesta alueesta oli meren peitossa. Maankohoamisen seurauksena alue vapautui veden vallasta ja juuri Jakomäen kallioid olivat ensimmäisiä paljastuneita alueita. Jääkausi on jättänyt jälkensä koillisen Helsingin pinnanmuotoihin, sen vaikutus näkyy muun muassa sileäksi kuluneina kallioina, siirtolohkareina ja laajoina savikoina.

Koillisen Helsingin vihervyöhykkeet ovat suurimmaksi osaksi puistoa tai puistomaiseksi luokiteltavaa aluetta. Koillisen Helsingin suurimmat pellot ja niityt sijaitsevat Latokartanossa. Varsinaisen tutkimusalueen pellot ovat Fallkullan kartanon ympärillä. Tuomarinkartanon pellot liittyvät oleellisena osana Vantaanjoen varren maisemaan. Koillisten kaupunginosien alueella on verrattain vähän metsää. Sitä on kuitenkin esimerkiksi Tattarisuon teollisuusalueen ympärillä. Suurimmat metsäalueet ovat Jakomäessä, josta ne jatkuvat vielä Vantaan puolelle. Jakomäessä sijaitsee myös tutkimusalueen ainoa varsinainen luonnonsuojelukohde, Slättmossanin laaja, luonnontilainen kohosu.

Laaksonpainanteisiin liittyvät vesistöt ovat aina olleet tärkeitä maisemaelementtejä - myös vaatimattoman tuntuiset purot antavat alueelle yllättävän paljon ilmettä ja ovat merkityksellisiä maiseman selkiyttäjiä. Koillisen Helsingin alueella Longinojaa voidaan pitää juuri tällaisena maisemallisena elementtinä, joka tuo vaihtelua vähän yllätyksettömäänkin tasankoalueeseen. Vantaanjoen laakso ja Keravanjoen varsi muodostavat koillisen alueen ehkä parhaan "keskusuiston", joka ei ole kuitenkaan aivan yhtenäinen. Keravanjoen varsi erottuu omana kokonaisuutenaan, jossa Siltakylän ja Suutarilan rantapuistot hoidettuna ympäristönä ovat suosittua virkistysaluetta. Vantaan - Keravanjokilaakso sijaitsee kuitenkin koillisen alueen länsi- ja pohjoislaidalla, joten lähivirkistysalueena se on suurimmalle osalle asukkaita liian kaukana.



*Vantaanjoen vartta Tapaninvainion kohdalla.*

## KAUPUNKIRAKENNE

Koillisten kaupunginosien kaupunkirakenteen pääelementteinä erottuvat laajat, asuntovaltaiset rakennetut alueet ja toisaalta taas näiden alueiden reunoilla kulkevat rakentamattomat virkistysalueet eli Vantaan - Keravanjoen varsi, sekä Longinojan ympäristö. Muut viheralueet ovat taskuja rakennettujen alueiden sisällä. Pääradan varren asemat muodostavat alueen tärkeimmät toiminnalliset solmukohtat. Tutkimusalueen tärkein toiminnallinen solmukohta sijaitsee Malmilla, joka aluekeskuksena on varsin vahvassa asemassa muihin keskuksiin nähden. Malmin vahvasta asemasta aiheutuu haittaa etenkin lähistön laajoille asuntoalueille, joiden palvelut ovat osittain siirtyneet Malmille.



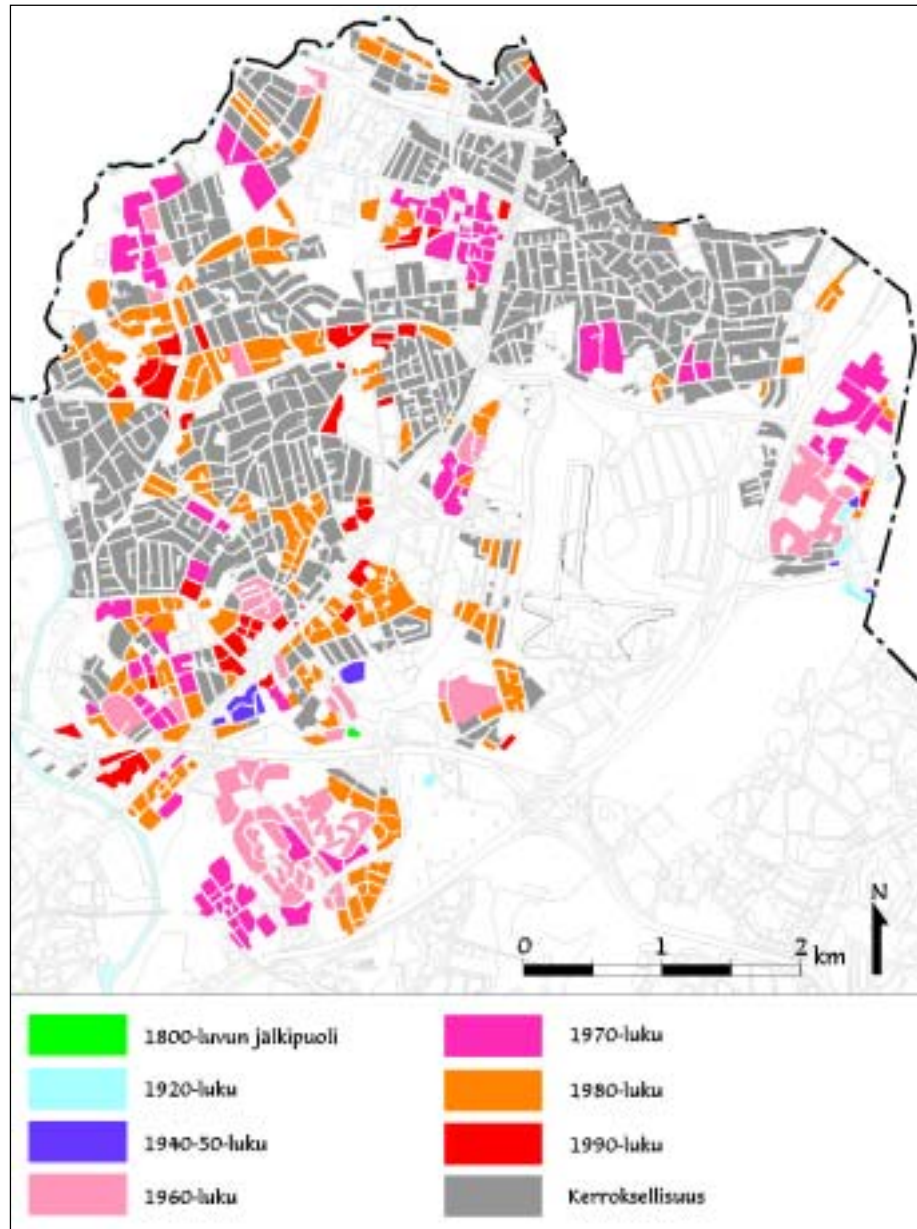
Koilliset kaupunginosat lävistävä päärata on paitsi tärkeä liikenneväylä, myös toiminnallisen rakenteen rajaaja. Tämä näkyy muun muassa siinä, että radan länsipuolella asuvat asioivat harvoin radan itäpuolella ja päinvastoin.

Voimakkaimmin koillisen Helsingin kaupunkirakenteeseen vaikuttava kaupunkikehittämisaalue on Malmin lentokenttä. Malmin lentokentän alueen rakentaminen tasapainottaisi koillisten kaupunginosien nyt hiukan länsipainotteista rakennetta. Helsingin kaupunkirakenteen keskeisenä kehittämisperiaatteena on uusien rakentamisalueiden sijoittaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien, etenkin raideliikenteen varrelle. Malmin rakentaminen edellyttäisi siten toimivan joukkoliikenneyhteyden kehittämistä. Yhtenä vaihtoehtona tutkitaan raitiotien (Yleiskaava 2002:ssa nimellä VIIRA) rakentamista kantakaupungista Viikin kautta Malmille.

Koillisista kaupunginosista etenkin Suutarila ja Puistola ikään kuin työntyvät Vantaan syliin. Toiminnallisesti ajatellen, esimerkiksi päivittäisen kaupassakäynnin kannalta tarkasteltuna, Vantaan palvelut ovatkin houkuttelevampia kuin esimerkiksi Malmin tai Helsingin keskustan. Pakkalan ja Tammiston alueiden rakentaminen vaikuttaa myös osiin koillista Helsinkiä, kun nykyisten rakentamattomien alueiden tilalle tulee asuinalueita ja suuria automarketteja. Koilliset esikaupungit kuuluvat itäisen alueen ohella Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän väliseen kaupallis - teolliseen vyöhykkeeseen. Suutarilan, Heikinlaakson, Tattarisuon sekä Tattariharjun merkitys ja sijainti tulevat tästä näkökulmasta tarkastellen yhä keskeisemmiksi.

## Asuinalueilla ajallisia kerrostumia

Koillisen kaupunginosien asuinalueita on vaikea sijoittaa vain pariin luokkaan kuuluviksi. Vaikka jotkut asuinalueet ovatkin samankaltaisia, esimerkiksi Tapaninvainion ja Töyrynummen laajat omakotitaloalueet, niin suurimmaksi osaksi koillisen kaupunginosat ovat kaupunkikuvaltaan kerroksellisia ja vaihtelevia.



*Koillisen Helsingin rakentamisajat korttelin tarkkuudella. (Helsingin kaupungin Rakennusvirasto 2000.)*

Koillisten kaupunginosien suurimmat yhtenäiset kerrostaloalueet sijaitsevat Pihlajamäessä ja Pihlajistossa, Siltämäessä ja Tapulikaupungissa sekä Jakomäessä. Nämä kerrostaloalueet tulevat selkeästi esille myös, kun tarkastellaan alueiden

rakentamisajankohtia kuvaavaa karttaa, koska ne kaikki on rakennettu pääosin kuusi- ja seitsemänkymmentäluvuilla. Kerrostaloalueet poikkeavat kuitenkin luonteeltaan toisistaan. Siinä, missä kalliiseen maastoon rakennetussa Pihlajamäessä on pitkiä lamellitaloja ja korkeita pistetaloja, on esimerkiksi Vantaanjoen varren Siltämäki tasaiseen maastoon varsin väljänä ja matalana toteutettu kerrostaloalue. Suurin osa koillisista kaupunginosista on ajallisesti kerrostuneen rakentamisen aluetta. Suurimmat yhtenäiset pientaloalueet ovat Puistolassa, Vanhassa Tapanilassa ja Tapaninkylässä. Karttaesityksen tarkkuus on korttelitasolla, joten yksittäiset, esimerkiksi vanhemmat rakennukset, eivät tule näkyviin. Myöskin jotkut varsin yhtenäisiltä näyttävät alueet, kuten Vanhan Tapanilan huvila-alue, eivät uudesta rakennuskannasta johtuen ole ajallisesti kovinkaan yhtenäisiä.



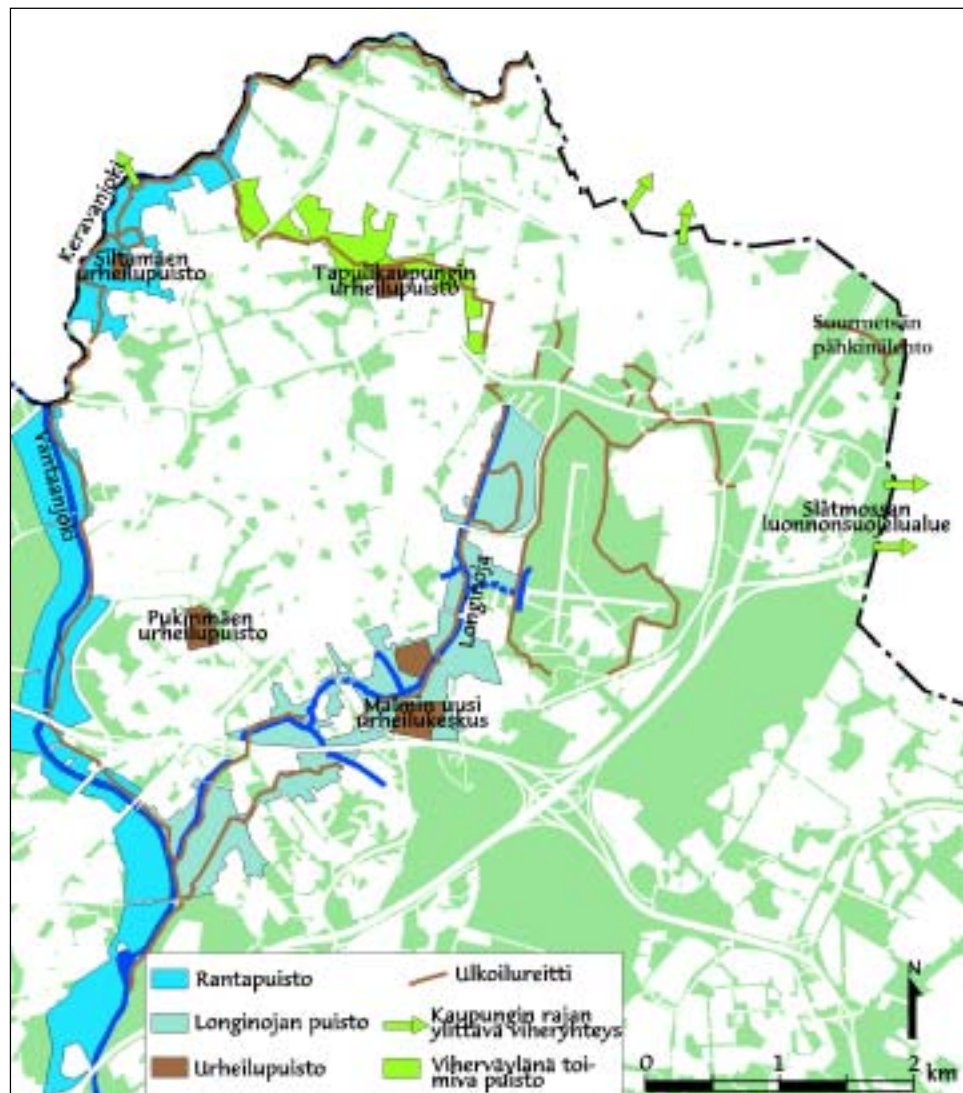
*Näkymä Puistolán Sirkkalanmäeltä Tapulikaupungin suuntaan.*

