

HELSINKI – TULEVAISUUDEN KAUPUNKI

Pekka Korpinen



www.eva.fi

EVA:n kotisivuilla raportteja, puheita ja
artikkeleita suomeksi ja englanniksi.
Raportit ovat ladattavissa EVA:n kotisivuilta.

Kustantaja: Taloustieto Oy

Kannen sekä raportin valokuvat Pekka Korpisen yksityiskokoelmasta.

Painopaikka: Yliopistopaino, Helsinki 2007

ISBN 978-951-628-458-6

ESIPUHE

Kaupungit voivat onnistua luomaan innostavan ja toimivan ympäristön, missä asukkaat ja elinkeinoelämä kukoistavat. Raportti kertoo, millainen Helsinki voisi menestyä tulevaisuuden maailmassa.

Kuten Korpinen toteaa: ”Helsingin hankkeita ja suunnitelmia arvioitaessa on aina pidettävä silmällä Suomen pääkaupungin asemaa Euroopan ja maailman metropolien kilpailussa. Mikä näyttää maakunnasta tarkasteltuna suuruudenhullulta, voi olla varsin vaatimatonta maailman metropoleista käsin asiaa tarkasteltaessa.”

Merellinen Helsinki nousee Korpisen ajatuksissa etusijalle. San Franciscon tapaan voi pitkä kaarisilta Kruunuvuorenselän yli muovata mielikuvia kaupungista. Tulevaisuuden metrolinja kulkee reittiä Jätkäsaari – Vallisaari – Kuninkaansaari – Santahamina, josta se jatkaa pinnassa Laajasaloon ja liittyy nykyiseen verkkoon Herttoniemessä käyden lopulta kääntymässä lentokentällä. Tällöin Korpisen maalailmassa tulevaisuudessa Helsingin seudulla asuu 50 vuoden päästä 2 miljoonaa asukasta.

Raportti on kirjoitettu tunteella ja värikkäällä kielellä. Korpinen toteaa, että ”Kun kuuntelee Bachin musiikkia, se tuntuu aluksi vaatimattomalta, mutta kun korva tottuu siihen, sen minimalistiset variaatiot saavat aikaan ihmeellisiä väristyksiä. Samoin on Empire-keskustan rakennusten laita, kaikkein selvimmin ehkä Pohjois-Esplanadin puolella.” Näinhän se juuri on!

Projektin vetäjänä on toiminut tohtori Martti Nyberg, jolle lämpimät kiitokset.

Helsingissä 13.4.2007

Risto E. J. Penttilä

LUKIJALLE

Olen ollut vastuussa Helsingin kaupunkisuunnittelusta ja kiinteistötoimesta 16 vuotta. Poliittisluontoisissa johtotehtävissä tämä on pitkä aika. Toisaalta suunnittelu on pitkäjänteistä työtä, ja kaupunki muuttuu hitaasti, usein huomaamattamme. Vaikka yksittäisistä hankkeista on usein kovaakin kiistaa ja julkista väittelyä, perustavaa laatua olevien kaupunkisuunnittelunäkemyksen esittelyyn minulla on ollut vain harvoin tilaisuuksia. Siksi EVAn pyyntö kirjoittaa kirjanen Helsingistä ja sen suunnittelusta oli varsin mieluinen.

On luonnollista, että ihmisten lähiympäristön muovaaminen ja muuttaminen synnyttää ristiriitoja ja jännitteitä. Nimenomaan makuasioista riittää riidanaiheita.

Kaupungin hyvinvoinnissa ja kehityksessä on kysymys paljon muustakin kuin arkkitehtuurista ja estetiikasta. Siinä on kysymys elinkeinotoiminnasta, palveluista, liikenteestä, asumisesta, sanalla sanoen kaikesta inhimillisestä toiminnasta, koko elämästä. Suomalaisessa kaupunkisuunnittelutraditiossa on se erikoinen piirre, että arkkitehdit ja insinöörit ovat vallanneet melkein koko alan. Elämää jäsennetään ja järjestetään fyysisen maankäytön ja designin suurennuslasin läpi.

Tavatessani professori Manuel Castelsin Helsingissä, hän mainitsi, että maineikkaassa Berkleyn yliopistossa Kaliforniassa kaupunkisuunnitteluedekunnassa enemmistönä ovat ekonomistit ja kaupunkisosiologit. Suunnittelun tehtävänä on luoda hyvät puitteet ihmisten elämälle ja yritystoiminnalle samoin kuin tasa-arvon toteutumiseksi.