Koko koillisen suurpiirin tarkastelussa Viikin ja Latokartanon alueet nousevat esiin tärkeimpinä lähitulevaisuuden rakentamisalueina. Näistä alueista osa on jo asemakaavoitettu ja rakenteilla. Viikin ja Latokartanon rakentamisvolyymeihin verrattuna muun koillisen alueen asemakaavoitetut asuntorakentamisalueet ovat pienempiä. Näistä alueista tärkeimmät ovat Hiidenkivenpuiston viereinen, nykyisin lähes joutomaana oleva alue, sekä Helluntaipalstojen alue Tapanilan aseman itäpuolella. Muuten lähitulevaisuuden asuntorakentamismahdollisuuksia saadaan lähinnä tonttitehokkuuksia nostamalla ja tiivistämällä kaupunkirakennetta esimerkiksi teiden varsilla. Muun muassa Suutarilassa ja Tapaninkylässä on leveitä teitä, joiden varsien näkymät saisi muutettua kaupunkimaisemmiksi ja tilarajaukset selkeämmiksi täydennysrakentamisen avulla. Kaupunkirakenteen tiivistämisessä tulee kuitenkin ottaa huomioon kaupunginosien erityispiirteet. Näitä piirteitä voi jopa korostaa tiivistämisen avulla.



## Viheralueet

Uuden rakentamisen ja tiivistämisen vastapainona myös viheralueita pitää kehittää ja ylläpitää. Koillisilla alueilla on verrattain vähän virkistykseen sopivia alueita, näin on etenkin pääradan länsipuolella Vantaan- Keravanjoen rantapuistoa lukuun ottamatta. Omakotitaloalueet ovat vehreitä, mutta se ei kuitenkaan täysin korvaa viheralueitten tarvetta.



Koillisen alueen tärkeimmät viheraluekokonaisuudet ovat Vantaanjoen ja Longinojan varren puistokokonaisuudet. Vantaan- ja Keravanjoen varren rantapuisto on koillisen alueen keskuspuisto, joka antaa ilmettä siihen rajautuville asuinalueille. Puistoalue ei ole ihan yhtenäinen, vaan se katkeaa esimerkiksi Töyrynummen kohdalta. Kevyen liikenteen reitti kulkee kuitenkin koko joenvarren matkalla. Vantaanjoen varsi kuuluu yleiskaavan yhteydessä suunniteltavaan Helsinki-puistoon. Suutarilan rantapuistosta kulkeva viherreitti Tapanilan kautta Malmille on säästettävä rakentamiselta, koska se on myös lähiympäristönsä ainoita suu-

rempia viheralueita. Malmin lentokentän ympärillä kulkee ulkoilureitti ja talvisin hiihtolatu. Asuinalueiden reunoilla ja keskellä on pienempiä puistoja, esimerkiksi Pukinmäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen metsäalueet.

Koillisen alueen laajimmat luonnonsuojelukohteet ovat Viikissä. Slättmossanin suojeltu kohosuo sijaitsee Jakomäen itäpuolella Vantaan kaupungin rajalla. Se on Helsingin laajin ja paksaturpeisin suo. Jakomäen lähellä Suurmetsässä sijaitsee niin sanottu Suurmetsän pähkinälehto, joka ei varsinaisesti ole luonnonsuojelukohde, mutta säilyttämisen arvoinen. Lehdot ovat harvinaisia Helsingin nykymaisemassa ja Suurmetsän lehto tulisikin säilyttää luonnontilaisena.

Longinojaa myötäilevän puistoalueen merkitys kasvaa kaupunkirakenteen tiivistyessä. Tällä hetkellä vesiaihe ei erotu maisemassa selkeästi, vaan on suurelta osin pusikkojen ja pensaiden piilottama. Longinojan laakso on kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta ja sen aukeiden viljelymaisemien säilyttäminen pääosin ennallaan on tärkeää. Muuten puistoa voisi elävöittää muodostamalla sinne selkeästi toisistaan erottuvia alueita, peltojen lisäksi esimerkiksi hoidettuja nurmienttiä kukkaistutuksineen ja levähdyspaikkoineen ja toisaalta taas urheiluun sopivia alueita. Malmin uuden urheilukeskuksen rakentaminen Longinojan laakson eteläpäähän Kehä I:n varrelle paitsi parantaa malmilaisten ja muiden lähiseutujen asukkaiden virkistysmahdollisuuksia, on myös aloitus Longinojan puiston kehittämiseksi.



*Koivukuja Ala-Malmilla Longinojan laaksossa.*

## Liikenne ja uudet suunnitelmat

Koillisia kaupunginosia halkovia pääväyliä on kolme: Lahdenväylä, Kehä I ja Kehä III, joka kulkee Suutarilan läpi. Autoliikenteen määrä näillä teillä on kasvanut tasaisesti. Kehä I:n tiedot liikenteen määriä kuvaavassa kartassa Pukinmäen ja Malmin kohdalla ovat vuodelta 1997 ja ne eivät ole aivan tämän päivän tasolla, koska liikenne juuri Kehällä on kasvanut voimakkaasti viime vuosina.



*Koillisen Helsingin liikennemäärät vuosina 1997 ja 2000. Kartassa näkyy myös suunnitteilla oleva raitiotieyhteys.*

Päärata halkaisee koilliset kaupunginosat maantieteellisesti kahtia. Kävelyetäisyydellä asemista asuvien määrä on suuri, ja kaukaisemmilta alueilta siirtyminen asemille ja niiltä keskustaan hoidetaan liityntäliikenteen avulla. Koillisesta, esimerkiksi Jakomäestä, kulkee myös suoria bussilinjoja keskustaan. Joillakin alueille, kuten Siltamäessä ja Puistolassa, asukkaat toivoisivat enemmän suoria bussiyhteyksiä keskustan suuntaan, koska he pitävät liityntäliikennettä hankalampana vaihtoehtona. Bussi-jokerin tulo parantaa Helsingin poikittaisen joukko-

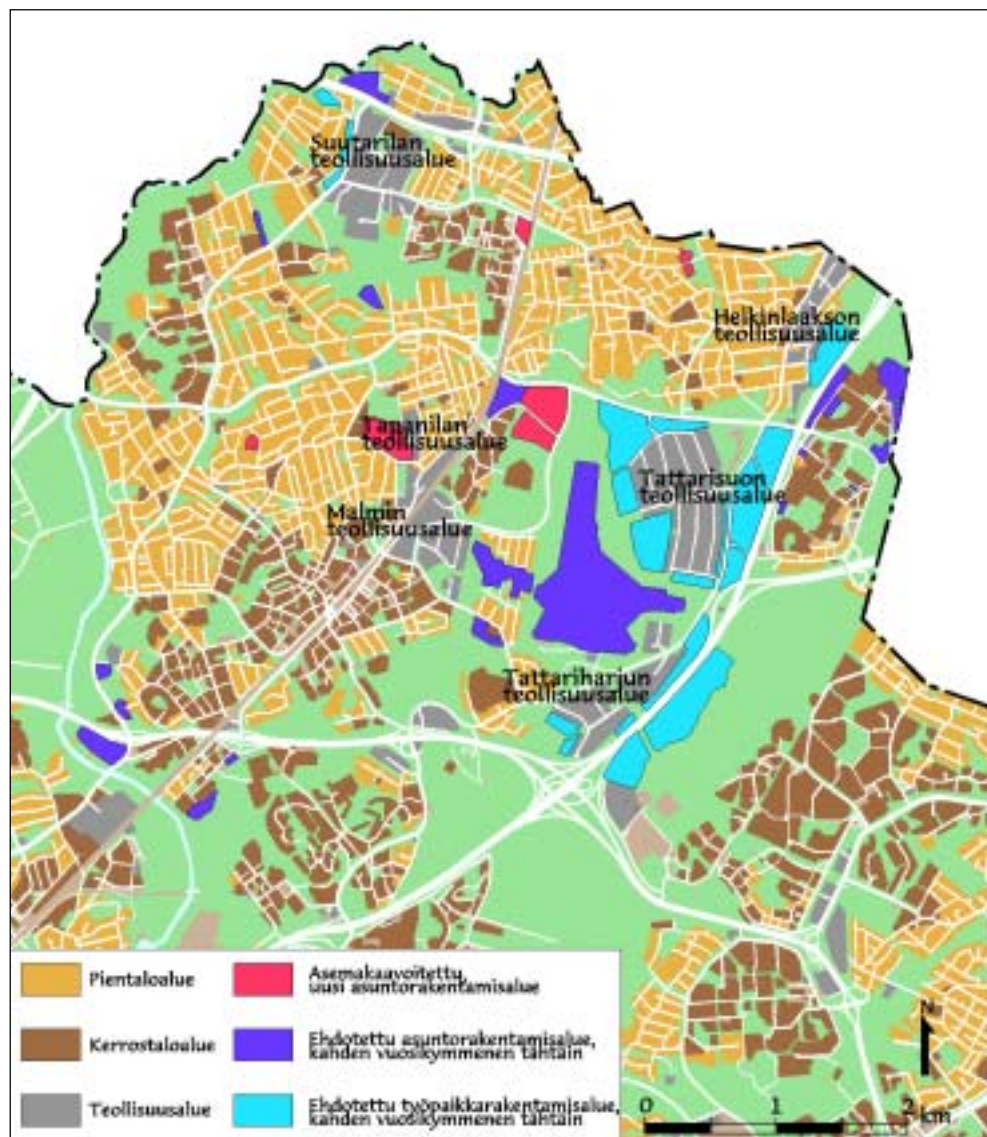
liikenteen sujuvuutta, mutta ei varsinaisesti hyödytä kuin pientä osaa koillisen asukkaista. Esimerkiksi Malmilla arvostellaan sinne tulevien poikittaisten bussilinjojen 512 ja 522 lakkauttamista.

Liikenne sujuu koillisen alueella yleisesti ottaen hyvin. Joillakin yksittäisillä tieosuuksilla on kuitenkin ylinopeuksia ja ruuhka-aikoina takkuista liikennettä, esimerkiksi Eskolantie Pukinmäessä ja Kehä III:n yli kulkevan Tikkuritien ja Tapuli kaupungintien risteys. Sekä auto- että pääradan junaliikenteen melusta on haittaa liikenneväyliin rajautuvilla alueilla. Pukinmäessä on yritetty ratkaista melusteiden rakentamisella, mutta melu on edelleen häiritsevää. Massiivisten meluaitojen rakentaminen ei kuitenkaan ole kaupunkikuvallisesti perusteltua. Jakomäen melutilanne on vaikea, koska Jakomäen sijainti Lahdentiehen nähden korkeilla kallioilla vaikeuttaa melusteiden rakentamista tai tekee sen kokonaan mahdottomaksi. Meluntorjunnan ainoita keinoja tällaisilla alueilla on parantaa rakennusten äänieristystä. Niin sanottua hiljaista asfalttia on kokeiltu Pääkaupunkiseudulla eri tieosuuksilla. Hiljainen asfaltti vähentää liikenteen melua, mutta kokeiluissa on myös todettu, että se kuluu paljon tavallista asfalttia nopeammin ja näin ollen ei ole kovinkaan taloudellista. Todellisissa ongelmapaikoissa hiljaisen asfaltin käyttö on kuitenkin perusteltua.

Uudenmaan tiepiiri valmistelee selvitystä Lahdenväylän ja Porvoonväylän kehittämiseksi. Selvityksen taustalla on periaate, jonka mukaan Kehä III:n ulkopuolella päätiet ovat maaseutumoottoriteitä ja sen sisäpuolella päätiet voidaan asteittain sopeuttaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Valmisteilla olevassa yleiskaavassa tutkittavan Malmin lentokenttäalueen rakentaminen lisää liikennettä. Tiepiirin selvityksen kannalta keskeistä on Malmin alueen kytkeytyminen päätieverkkoon. Selvityksessä on otettu huomioon myös ratayhteysvaraus Malmin alueelle.

## TEOLLISUUTTA, TYÖPAIKKOJA JA PALVELUJA

Koillisten kaupunginosien alueella on viisi merkittävää teollisuus- ja työpaikka-alueiden keskittymää: Tattarisuo, Tattariharju, Malmin ja Tapanilan välinen alue, Suutarilan teollisuusalue sekä Heikinlaakso. Koillisen suurpiirin alueella oli vuoden 1998 tietojen mukaan (Helsingin seudun aluesarjat) yhteensä noin 19 900 työpaikkaa, kun koko Helsingissä oli runsaat 300 000 työpaikkaa. Eteläinen, läntinen ja keskinen suurpiiri ohittivat koillisen työpaikkojen määrässä, vähemmän työpaikkoja oli taas itäisessä, kaakkoisessa ja pohjoisessa suurpiirissä. Koillisen alueella oli eniten työpaikkoja tukku- ja vähittäiskaupan sekä palvelujen alalla. Peruspiireittäin tarkasteltuna Malmin peruspiirissä oli vajaa puolet koko koillisen suurpiirin työpaikoista.



Koillisessa Helsingissä on työpaikkoja väestöön ja kaupungin keskiarvoon verrattuna vähän ja alueella on yritysten sijoittumisen kannalta samankaltainen maine kuin itäisellä Helsingillä. Ollakseen elinvoimaisia kaupunginosat tarvitsevat työpaikka-alueita, ja koillisten kaupunginosien profiilin nostaminen vaatisi lisää korkean osaamisen työpaikkoja teollisuuden ja tukkukaupan rinnalle. Malmin lentokentän uudet rakennusalueet sijaitsevat otollisesti Viikin uuteen biotieteiden ja biotekniikan keskukseen nähden. Malmin uudet työpaikka-alueet voisivat olla esimerkiksi juuri tähän alaan liittyvien yritysten sijoituspaikka. Viikin biotekniikkaan keskittyneet alueet liittyvät myös kantakaupungista Kumpulan fysikaalisten tieteiden laitosten ja Arabianrannan kautta kulkevaan tiede – taide - teollisuus-akseliin. Sen luonnollinen jatke olisi Tattarisuon ja Kivikon työpaikka-alueiden kautta Malmin kentän uusilla rakentamisalueilla.

Tattarisuo on pienimittakaavaisen toiminnan teollisuusalue ja myös Helsingin viimeisiä romuvarastointiin käytettyjä alueita. Tattarisuon tontit ovat pieniä ja alue onkin suosittu muun muassa juuri sen takia. Suhteellisen keskeinen sijainti ja halpuus ovat yhdistelmä, joka käy aina kaupaksi. Tattarisuon alueella on ollut käynnissä perusparannushanke, jonka puitteissa on kunnostettu kunnallistekniikkaa ja katuja. Teollisuusalueen ilmeen siistimistä vaikeuttaa osaltaan myös alueen maaperä, sillä tiet painuvat vähitellen soiseen maapohjaan. Teiden stabiloinnin ohella myös maaperän happamuutta pitäisi vähentää esimerkiksi kalkituksella, jotta kasvillisuudella olisi enemmän menestymisen mahdollisuuksia.

Tattarisuon kaltaisia alueita ei ole Helsingissä muita ja se houkuttaakin alueen laajentamiseen. Tattarisuon laajennuksen voisi ulottaa kiinni Tattarisuontiehen ja Suurmetsäntiehen, koska tätä aluetta on vaikea käyttää asumiseen. Teollisuusalue näkyisi silloin enemmän ja olisi kaupunkimaisempi. Tällä hetkellähan alue on ikään kuin piilossa suojavihervyöhykkeiden takana. Tattarisuon laajentaminen voisi nostaa alueen profiilia yleisestikin. Etenkin Puistolän asukkaat pitävät kuitenkin tärkeänä Suurmetsäntien ja teollisuusalueen välisen vihervyöhykkeen säilyttämistä. Malmin lentokentän alueen muuttaminen asutukseen aiheuttaa vaatimuksia myös Tattarisuon ulkonäölle. Liikenne asuinalueelle kulkisi todennäköisesti osittain teollisuusalueen läpi, ja ainakin teille näkyvät alueen osat olisi syytä kunnostaa.

Tattariharjun teollisuusalue sijaitsee Lahdenväylän ja Tattarisuontien välissä Malmin lentokentän melualueella. Tattariharjun teollisuusaluetta voisi laajentaa Lahden moottoritien suoja-alueelle. Yleiskaavassa on tutkittu myös alueen laajentamista moottoritien yli Kivikon puolelle. Kivikosta ja Tattariharjusta olisi tarkoitus muodostaa yhtenäinen työpaikka-alue Lahdentien ylittävillä ajoneuvo- ja kevyenliikenteen silloilla.

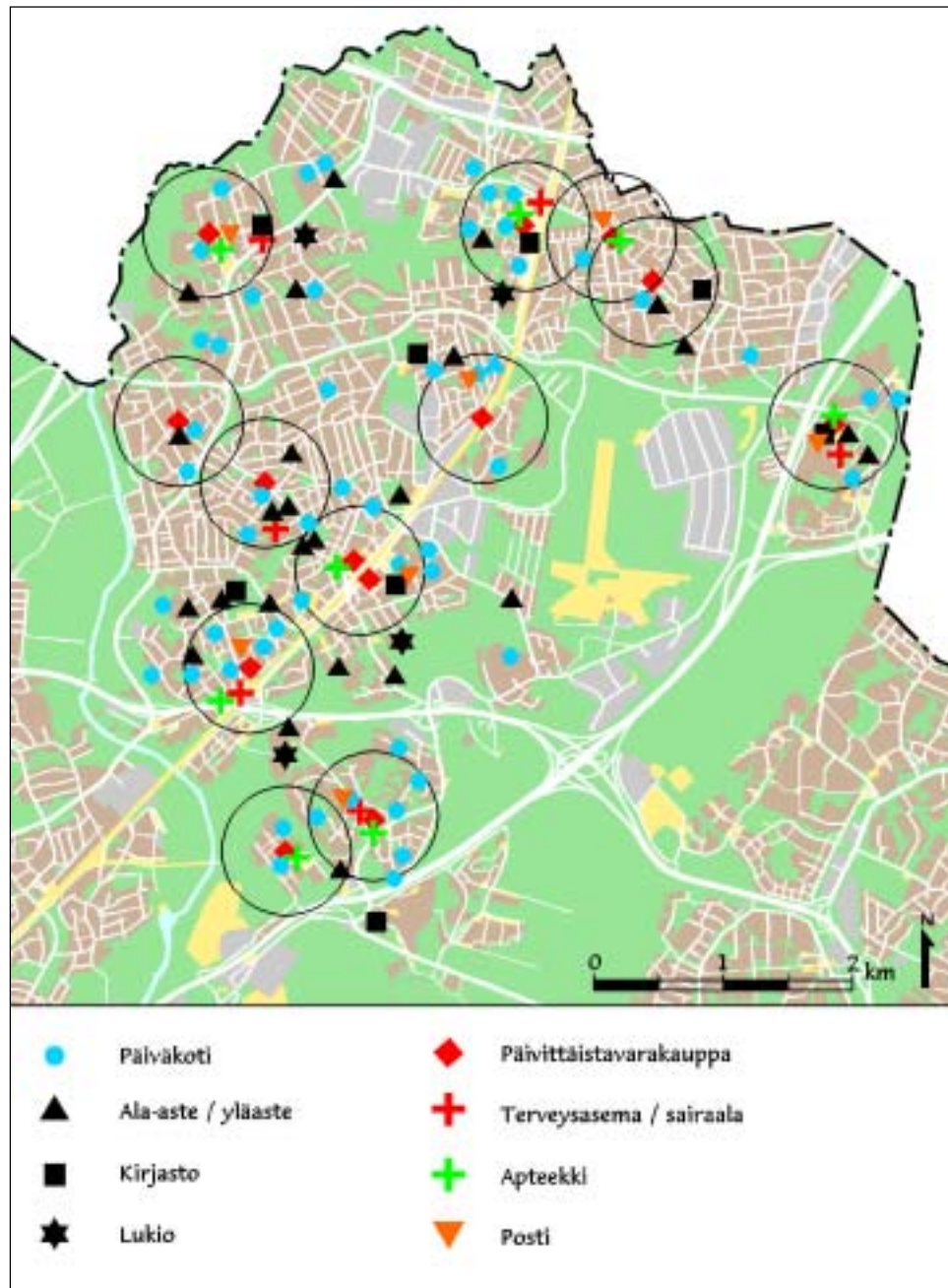
Malmin ja Tapanilan teollisuusalueet sijaitsevat molemmin puolin päärataa Malmin aluekeskuksesta pohjoiseen, Malmi radan länsi- ja Tapanila itäpuolella. Alue on pääasiassa teollisuuden ja tukkukaupan käytössä. Malmin teollisuusalue on suurelta osin kaupungin omistuksessa ja lohkottu pienehköiksi tonteiksi. Teolli-

suusalue on siistiä työpaikka-aluetta, joka on kunnallistekniikaltaan melko valmista ja suhteellisen tehokkaassa käytössä. Tapanilan teollisuusalue taas on nykytilassaan osittain joutomaana. Tapanilan alueen ympäristö vaatii kunnostamista ja katujen rakentamista. Viereisten pientalokortteleiden takia alue soveltuu vain pienimuotoiseen, ympäristöä häiritsemättömään käyttöön. Tapanilan teollisuusalue kaavoitetaan suurelta osin uudelleen ja esimerkiksi Rajatien varrella on tutkittu teollisuustonttien muuttamista asuinkäyttöön. Malmin puolella on myös tutkittu alueen asuinkäyttöön muuttamista, mutta teollisuuden laajenemismahdollisuuksia on kuitenkin pidetty tärkeämpinä. Malmin lentokentän melualue estää tällä hetkellä asuntorakentamisen.

Suutarilan laaja teollisuusalue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien päässä Kehä III:n varressa jo aiemmin mainitulla kaupallis-teollisella vyöhykkeellä kahden terminaalien, lentokentän ja tulevan sataman välissä. Tällä hetkellä Suutarilan alue on väljä ja tehottomasti rakennettu ja nykyisessä käytössä kilpailee osittain Hakkilan logistiikkakeskuksen kanssa. Suutarilan aluetta tulisi kehittää lähinnä työpaikka-alueena ja hyvistä liikenneyhteyksistä hyötyvien yritysten sijaintipaikkana. Teollisuusalueen ympäristöön on rakennettu laajoja asuinalueita ja rakentamisen jatkamista myös teollisuusalueelle on tutkittu. Se ei kuitenkaan ole enää nykytilanteessa perusteltua, koska Suutarilan merkitys työpaikka-alueena tulee kasvamaan. Suutarilan teollisuusaluetta on päinvastoin tarkoitus laajentaa kiinni Kehä III:een. Laajennuksen ansiosta teollisuusalueen näkyvyys paranee ja alueesta voi tulla houkuttelevampi. Siltämäen ja Suutarilan asukasryhdistykset pitävät teollisuusalueen ilmeen kohentamista tärkeänä asumisviihtyvyyteen vaikuttavana tekijänä.

Heikinlaakson teollisuusalue on myös osa Kehä III:n työpaikkakeskittymää. Alue on rakennettu teollisuushallimaisesti ja sen lomassa on pientaloasutusta. Asutus osaltaan estää alueen tehokasta käyttöä. Alueen rakennusoikeus on pidetty matalana, jotta rakentaminen pysyisi pientaloasutuksen naapuriin sopivana. Paikka onkin sopiva pienimuotoiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomalle toiminnalle. Yleiskaava 1992:ssa esitettiin Heikinlaakson teollisuusalueen eteläosan laajentamista kiinni Lahdenväylään, sama laajennus on edelleen mukana valmis-teilla olevassa yleiskaavassa.

## Palveluissa alueellisia eroja



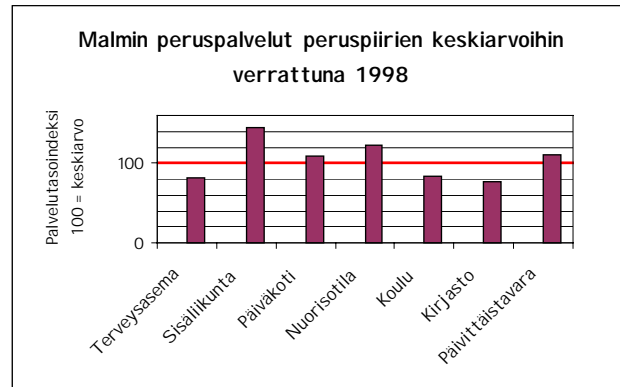
*Koivunen Helsingin palvelut ja päivittäistavarakaupan saavutettavuus puolen kilometrin säteellä. Malmi keskuksen vaikutus ulottuu käytännössä koko alueelle.*

Koivunen alueen palveluverkko rakentuu Malmi aluekeskuksen ympärille. Alueella on lisäksi lähikeskuksia kuten Pihlajamäki, Pukinmäki ja Tapulikaupunki. Pienemmät keskuksat ovat Siltämäki, Pihlajisto ja Jakomäki. Koivunen alueen palveluverkko muuttuu lähivuosina Viikin uuden paikalliskeskuksen sekä Viikin pohjoisen lähipalvelukeskuksen rakentamisen myötä. Viikin uudet palvelut vai-



kuttavat eniten Pihlajiston ja Pihlajamäen palveluiden pysyvyyteen ja kehittymiseen.