Helsingin kokonaisvaltaisella kaupunkisuunnittelulla on juurensa pohjoismaisessa hyvinvointivaltiokonseptissa ja aravavetoisessa asuntopolitiikassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston nopeimman kasvun vaihe ajoittui 1970-luvulle, jolloin myös vasemmistolaisuus oli opiskelijamaailmassa ja arkkitehtien keskuudessa suurimmillaan. Myöhemmin erilaiset yhdenasianliikkeet ovat tulleet suosituiksi ja yrittäneet mm. oikeudellisin keinoin estää vaaleilla valitun enemmistön toteuttamasta tahtoaan. Vuosaaren sataman kivikkoinen tie on tästä hyvä esimerkki.

Kaupunki ei tule, onneksi, koskaan valmiiksi. ”Kehitys kehittyy”. Elintaso ja sen myötä myös asumistaso nousee ja elinkeinotoiminnot ja niiden tarpeet muuttuvat. Jatkuva rakennetun ympäristön muutos on välttämätöntä, mutta muutosvastarintakin on ymmärrettävää. Tulevaisuutta pitäisi voida ennakoida mutta asenteet heijastavat pakosta menneisyyttä.

Valistuneiden suunnittelijoiden tulisi herkällä korvalla kuunnella asukkaiden ja elinkeinoelämän mielipiteitä samalla kuitenkin edustaen korkeaa moraalialia ja ammattitaitoa, puolustettava perinteitä ja arvokasta rakennushistoriaa silti nopeasti omaksuen tekniikan ja kulttuurin parhaat innovaatiot. Tehtävä ei ole helppo.

Seuraavilla sivuilla syvennymme Helsingin suunnittelun lähimenneisyyteen ja tulevaisuuden haasteisiin. Miellyttävää matkaa kunnalliselämän, estetiikan, etiikan ja ekonomian samoin kuin ihmisten selviytymisen, hyvyyden ja ahneuden kiehtovaan maailmaan.

Helsingin huhtikuussa 2007

Pekka Korpinen

SISÄLLYS

ESIPUHE

LUKIJALLE

1	HELSINKI LÄHELTÄ JA KAUKAA	9
2	PÄÄKAUPUNGIN HALLINNON ERITYISPIIRTEET	13
3	ONKO HITAUUS HYVE KUNNALLISHALLINNOSSA?	16
4	HELSINGIN STRATEGISESTI KESKEISIÄ HANKKEITA	19
	4.1 Vuosaaren satama	19
	4.2 ”Kamppini – Mein Kamp”	21
	4.3 Finlandiapuisto	23
	4.4 Lähiöiden kehittäminen	26
	4.5 Laajentuminen Sipooseen	29
	4.6 Seutuyhteistyö	32
5	ASUINOLOJEN JÄLKEENJÄÄNEISYYS JA HELSINGIN KALLEUS	35
6	HELSINKI MAAILMAN METROPOLIEN VERKOSTOSSA	40
7	WÄU-ARKKITEHTUURI	44
8	HELSINKI-BRÄNDI	48
9	LUOVA HELSINKI	56
10	HYVÄ ELÄMÄ KAUPUNGISSA	62

1 Helsinki läheltä ja kaukaa

Tässä ihmisten maailmassa monet asiat ovat miltä ne näyttävät. Mielikuvat ovat keskeisiä ajattelun ja kokemisen välineitä. Väärät mielikuvat muuttuvat valitettavan hitaasti.

Muuttaessani 1980-luvun alussa Washingtoniin asuin aluksi hotellissa. Ensimmäisenä päivänä törmäsin kadulla Suomen Pankin ajoiltani tuttuun ranskalaiseen Maailmanpankin ekonomistiin ja kysyin mistä täältä kannattaa etsiä asuntoa? Viipymättä hän vastasi, että Georgetown on ainoa asuinalue, jolla on karaktääriä. Sitten hän piti tauon ja jatkoi: ”Itse asiassa se on ainoa koko Yhdysvalloissa”.