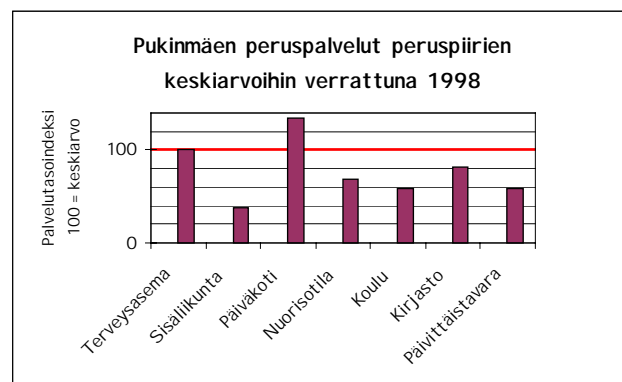
Malmin liikekeskus on koillisen alueen muihin kaupan ja palveluiden keskittymiin nähden vahva, mutta aluekeskuksena Itäkeskus on Malmia vahvempi. Malmin vaikutusalue on tutkimuksien mukaan suppeampi kuin alunperin suunniteltiin. Malmi menettää asiakkaitaan paitsi Itäkeskukselle, myös Tikkurilalle sekä Vantaanportin ja Tammiston automarketeille. Malmin päivittäistavarakaupan tarjonta on tällä hetkellä hyvä ja kehittämisen tavoitteena tulisi ensisijaisesti olla erikoiskaupan ja palvelujen laajentaminen. Liikenneyhteydet, erityisesti joukkoliikenneyhteydet Malmin keskukseseen ovat hyvät, ja ne paranivat entisestään Malmin muututtua bussien syöttöliikenneasemaksi.



Malmin keskuksen ongelmana on sen jakautuminen pääradan molemmin puolin. Matka kauppojen välillä on sen verran pitkä, että asiakkaan on käytännössä päätettävä, kummalla puolella hän haluaa asioida. Malmilla asioivat ovatkin usein sellaisia, että he ostavat päivittäistavaraansa vain radan itä- tai länsipuolelta. Radan yli kulkevan käytävän kohentaminen ja/tai leventäminen voisi kuitenkin olla mahdollista, samassa yhteydessä ylikäytävään voisi sijoittaa myös palveluja ja tehdä siitä näin luonnollisemman kulkureitin. Malmilaiset ovat kohtuullisen tyytyväisiä keskuksensa palveluihin. Erikoispalveluja, kuten vaate- tai kenkäkauppoja, kaivattaisiin kuitenkin lisää. Malmin keskuksen laajentamista radan päälle on suunniteltu, mutta sen toteuttaminen suunnitellussa laajuudessaan on aika epätodennäköistä laajennuksen kalleuden takia.

Malmin lentokentän asuntorakentaminen vaikuttaisi myös Malmin aluekeskuksen kehittymiseen. Lentokentän alueelle tulisi tietenkin omiakin palveluja, mutta asukasmäärän lisääntyminen tukisi myös Malmin keskuksen kehittymistä.

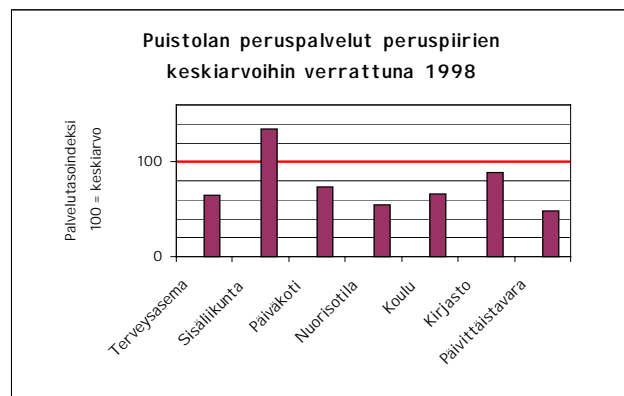
Pukinmäen lähikeskusta luonnehtii Malmin läheisyys, sillä palveluvalikoima on kohtuullisen kapea. Alueen suurehkon väestöpohjan pitäisi kuitenkin luoda edelly-



tykset suuremmallekin keskukselle. Pukinmäen kaupalliset palvelut ovat keskityneet aseman läheiseen keskukseseen muutamia päivittäistavarakauppoja lukuun ottamatta. Pukinmäen keskus on tällä hetkellä yksi kehittämistoimenpiteitä vaativista keskuksista koillisen Helsingin alueella. Pukinmäen aseman viereen rakennettiin jokin aika sitten uusia asuintaloja ja toimistotilaa, mutta sekään ei piristänyt keskuksen toimintaa. Tärkeintä olisikin keskittyä ensisijaisesti keskuksen ja sen ilmeen sekä ympäristön kohentamiseen.

Tapulikaupungin keskuksen tilanne on parantunut, kun siitä on kehittynyt pieni liityntäliikenneasema. Tällä hetkellä keskus on elävä ja hyvin toimiva, mutta ympäristön kohentamistoimet

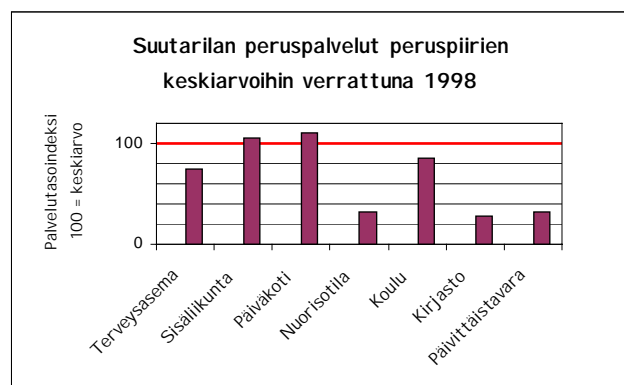
voisivat kuitenkin olla paikallaan. Palvelujen keskittyminen Tapulikaupungin ostoskeskukseen on vaikuttanut ympäröiviin asuinalueisiin. Esimerkiksi radan itäpuolella Puistolan ja Heikinlaakson pientaloalueella kaivattaisiin lisää monipuolisempia päivittäistavarakaupan palveluja.



Niiden toteuttaminen nykyisellä asiakaspohjalla on kuitenkin epätodennäköistä.

Siltamäen pieni ostoskeskus sijaitsee kerrostaloalueen keskellä, hieman syrjässä ympäröiviltä omakotitaloalueilta. Siltamäen ja Suutarilan ainoat päivittäistavarakaupat sijaitsevat juuri Siltamäen ostoskeskuksessa. Alueen väestöpohjaan nähden kauppoja voisi olla enemmänkin, mutta Tammiston ja nykyisin myös Vantaanportin läheiset auto-

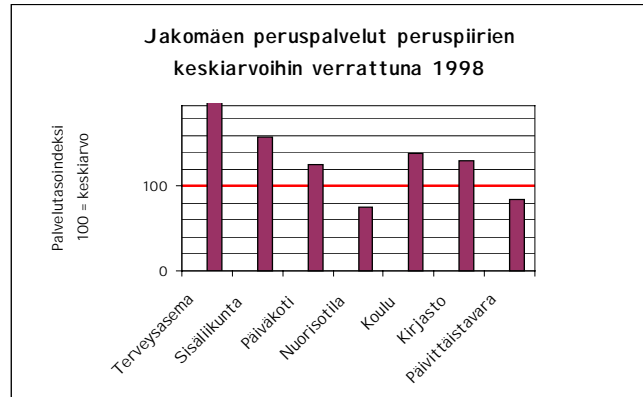
marketit ovat estäneet palvelujen monipuolistumisen Siltamäessä. Pihlajiston ja Pihlajamäen ostoskeskusten tilanne on pitkälti samankaltainen kuin Siltamäessä tai Pukinmäessä, sillä ne kaikki kaipaisivat ilmeen kohentamista ja toimintojen monipuolistumista. Pihlajisto on ollut lähiösaneerauksen alue, ja sen yhteydessä on käsitelty myös palvelujen parantamista. Viikin paikalliskeskuksen rakentaminen on uhka Pihlajiston ja Pihlajamäen ostoskeskuksille. Toisaalta Viikinmäen rakentaminen voi tuoda Pihlajiston kaupoille uusia asukkaita.



Yleisesti ottaen Helsingin vanhojen ostareiden on jollakin lailla uusiuduttava, jotta ne eivät kuihtuisi vähitellen pois. Ostoskeskuksia ei voida kuitenkaan auttaa pelkästään kaupunkisuunnittelun keinoin, yleensä kysymys on pitkälti taloudellinen. Ostareiden suosion hiipumiseen vaikuttaa varmasti eniten ihmisten ostokäyttäytymisen muutokset, läheinen sijainti ei ole enää tärkein kriteeri kaupan valinnassa. Ostareiden elävyyteen vaikuttaa myös kaupunginosien ikärakenne. Hiipuvien ostoskeskusten ympäristössä ikärakenne on yleensä vanheneva, kun alueilla pitäisi päinvastoin asua paljon lapsiperheitä. Toisaalta voidaan pohtia, saavutetaanko kituvien ostareiden "tekohengittämisellä" lisäarvoa. Olisi ehkä parempi, että palvelut sijoittuisivat alueiden sisälle tasaisesti sen sijaan, että ne keskitetään ostoskeskukseen.

Jakomäen keskuksessakin voisi tehdä parannuksia, mutta jakomäkeläiset ovat kuitenkin kohtuullisen tyytyväisiä palveluihinsa, ne ovat hyvin saavutettavissa. Päi-

vittäistavarakauppoja ei ole kuin yksi, mutta se on kuitenkin kohtuullisen isokoinen. Myös Heikinlaakson asukkaat käyttävät Jakomäen palveluita.



## PITÄJÄ - LÄHIÖ - KAUPUNGINOSA

Yleiskaava 2002 :n maankäytön kehityskuvassa on otettu yhdeksi kaupungin kehittämisen lähtökohdaksi kaupunginosien tasaveroinen kehitys. Kaupunginosien profiloimisen avulla voidaan löytää jokaisen alueen ominaispiirteet ja näin kaupunginosia voidaan kehittää niiden omista lähtökohdista. Toisaalta profiloinnissa tulee esiin myös negatiivisia asioita, joiden vähentämiseen voidaan vaikuttaa myös kaupunkisuunnittelun keinoin.



*Asuinalueiden mielikuvamarkkinointi ei ole uusi idea.*

*Palstanmyynti-ilmoitus vuoden 1912 Mercator-lehdessä. Pukimäki, aika ja ihmisiä.*

Asuinalueiden ja kaupunginosien ominaispiirteiden asiantuntijoita ovat myös alueen asukkaat. Heillä on hyvä käsitys kaupunginosien jokapäiväiseen elämään vaikuttavista hyvistä ja huonoista puolista sekä kehittämistarpeista. Aktiiviset asukkaat ovat myös alueidensa historian, kirjoitetun, puhutun ja kuvatun, talentajia. Mennyt aika luo pohjaa kaupunginosien profiloinnille, koillisellakin alueella historialliset kerrostumat ovat vielä monin paikoin nähtävillä ja kaupunginosien historialliset vaiheet kytkeytyvät luonnollisesti toisiinsa.

Kaupunginosien profiili, omintakeisuus, on osittain nykytilanteen analysointia, osittain taas mielikuvaa ja imagoa. Profiilista ja imagosta eivät kuitenkaan ole synonyymejä vaan imago, myönteinen tai kielteinen, on osa kaupunginosien profiilia. Imagon käsite liittyy läheisesti markkinointiin ja tuotteistamiseen. Voidaan kin kysyä, voiko asuinympäristö, kaupunginosa tai kaupunki kokonaisuudessaan olla tuote? Kaupungin ja kaupunginosan luonne ja imago syntyy hitaammin, vähemmän suunnitelmallisesti ja mutkikkaammin kuin jonkin tavaratalosta ostetta-

van tuotteen. Ihmiset kuulevat kaupungin tarinan aina keskeneräisenä, koska kaupunki elää ihmistä kauemmin.

Kaupunginosien profiloinnin avulla nostetaan niiden ominaispiirteet ja omalaatuisuus esille, ja samalla voidaan yrittää vaikuttaa myös imagoon. Usein on niin, että kerran syntynyt, ei enää todenmukainen kielteinen imago säilyy pitkään, jos sitä ei aktiivisesti muuteta. Esimerkiksi useiden vanhojen lähiöiden nykyinen palvelutaso, liikenneyhteydet ja viihtyvyys yleensä ovat varsin hyvät. Tästä kertoo konkreettisesti muun muassa asukkaiden halukkuus muuttaa alueen sisällä asuimistarpeiden muututtua. Silti näillä alueilla saattaa olla yhä rasitteenaan parikymmentä vuotta sitten saatu kielteinen imago. Toisaalta hyvä imago voi olla myös huono imago yhteiskunnallisten suhdanteiden muuttuessa, koska näkemykset ja arvostukset siitä, mikä on hyvä asumismuoto, asumistiheys, asunnon hallintamuoto ja niin edelleen, muuttuvat.

## **Malmin seutu**

Koillisen keskusta Malmia tarkasteltaessa ei voi oikeastaan ottaa esille mitään yhtä piirrettä, joka olisi vallitsevana koko alueella. Malmi on jo peruspiirinä niin suuri, että sen sisälle mahtuu paljon rakenteellista ja kaupunkikuvallista vaihtelua. Tässä Malmiksi luetaan juuri peruspiirin alue, Ala- ja Ylä-Malmi, Malmin keskuksen kerrostaloalueet sekä Tapaninvainion ja Tapanilan pientaloalueet. Uutena asuin- ja työpaikkarakentamiskohteenä tutkitaan lentokentän aluetta.



*Malmin keskus Ala-Malmilta nähtynä.*

Malmin lentokenttäalueen asutorakentaminen on ollut pitkään mukana yleiskaava-vasuunnitelmissa ja valmisteilla olevan Yleiskaava 2002:n myötä se on tullut jälleen ajankohtaiseksi. Malmin lentokenttäalueesta tehdään erillinen suunnitelma asumiskäyttöön muuttamisesta.

Helsinki-Malmin lentokenttää käytetään tällä hetkellä lähinnä harrastus- ja koulutustarkoituksiin. Helsingin tilastollisen vuosikirjan mukaan sekä laskeutumisten että matkustajien määrä on ollut laskussa lähivuosina. Vuonna 1990 laskeutumi-

sia oli noin 80 tuhatta, vuoteen 1999 mennessä laskeutumisien määrä oli puolittunut.

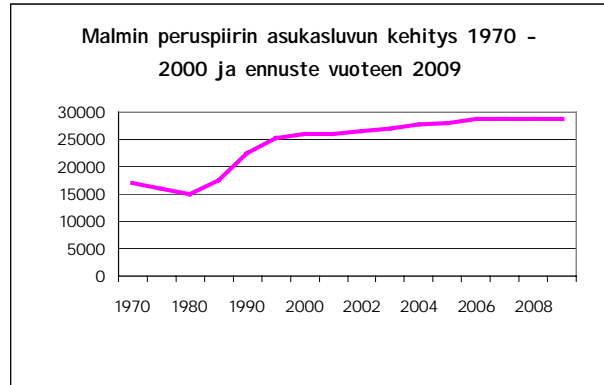
Lentokentän alueen rakentamisen vastustusta on perusteltu muun muassa sillä, että kenttä on kulttuurihistoriallisesti arvokas ja myös tärkeä osa Malmin alueen identiteettiä. Osa vastustajista on huolissaan kentän ympäristön virkistysalueiden vähenemisestä ja virkistysalueille kohdistuvasta suuremmasta paineesta. Lentokentän muuttaminen asuntovaltaiseksi alueeksi on kuitenkin perusteltua, paitsi asuntotarpeella, myös kaupunkirakenteen tiivistymisellä. Malmin alue onkin yksi tärkeimmistä kaupunkirakenteen kehittämisen kohteista Helsingissä. Lentokentän ympäristöön ja sen melualueille on sijoittunut paljon toimintoja, jotka eivät sovellu asuntovaltaiseen ympäristöön. Lentokentän muuttaminen asuinkäyttöön vaikuttaisi koko alueen ilmettä kohentavasti. Lentokentän alueen uudet asukkaat vaikuttaisivat varmasti myös Malmin aluekeskuksen kehitystä vahvistavasti.

Lentokenttäaluetta suunnitellaan 8-12 000:n asukkaan korkeatasoisena ja tiiviinä pien- ja kerrostaloalueena. Lentokentän alue on suunnittelun kannalta haastava, koska se on maisemaltaan varsin tasainen ja esimerkiksi vailla puustoa. Suunnittelussa onkin tutkittu maaston ja näkymien muuttamista täyttömäkien avulla. Viheralueiden suunnitteluun tulee kiinnittää erityisesti huomiota, koska uusien asukkaiden myötä virkistysalueille kohdistuu entistä enemmän käyttöpaineita. Tällä hetkellä lentokentän ympäri kulkee ulkoilureitti, joka on talvella latuna. Ulkoilureitin säilyttäminen ja kohentaminen on aiheellista. Longinojan laakso on tärkeä viherreitti Ala-Malmin alueella ja kulkisi myös tulevan asuinalueen vieritse ja osittain alueen läpi. Nykyisin Longinoja ei ole oikeastaan hyödynnetty maisemaelementtinä, lentokentän kohdalla se kulkee luonnollisesti tunnelissa. Lentokentän uuden asuinalueen kortteleiden sijoittelussa halutaan jättää muistumia alueen entisestä käyttötarkoituksesta. Se voidaan toteuttaa esimerkiksi siten, että kortteleiden rajat seurailevat lentokentän kiitoteiden linjoja. Myös lentokentän kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset on tarkoitus säilyttää.

Malmin lentokentän alueen käyttötarkoituksen muuttamisessa voidaan keskustella siitä, tarvitseeko Helsinki omalle alueelleen lentokentän. Toisaalta lentokenttää voidaan pitää vain pienen harrastajaryhmän käytössä olevana alueena, jota voisi käyttää mielekkäämminkin. Toisaalta voi taas miettiä, menettääkö Helsinki ja erityisesti Malmi jotain erityistä, jos kentän alue muutetaan asumiskäyttöön. Lentokentän alue on tällä hetkellä osa Malmia ja sen imagoa. Kun lentokentän tällä hetkellä hieman jäsentymätön alue muutetaan asuntovaltaiseksi, ja suunnitellaan ja toteutetaan korkeatasoisesti, on sen vaikutus Malmin ja koko koillisen alueen profiiliin kohottajana ilmeinen.

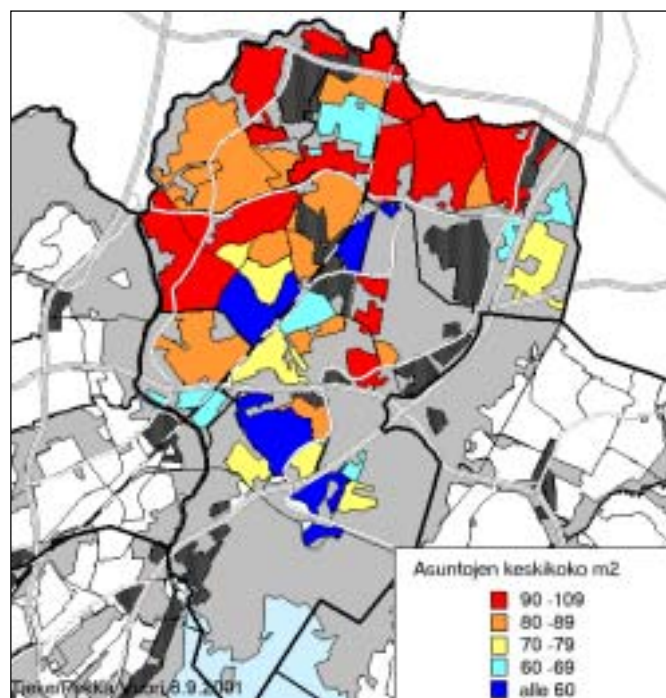
Uudesta rakentamisesta huolimatta Malmilla näkyy monen sukupolven vaikutus kaupunkikuvan historiallisena kerrostuneisuutena. Malmi on myös dynaaminen ja toimiva paikalliskeskus. Malmin keskuksessa on työ- ja opiskelupaikkojen keskittyminen, ja muista alueen kaupunginosista poiketen se ei hiljene päivälläkään. "Päivämalmilaiset" ovatkin näkyvä osa Malmin aluekeskuksen luonnetta.

Malmin historia entisenä työläiskaupunginosana on ihmisten mielissä tänäkin päivänä, mutta todellisuudessa Malmin sosiaalinen rakenne on monipuolistunut. Malmia voidaan pitää nuorekkaana alueena, peruspiirin asukkaiden keski-ikä on 35 vuotta, mikä on alle kaupungin keskiarvon. Malmin peruspiirin väestön on ennustettu olevan lähes 30 000 vuonna 2009. Ennusteessa ei ole otettu huomioon lentokentän alueen asukasmääriä.

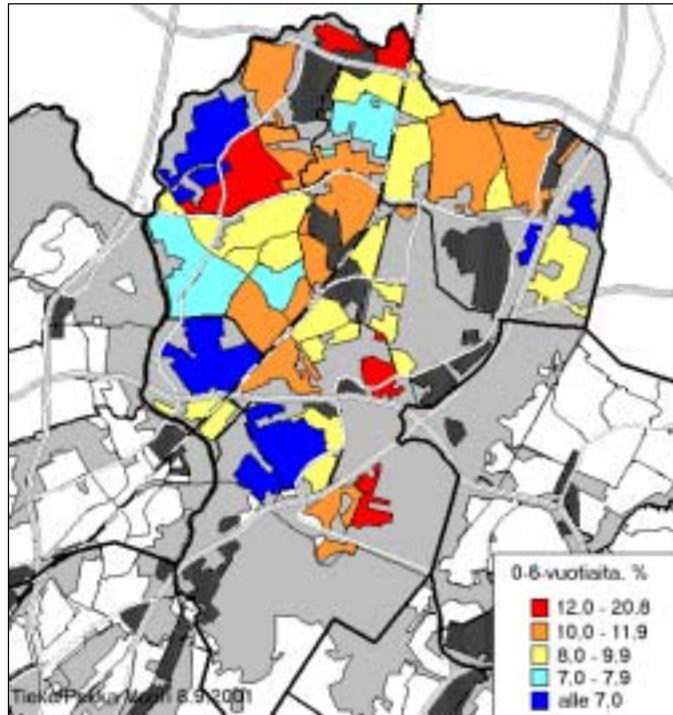


Asuntojen keskikoon vaikutus lapsien ja lapsiperheiden määrään on yleispiirteisesti nähtävissä myös Malmin peruspiirissä. Omakotitaloalueilla, joilla on suuremmat

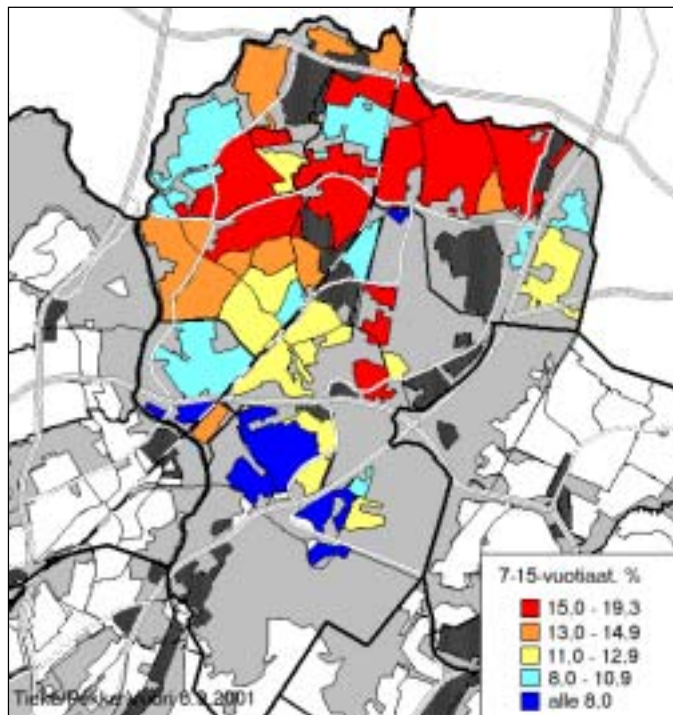
asunnot on myös yleisesti ottaen enemmän lapsia ja nuoria. Toisaalta esimerkiksi Pihlajamäessä, Tapulikaupungissa ja Pukinmäessä, missä asunnot ovat keskimäärin alle 70 m<sup>2</sup>:n kokoisia, on lasten osuus koillisen suurpiirin pienimpiä. Kuitenkin esimerkiksi Ylä-Malmilla, jossa asunnot ovat keskimäärin alle 60 m<sup>2</sup>:n kokoisia, on pienten 0-6-vuotiaiden lasten osuus noin 10-12%.



*Asuntojen keskikoko koillisessa suurpiirissä pienalueittain vuonna 2000. Lähde: SeutuCD 2001.*



*0 – 6-vuotiaiden osuus väestöstä koillisessa suurpiirissä pienalueittain 1.1.2001.  
Lähde: Helsingin väestötilastot.*



*7 – 15-vuotiaiden osuus väestöstä koillisessa suurpiirissä pienalueittain 1.1.2001.  
Lähde: Helsingin väestötilastot.*



Malmin peruspiiriin kuuluvan Tapanilan alue ymmärretään useimmiten radan länsipuolen vanhana Tapanilana, vaikka myös radan itäpuolen kerrostaloalue kuuluu Tapanilaan. Tapanilan rajat ovat joustavat, alueen suuruus riippuu usein määrittelijästä.



*Terveystie vanhassa Tapanilassa.*

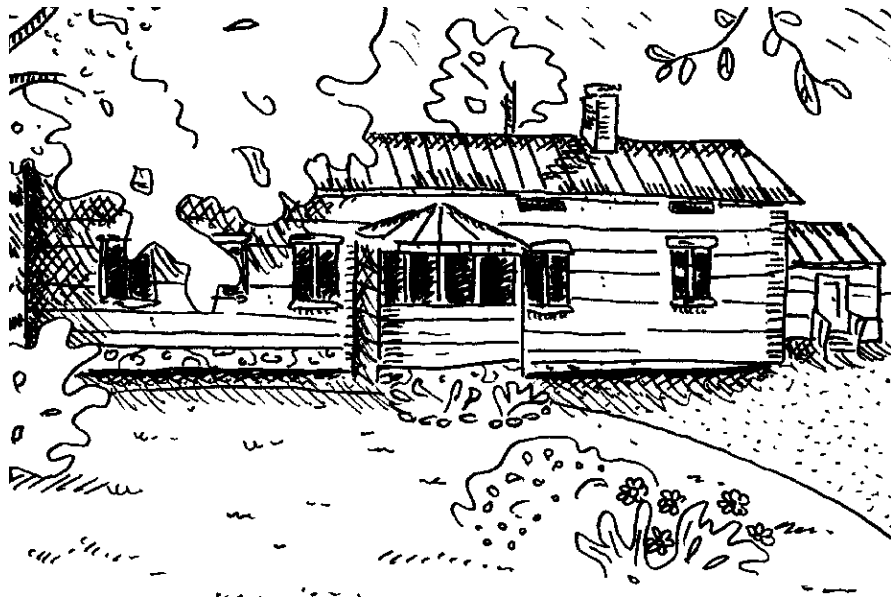
Tapanilalla, erityisesti pientaloalueella on hyvä maine rauhallisena ja idyllisenä asuinalueena. Vanhan Tapanilan alueella on säilynyt paljon vanhoja työläiskaupunginosan rakennuksia. Paljon uuttakin on rakennettu, mutta pääosiltaan uudet rakennukset ovat kuitenkin kaupunkikuvaan sointuvia. Tapanilassa asuu lapsiperheitä, mutta alueen asunnot eivät ole keskimäärin kovinkaan suuria. Vanhat ja idyllisenä säilyneet puutalo-kaupunginosat houkuttavat asukkaikseen usein kädentaitajia, taiteilijoita ja arkkitehtejä, näin on myös Tapanilan kohdalla.

Vanhan Tapanilan rakennuskanta ei edusta mitään yhtenäistä tyyli-suuntaa, eikä ole muuttumaton kuva menneestä. Alueen puutalovaltaisuus, pienimittakaavaisuus ja kerroksellisuus ovat vanhan Tapanilan erityispiirteitä ja tärkeimpiä kaupunkikuvallisia tekijöitä. Tapanilan alueella ei ole merkittäviä mahdollisuuksia lisärakentamiseen, Tapanilan teollisuusalueella sijaitsevaa jo asemakaavoitettua aluetta ja Helluntaipalstojen aluetta lukuun ottamatta. Vanhan Tapanilan pientaloalueella on mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen, kaikessa rakentamisessa on kuitenkin kiinnitettävä huomiota siihen, ettei alueen ominaispiirteitä hävitetä.

Tapaninvainion asuinalue on pientalovaltainen, alueelle on rakennettu joitain pienkerrostaloja. Näillä alueilla asunnot ovat keskimäärin yli 90 neliön kokoisia. Malmin itäisten osa-alueiden viehättävyyteen vaikuttaa Vantaanjoen läheisyys. Joen rannat ovat tärkeä virkistysalue. Tapaninvainion asuinalueiden lisärakentamismahdollisuudet ovat käytännössä olemattomat.

## Pukinmäki - Malmin kainalossa

Pukinmäki sijaitsee Vantaanjoen peltomaisemasta kohoavilla puustoisilla kumpareilla ja Pukinmäen seutu onkin erotettavissa maisemassa hyvin. Pukinmäen maisemalle on leimallista juuri kumpuileva maasto ja rehevät puistoalueet. Pukinmäki rajautuu selkeästi Vantaanjoen, pääradan ja Pukinmäenkaaren muodostaman alueen sisään. Eskolantie/Karhusuontie jakaa Pukinmäen kahteen osaan. Radan itäpuolella sijaitseva Savela kuuluu Pukinmäen peruspiiriin, mutta on kuitenkin selkeästi oma alueensa. Pukinmäen kaupunkikuvassa on historiallista kerroksellisuutta kerrostaloalueiden tehokkaasta rakentamisesta huolimatta. Pukinmäkeä luonnehtii Malmin läheisyys, Malmin keskuksella on vaikutusta muun muassa Pukinmäen alueen palveluiden tasoon.



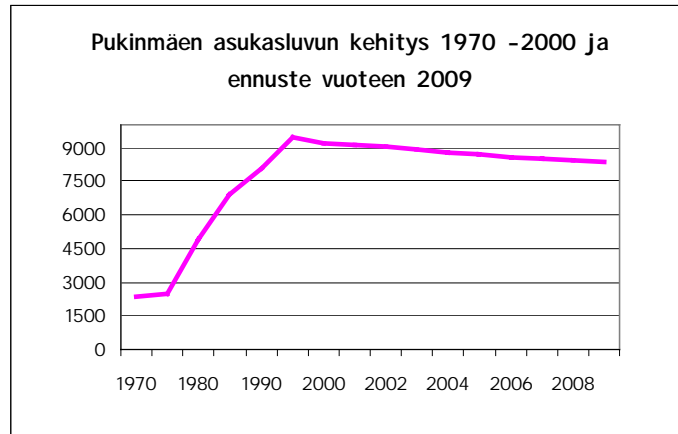
*Pukinmäen kartanon päärakennus on 1800-luvun puolivälistä.*

Pukinmäessä on säilynyt joitain huvilakauden rakennuksia, sekä jälleenrakentamiskauden omakotitaloja, esimerkiksi Sunilantien varrella. Uudet tiet on yleensä rakennettu vanhojen hiekkateiden suuntaisina. Pääosa alueen rakennuskannasta on 60- ja 90-luvuilla rakennettuja kerrostaloja. Eri ikäiset omakoti-, rivi- ja kerrostalot muodostavat vaihtelevan asuinympäristön. Pukinmäen peruspiiriin kuuluva Savela on pääosin 80-luvulla rakennettua kerrostaloaluetta. Savelasta oli tarkoitus tehdä täysin autoton asuinalue, mutta se ei ole kuitenkaan onnistunut käytännössä, vaikka Savelan, niin kuin Pukinmäenkin julkiset liikenneyhteydet ovat toimivat.

Vantaanjoen läheisyys ja hyvät virkistysmahdollisuudet ovat leimallista niin Pukinmäelle, kuin radan itäpuolella sijaitsevalle Savelan kerrostaloalueellekin. Pukinmäessä on tärkeä säilyttää sille ominaiset metsäiset alueet, erityisesti joki-

laaksosta kohoavan länsirinteen ja kukkuloiden lakialueiden puustoalueet. Näistä esimerkkinä Närepuisto.

Yleiskaavan 2002 yhteydessä tutkitaan muun muassa Kehä I:n ja Vantaanjoen välissä sijaitsevan Isonpellontien rakentamismahdollisuuksia.



Pukinmäen asuntojen keskikoko on noin 80-90 m<sup>2</sup>, mutta lasten osuus on kuitenkin pienimpiä koillisessa suurpiirissä. Savelassa asunnot ovat pienempiä, mutta lasten osuus on kuitenkin suurempi. Pukinmäen asukasluku kasvoi rajusti 1970-luvulta 1990-luvun puoliväliin asti, sen jälkeen väkiluku on käänntynyt hienoisen laskuun ja sen on ennustettu muuttuvan nykyisestä reilusta 9000:sta noin 8300 asukkaaseen, mikä ei ole kovinkaan merkittävä lasku.

### **Pihlajamäki ja Pihlajisto**

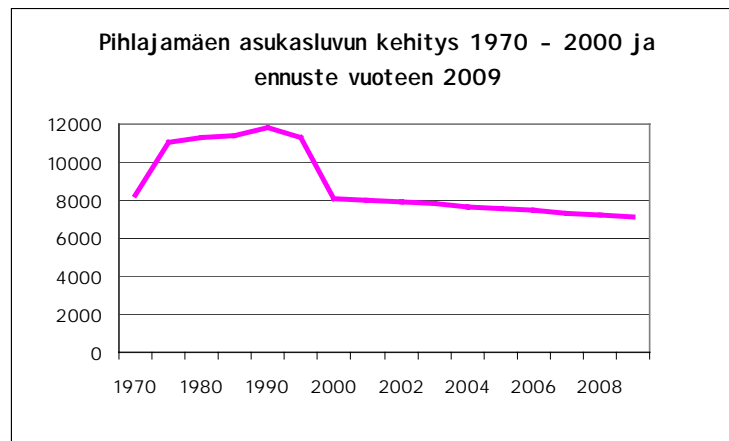
Kun Pihlajamäki 1960-luvun alussa rakennettiin, oli se ensimmäisiä kerralla toteutettuja asuinalueita Helsingissä. Pihlajamäki rakennettiin Lahdentien ja Kehä I:n välisille korkeille kallioille ja Pihlajamäen suunnittelussa oli otettava huomioon maastonmuodot. Pitkät lamellitalot talot kulkevatkin rinteiden korkeuskäyriä seuraillen. Lamellitalot eivät näy kauas ympäristöönsä. Ulkopuolisen silmin Pihlajamäen tunnusomaisin piirre ovatkin sen korkeat, valkoiset tornitalot, jotka näkyvät pitkälle myös siitä syystä, että ne on rakennettu kallioiden korkeimpiin kohtiin. Tornitalojen ansiosta Pihlajamäkeä kutsutaankin joskus näköalalähiöksi, eikä syyttä, sillä korkeimmista kerroksista avautuvat huikaisevat näkymät yli koillisen Helsingin. Pihlajamäki edustaa funktionaalista kaupunkisuunnittelua, jossa on mukana jopa futuristisia piirteitä. Pihlajamäki on aikansa modernin suunnittelun tuote. Alueen tiivistämisen yhteydessä on otettava huomioon sen ominaispiirteet.

Noin kymmenen vuotta Pihlajamäen valmistumisen jälkeen rakennettiin Pihlajisto, joka suunniteltiin ja toteutettiin Pihlajamäkeä huomattavasti tiiviimpänä. Pihlajistolla oli monta eri suunnittelijaa, mutta alueen ilme on onnistuttu silti säilyttämään yhtenäisenä. Pihlajisto on ollut lähiöuudistuksen kohde 1990-luvun alusta lähtien. Lähiöuudistuksen aikana on muun muassa perusparannettu taloja,

ja esimerkiksi parvekkeiden rakentamisen avulla talojen ulkonäköä onkin onnistuttu parantamaan huomattavasti.

Pihlajamäen ja Pihlajiston alueet ovat olleet erillisiä, mutta nyt ne ovat käytännössä lähes yhtenäinen alue, vaikkakin kerrostaloalueet ovatkin ulkoasultaan toisistaan poikkeavia. Pihlajamäkeä ja Pihlajistoa voidaan toisaalta ajatella yhtenä kaupunginosana, vaikka asukkaiden mielestä vanha kahtiajako tulee edelleen silloin tällöin esiin.

Pihlajamäen väkiluku oli suurimmillaan 1990, jonka jälkeen se on laskenut. Väkiluvun ennustetaan myös laskevan vuoteen 2009 mennessä noin 7150 asukkaaseen. Pihlajamäen ja Pihlajiston asunnot ovat keskimäärin pieniä, ja perheasuntoja on vähän. Pihlajiston asunnot ovat keskimäärin alle 80 neliön kokoisia ja



Pihlajamäen taas alle 60 neliöisiä. Tämä heijastuu osaltaan alueiden lasten määrään, sillä sekä Pihlajiston että Pihlajamäen alle 15-vuotiaiden osuudet koko väestöstä ovat koillisten alueiden pienimpiä.

Pihlajamäen läheisyyteen Viikkiin ja Pihlajiston viereen jo osittain asemakaavoitettuun Viikinmäkeen on rakennettu ja on tarkoitus myös rakentaa lisää asuntoja ja liiketiloja. Viikkiin on tulossa myös uusi paikalliskeskus. Pihlajamäen ja Pihlajiston alueille ei ole suunniteltu lisärakentamista. Suhteellisen tiiviisti rakennetussa Pihlajistossa ei ole tiivistämismahdollisuuksia. Pihlajamäki taas on rakennusaikansa mukaisesti hyvinkin väljästi rakennettu. Pihlajamäen väljyys on säilynyt lisärakentamisesta huolimatta, jos alueen rakenteen tiivistämistä jatketaan, on mietittävä, kuinka paljon ollaan valmiita muuttamaan alueen alkuperäistä ilmettä, sillä juuri väljyys ja korkeat tornitalot vastakohtinaan matalat lamellitalot ovat tärkein osa Pihlajamäen omintakeisuutta.

## Jakomäki vai Jaakonmäki?

Samoihin aikoihin Pihlajamäen kanssa valmistui Helsingin ja ehkä koko Suomen kuuluisin lähiö, Jakomäki. Helsingille Jakomäki oli suurhanke, ja se on edelleen ainoa kaupungin yksin rakennuttama lähiö. Jakomäen huonomaineisuus periytyy levottomilta 60-, 70- ja 80-luvuilta. Leimasta on vaikea päästä eroon, vaikka Jakomäki onkin selvästi rauhoittunut. Moni väittää tietävänsä Jakomäen olevan aivan kamala paikka asua, vaikkei siellä olisi ikinä käynytäkään. On totta, että Jakomäessä on ollut paljon ongelmia ja niitä on edelleen. Jos tavalliselta jakomäkeläiseltä kysytään, niin Jakiksessa on mukava asua. Asukkaat arvostavat muun muassa väljää rakentamista, runsasta lähiluontoa ja kallioista, vaihtelevaa maastoa sekä monipuolisia palveluja ja suoria liikenneyhteyksiä keskustaan. Jakomäessä on juuri asuinalueen imagon takia alhaisemmat asuinkustannukset, ja sitä kautta myös suuremmat asuntojen hinnankohoamisen odotusarvot kuin suuressa osassa Helsingiä.

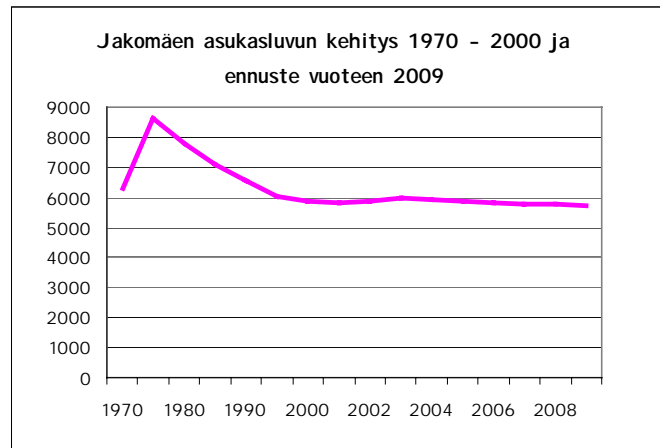


*Jakomäen peruskorjattujen kerrostalojen ilme on raikastunut ja asumistaso nousut.*

Jakomäen peruspiiri jakautuu kahteen osaan, eteläiseen Jakomäkeen ja pohjoiseen, noin kymmenen vuotta Jakomäen jälkeen rakennettuun Suurmetsään. Suurmetsäntie jakaa Jakomäen peruspiirin kahteen selkeään osaan. Jakomäen ongelmat olivat pahimmillaan juuri Suurmetsän alueen rakentamisen aikoihin. Onkin luonnollista, että alueelle muuttaneet ihmiset halusivat erottua huonon maineen saaneesta Jakomäestä, ja halusivat olla nimenomaan suurmetsäläisiä

eikä pohjoisjakomäkeläisiä. Nykyään erot eivät ole enää niin selvät ja asuinalueilla on esimerkiksi yhteinen asukasyhdistys, Suurmetsä – Jakomäki-seura.

Vaikka Jakomäki onkin kehittynyt asuinalueena, niin ei voida kuitenkaan täysin kieltää, etteikö siellä olisi edelleen ongelmia. Jakomäen peruspiirin alueella on vuokra-asuntoja enemmän kuin kaupungissa keskimäärin ja työttömyysaste on korkeampi kuin kaupungin keskiarvo. Se ei kuitenkaan tee Jakomäestä slummiä, vaikka jopa niin on lehdistön keskuudessa asia ilmaistu.

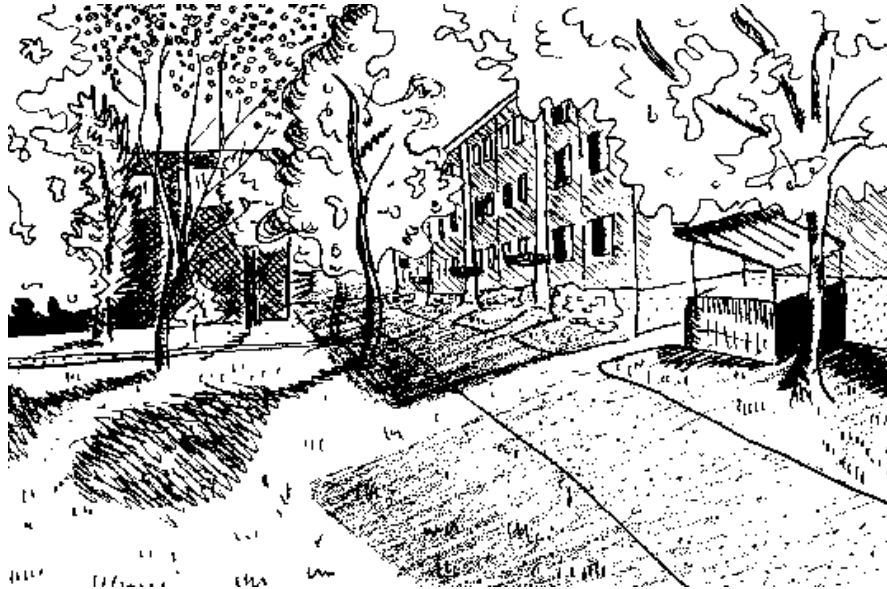


Jakomäen väestö on vähentynyt 70-luvun puolivälin noin 8500 asukkaasta vajaan 6000 asukkaaseen. Väestön on ennustettu vähenevän hiukan vuosikymmenen loppuun mennessä. Jakomäen väestön keski-ikä on noin 38 vuotta, joka on lähellä koko kaupungin peruspiirien väestöjen keski-ikää ja koillisen alueen korkeimpia.

Suurmetsän ja Jakomäen asukasaktiivit haluavat päästä eroon Jakomäen huonosta maineesta. Yhtenä konkreettisenä toimenpiteenä he ovatkin ehdottaneet Jakomäen nimen vaihtamista Jaakonmäeksi. Jakomäestä halutaan luopua, koska alueen nimeen liittyy niin paljon kielteisiä mielleyhtymiä. Jaakonmäki-nimi löytyy vanhoista ruotsalaisista kartoista muodossa Jacobsbacka, joten sille olisi olemassa myös historiallisia perusteita. Nimenvaihoksen puuhaajien mukaan Jakomäki ansaitsee uuden nimen, nyt kun alueen talotkin on peruskorjattu. Kokonaisten kaupunginosien nimien vaihtaminen on harvinaista, mutta ei kuitenkaan mahdotonta. Nimenvaihdos ei varmastikaan huonontaisi Jakomäen julkista kuvaa, ja nimenvaihdoksesta käytäisiin keskustelua julkisuudessakin. Eri asia on taas se, vaikuttaisiko nimenvaihdos Jakomäen imagoa kohottavasti vai pysyisikö Jakis edelleen Jakiksena.

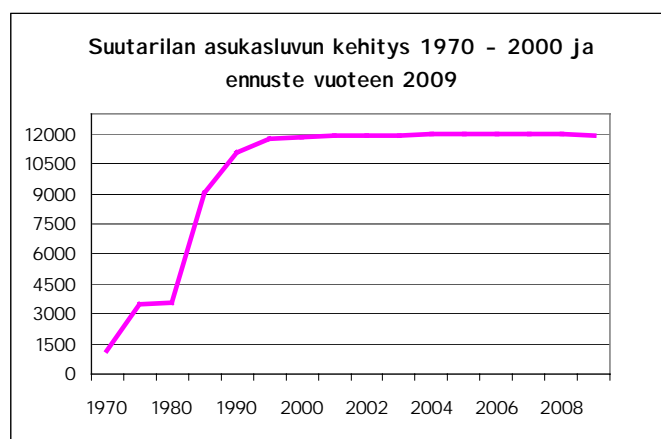
## Joenvarren Suutarila

Suutarilan peruspiiri jakautuu Siltamäen yhtenäiseen kerrostaloalueeseen ja toisaalta Töyrynummen pientaloalueeseen. Suutarilan teollisuusalue hallitsee peruspiiriin koillisosaa. Keravanjoki ja sen rantapuisto ovat etenkin Siltamäen maiseman keskeisin elementti ja tärkein virkistysalue.



*Siltamäen kerrostalot ovat matalia.*

Siltamäen kerrostaloalue oli Puolimatka Oy:n kolmas aluerakennuskohde Kaivokselan ja Louhelan jälkeen. Vantaan Kaivokselaa markkinoitiin maalta tulevalle väestölle, kun taas Siltämäkeä arvostivat helsinkiläiset, koska näin heidän ei tarvinnut muuttaa maalaiskunnan puolelle. Siltamäen kerrostaloalue on rakennettu 1970-luvulla, mutta eroaa suuresti muista koillisen alueen samaan aikaan rakennetuista kerrostaloalueista. Siltämäessä talot ovat kaksi- tai kolmikerroksisia ja asunnot ovat keskimäärin suurempia muihin koillisen alueen kerrostaloalueisiin



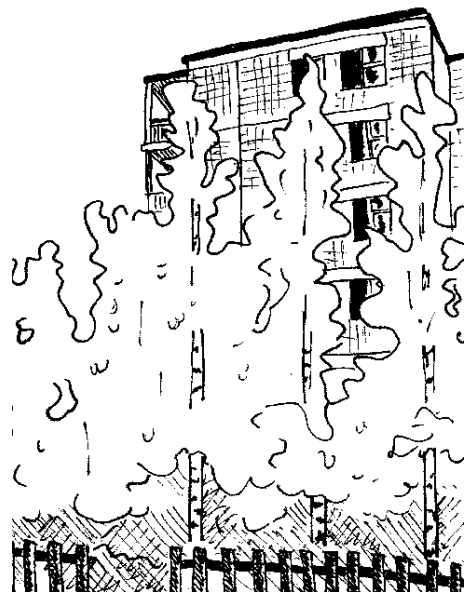
verrattuna. Syynä Siltamäen mataluuteen on vaikea maaperä. Koko alue on muun jokivarren tavoin savipeltoa. Vaikka syy Siltamäen kerrostalojen mataluuteen olikin varsin tekninen, pidetään alueen ilmettä tänä päivänä varsin onnistuneena, jopa siinä määrin, että on ehdotettu kerrostalojen ja ympäristön suojelua kokonaisuudessaan. Siltamäen viehättävyyttä lisää Keravanjoen läheisyys ja Siltakylän hyvin hoidettu ulkoilupuisto urheilumahdollisuuksineen.

Suurin osa muusta Suutarilan peruspiirin alueesta on pientaloja. Rakentaminen on pääasiassa ajallisesti kerrostunutta, Siltamäen kerrostaloaluetta lukuun ottamatta. Suutarilan peruspiirin alueella asunnot ovat keskimäärin yli 90 neliön kokoisia, ja etenkin pientaloalueilla lapsien ja lapsiperheiden lukumäärä on koillisen suurpiirin suurimpia. Suutarilan asukasluvun on ennustettu pysyvän noin 12 000:ssa vuosikymmenen loppupuolelle asti. Töyrynummen pientaloalueella väestön on ennustettu kasvavan, kun taas Siltamäessä asukkaiden määrä vähenee.

### **Monipuolista asumista Puistolassa**

Puistolan peruspiiri on Malmin jälkeen pinta-alaltaan koillisen alueen suurin peruspiiri. Puistolan peruspiiri jakautuu kahteen pääosaan, radan itäpuoleisiin Puistolan ja Heikinlaakson pientaloalueisiin sekä radan länsipuolen Tapulikaupungin kerrostaloalueeseen. Kehä III:n pohjoispuolelle jäävä pientaloalue on mielenkiintoinen, koska se sulautuu Vantaan kaupunkirakenteeseen ja on enemmänkin osa Tikkurilaa kuin osa Puistolaa, alueen nimikin on Ala-Tikkurila. Vaikka kaupunkien välinen raja kulkee tälläkin kohdalla Keravanjokea pitkin, ei se kuitenkaan ole niin selkeä jakaja kuin Siltamäen ja Suutarilan kohdalla.

Tapulikaupungin kerrostaloalue rakennettiin 70-luvun puolivälissä. Tapulikaupungin rakentamisesta tehdyn sopimuksen mukaisesti alueelle rakennettiin sekä vuokra- että omistusasuntoja. Joukossa oli vapaarahoitteisia ja valtion lainoitettavia sekä opiskelijoille suunnattuja asuntoja. Tonttien jaossa oli periaatteena vuokratalojen sijoittaminen useana erillisenä kohteena muun asuntotuotannon sekaan. Tavoitteena oli väestöpohjan sekoittaminen. Tapulikaupungissa on toteutettu ruutukaava selkeine liikennejärjestelyineen. Ruutukaavan käyttöä puolsi myös alueen tasainen maasto, olihan Tapulikaupungin alue ollut ennen rakentamista Maatalouden tutkimuskeskuksenkoetilana. Tapulikaupunki-nimi vakiintui alueelle vasta 1970-luvun loppupuolella. Rakentamisaikana alueesta oli puhuttu vain Puistolan asemansuutuna. Kerrostaloalueen

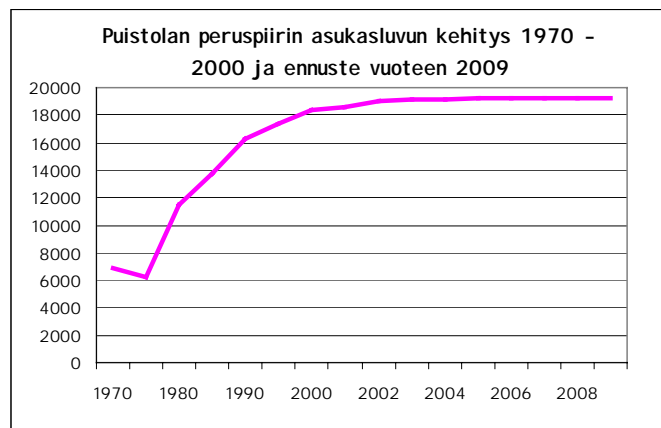




vieritse kulkeva Tapulikaupungintie antoi nimensä koko kaupunginosalle.

Tänä päivänä Tapulikaupunki on varmasti varsin erinäköinen kuin rakentamisaikoinaan. Alun perin pelkästään karun betonipintaisina toteutettujen talojen julkisivuihin on saatu lisää ilmettä ja uusiakin kohteita on rakennettu. Jotkin kerrostalot ovat alkuperäisessä asussaan, ja ne luovatkin aikamoisen kontrastin uutuuttaan kiiltävien kerrostalojen rinnalla. Alueen puusto on kasvanut, ja korkeimmat puut kurottautuvat talojen kattojen tasalle. Kesäisin Tapulikaupunki onkin varsin vihreä ja rehevä kaupunginosa.

Puistolan peruspiirin toisen osan muodostavat Puistolan ja Heikinlaakson pientaloalueet. Myös Tattarisuon teollisuusalue kuuluu Puistolan peruspiiriin. Puistolan vanha rakennuskanta on pääosin korvautunut uusilla omakoti- ja rivitaloilla. Mäkinen ja paikoin suuriakin suhteellisia korkeuseroja sisältävä maasto tuo vaihtelevuutta rauhalliselle pientaloalueelle. Vanhan Porvoontien varteen Heikinlaaksoon on rakennettu uusia kerrostaloja. Vanhan Porvoontien ja Lahdenväylän välissä sijaitsevan Heikinlaakson teollisuusalueen lomassa on pientaloasutusta.



Puistolan peruspiirin väestön keski-ikä on alle 35 vuotta, mikä on Helsingin pienimpiä ja koillisen Helsingin pienin keskiarvo. Erityisesti Puistolan ja Heikinlaakson pientaloalueet ovat lapsiperheiden suosiossa, ovathan alueen asunnot keskimäärin yli 90 m<sup>2</sup>:n kokoisia. Aluetta pidetään muutenkin lapsiperheille sopivana. Puistolan väkiluku on kasvanut tasaisesti 1970-luvun puolivälistä lähtien tasaisesti, eikä merkkejä asukasluvun pienenemisestä ole.

## LOPPUSANAT

Koillisen Helsingin alueella on kaupunginosia, joilla kaikilla on omat ominaispiirteensä ja imagonsa. Ei voida kuitenkaan sanoa, että olisi olemassa jotain täysin yhtenäistä mielikuvaa Koillis-Helsingistä. Kaupunginosat muodostavat jo maantieteellisestikin niin laajan alueen, että yhteisen imagon muodostuminen ei ole oikeastaan mahdollista. Toisaalta yksi koillisen Helsingin vahvuuksista on juuri sen sisäinen erilaisuus ja kaupunkirakenteen monipuolisuus. Merellisyyttä pidetään koko Helsingin imagon kannalta tärkeänä elementtinä. Merellisyys ei ole kuitenkaan Koillis-Helsingissä merkittävä tekijä, Viikkiä lukuun ottamatta. Koillisen Helsingin vahvuutena voidaan kuitenkin pitää jokiluontoa ja sen tarjoamia virkistysmahdollisuuksia. Vantaan- ja Keravanjoen virkistyskäyttöä tulisi kehittää, eikä tässä yhteydessä ole myöskään syytä unohtaa Longinojan laaksoa ja sen tarjoamaa potentiaalia koillisen Helsingin omana keskuspuistona.

Vaikkei koillisen Helsingin asuinalueilla olisikaan mitään kovin selvää yhteistä nimittäjää, on mielikuva alueen työpaikkakeskittymistä kuitenkin sellainen, että se haittaa erityisesti korkean osaamisen yritysten sijoittumista alueelle. Koillisen Helsingin työpaikkojen määrä on pieni koko kaupungin työpaikkamäärään nähden. Työpaikkarakenne on tällä hetkellä myös varsin yksipuolinen. Koillisen Helsingin työpaikka-alueet eivät nykyisellään houkuttele korkean osaamisen yrityksiä. Esimerkiksi Tattarisuota pidetään vain "kovien miesten" alueena, jossa romuvarastointi tai autohajottamot ovat pääasiallinen yritysmuoto, vaikkei näin todellisuudessa olisikaan. Tällaiset mielikuvat leimaavat kuitenkin helposti koko alueen. Malmin lentokentän työpaikka-alueet voisivat olla yksi koillisen Helsingin kaipaamista piristysruiskeista, koska kentän uudet rakennusalueet sijaitsevat otollisesti Viikin uuteen biotieteiden ja biotekniikan keskukseen nähden. Malmin uudet työpaikka-alueet voisivat olla esimerkiksi juuri tähän alaan liittyvien yritysten sijoituspaikka.

Malmin lentokenttä on avainasemassa koillisen Helsingin tulevaisuutta mietittäessä. Kenttä on nykyiselläänkin yksi imagotekijä, josta Malmi tunnetaan. Kentän rakentamisen yhteydessä on tarkkaan mietittävä sitä, miten kentän synnyttämiä mielikuvia voidaan käyttää hyväksi uuden asuin- ja työpaikka-alueen suunnittelussa. Malmin kentän alueesta voidaan hyvän suunnittelun avulla luoda sellainen, että sen vaikutus koko koillisen Helsingin imagoon on positiivinen. Monipuolinen ja korkeatasoisesti toteutettu asuntokanta ja uudet työpaikka-alueet vaikuttaisivat varmasti myös Malmin keskusta piristävästi, koska uudet asiakkaat osaltaan mahdollistaisivat palvelujen kehittämisen.

Koillis-Helsingissä on toisaalta laajoja pientalo-alueita, toisaalta taas selkeästikin rajautuneita kerrostaloalueita. Asuinalueiden sisällä on suhteellisen vähän lisärakennusmahdollisuuksia. Lisärakentamista ja tiivistämistä suunniteltaessa on kuitenkin otettava huomioon jokaisen alueen ja kaupunginosan ominaispiirteet ja pyrittävä mahdollisesti jopa vahvistamaan niitä, eli jokaista kaupunginosaa on

kehitettävä omista lähtökohdistaan. Yksi kaupunginosien konkreettisista kehittämissesimerkeistä ovat lähiöparannushankkeet, joita on ollut muun muassa Pihlajistossa ja Jakomäessä, jossa talojen saneerauksella on parannettu koko alueen ilmettä. Seuraavia parannushankkeiden kohteita koillisessa Helsingissä voisi olla esimerkiksi Tapulikaupunki. On kuitenkin hyvä muistaa, että kaupunginosien kehittämistä ja niissä olevien mahdollisten ongelmien ratkaisua ei voi saavuttaa pelkästään kaupunkisuunnittelun keinoin. Kaupunginosien kehittäminen on yhteistyötä eri tahojen kesken kaupungin sisällä. Yhtä tärkeää on toimia yhteistyössä esimerkiksi asukkaiden ja elinkeino- ja kulttuurielämän edustajien kanssa.

## LÄHTEET:

- Ala-Malmin Longinojan laakso. Asemakaavan muutoksen selostus. Kaupunkisuunnittelulautakunta 8.6.2000.
- Asukkaiden Helsinki. Asuntorakentamisen ideakilpailun satoa. Helsingin kaupunki 1998.
- Bäcklund Pia, Harry Schulman (toim.): Onnistuiko Helsingin lähiöprojekti? Helsingin kaupungin Tietokeskuksen julkaisuja 2000:4.
- Helsingin kaupungin rakennusjärjestys 2000. Helsingin rakennusvalvontavirasto 2000.
- Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2000. Helsingin kaupunki, tietokeskus 2000.
- Helsingin Pitäjä, Helsinge 1996. Helsingin Pitäjän kotiseutuyhdistys, Vantaan kaupungin museo 1995.
- Helsingin Yleiskaava 1992 luonnos. Lähtökohdat: virkistys ja viheralueet, luonnonsuojelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1990:15
- Helsingin Yleiskaava 2002. Alueiden käyttösuunnitelma, luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 1999:6.
- Helsingin Yleiskaava 2002. Maankäytön kehityskuva. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001: 10.
- Helsingin Yleiskaava 2002. Osallistuminen ja arviointi, asukkaiden yleiskaava. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2000:1.
- Helsinki alueittain 2000. Helsingin kaupungin tietokeskus 1999.
- Jokivuo Jari: Jakomäki. Helsingiläisen lähiön historia ja korjausperiaatteet. Tampereen teknillinen korkeakoulu 1996.
- Koillisen Helsingin kehittämissuunnitelma. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1998:5.
- Pihlajistossa 1994. Näköaloja Pihlajiston suunnitteluasemalta.
- Pirkkamaa Stiina-Liisa: Malmi, maineikas kautta aikojen. Helsingin kaupunginosasarja 1989.
- Priha Jaakko: Peruspalvelut Helsingissä vuonna 1998. Helsingin kaavoitusosaston julkaisuja 1999:4.
- Pukinmäki-projekti. Pukinmäen ympäristön kehittämissuunnitelma. Pukinmäki-seura 1990.

- Rakennettu maisema ja mielikuva, toim. Liisa Knuuti. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisu C 38. Espoo 1995.
- Rekola Lasse, Tero Tuomisto: Pukinmäki, aikoja ja ihmisiä. Pukinmäki-seura 1995.
- Vanha Tapanila. Selvitys puutaloalueenrakennuskannasta ja rakennussuojelukohdeet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 1999:8.
- Welin Ulla, Aune Greggas: Pihlajamäki, näköalalähiö. Helsingin kaupunginosat-sarja 1994.

### **Haastattelut/keskustelut:**

- Kivimäki Raimo, sihteeri, Savela-seura
- Laurila, Arne, puheenjohtaja, Malmi-seura
- Nordman Liisa, puheenjohtaja, Siltämäki-Suutarila-seura
- Saarinen Hilikka, puheenjohtaja, Puistola-seura
- Salmi, Kauko, puheenjohtaja, Pukinmäki-seura
- Saviranta Leena, puheenjohtaja, Tapanila-seura
- Syrjänen Petri, puheenjohtaja, Tapulikaupunki-seura
- Veijalainen, Pirjo, sihteeri, Pihlajamäki-seura
- Wikström Harry, puheenjohtaja, Suurmetsä-Jakomäki-seura

### **Kartat sivulla 27 ja 28:**

- Tekijä Pekka Vuori/Tieke 8.9.2001. Lähteet SeutuCD 2001, Helsingin väestötilastot. © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 59§/2001.

### **Internet-lähteet:**

- YTV, Novogroup: Helsingin seudun aluesarjat. (<http://hel03.novogroup.com/asarjat/>)

# HELSINGIN KAUPUNKI SUUNNITTELUVIRASTON

---

## KAAVOITUSOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- |                |  |
|----------------|--|
| <b>2001: 1</b> | Viikki, Tiedepuisto: yrityshautomo- ja asuinkortteli rakentamishjeet ja julkisten ulkotilojen yleishjeet |
| <b>2001: 2</b> | Selvitys golfharjoitusradan sijoittamisesta Helsinkiin   |
| <b>2001: 3</b> | Koskelan sairaala-alue, rakennusvaiheet ja rakennukset   |

ISSN 1235-4104

ISBN