Asuttuani kolme vuotta Georgetownissa ja katseltuani monia paikkoja USA:ssa olen samaa mieltä ranskalaisen ystäväni kanssa. Jouduttuani kaupunkisuunnittelutehtäviin olen yrittänyt saada Helsinkiin yhden vaikka pienenkin alueen, jossa olisi pürteitä Georgetownin karaktääristä. Vaikka monessa asiassa voin katsoa onnistuneeni, tässä asiassa olen ainakin toistaiseksi epäonnistunut. Urbaani kaupunkipientalojen alue ei vielä istu suomalaisiin suunnittelukonsepteihin. Tulollaan se kuitenkin on.

Kun joitakin vuosia sitten olin OECD:n järjestämässä kaupunkipolitiikan konferenssissa, kuulin aamiaisella amerikkalaisen professorin selostavan vaimolleen kokousta: ”Tämä on kummallinen kokous. Täällä pitäisi keskustella kaupungista, mutta ruotsalaiset ja suomalaiset ovat suuna ja päänä, vaikka noissa maissa ei ole muuta kuin metsää.”

Helsingin valmistautuessa vuoden 2000 kulttuurikaupunkivuoteen asiaan vihkiytynyt työryhmä tilasi ruotsalaiselta valokuvauksen professorilta kuvituksen mainosvihkoseen. Mustavalkoisissa kuvissa Helsinki oli karu paikka, jossa ei näkynyt juuri yhtään ihmistä. Venäläistyypillisissä katukuiluissa näkyi vain vaijerissa keikkuvien lamppujen heikot valokiilat. Kaupunginhallitus päätti olla julkaisematta kirjasta. Kun kutsuin tukholmalaisen kollegani viitisentoista vuotta sitten Helsinkiin, hän ei halunnut nähdä muuta kuin Suomenlinnan ja Puu-Käpylän.

Sodan jälkeen Helsinki oli pitkään varsin vähän arvostettu kaupunki asumisen ja viihtymisen kannalta, vaikka suomalainen arkkitehtuuri olikin saanut paljon kiitosta maailmalta. EU-jäsenyyden ja Nokian menestystarinan vaikutuksesta Helsingin tunnettuus ja maine on viime vuosina huomattavasti parantunut. 400-500 hengen EU:n kemikaaliviraston perustaminen Helsinkiin testaa lähivuosina Helsingin vetovoimaa. Asiaa valmistelevien EU-virkamiesten ennakoasenteet ja -havainnot eivät ole rohkaisevia: asumistasoa pidetään hinta-laatusuhteeltaan heikkona, liikkumisen, erityisesti autojen hinnat ovat huihat eikä ruoka- ja viinikulttuurissakaan ole kehumista. Suomalaisten arvostamat asiat kuten meri ja suuret viheralueet, metsät marjoineen ja sienineen eivät välttämättä puhuttele keskieurooppalaisia huippuasiantuntijoita ja virkamiehiä.

Kehityksellä ja asioilla näyttää olevan oma järjestyksensä, jota on vaikea muuttaa. Asuntopulan aikana tärkeintä oli saada katto päälle, eikä varoja ja voimia tällöin riittänyt lähiympäristöön ja julkisiin tiloihin panostamiseen.

Asuessani vuonna 1971 Tukholmassa saatoin havaita tuolloin suuren eron suomalaisen ja ruotsalaisen maaseudun välillä. Jo tuolloin Ruotsissa säilytettiin ja vaalittiin vanhaa rakennuskantaa (ei tosin Tukholmassa!) ja puutarhat olivat yleensä hienossa kunnossa. Entisöinti-innustus levisi Suomeen vasta 10-20 vuotta myöhemmin. Viive näkyy samantapuisena yllättävän monella alalla. Kaupunkimaisen lähiönkin suunnitteluun tarvittiin Ruotsista asiantuntemus: Vantaan Kartanonkoski on suosittu kansan keskuudessa, mutta yhä suomalaisten arkkitehtien hampaissa.

Helsingin historiallinen keskusta on hienostuneen klassinen. Engel ja Ehrenström tekivät laadukasta työtä ja loivat pohjan Helsingin arkkitehtuurimaineelle. Helsinki sijaitsee kauniisti niemellä avoimen meren äärellä toisin kuin muut Euroopan pääkaupungit. Joukkoliikenteen osuus niemelle tulevasta liikenteestä on erittäin korkea, minkä takia ruuhkat pilaavat kantakaupungin elämää vähemmän kuin yleensä suurkaupungissa. Kuuluisa amerikkalainen arkkitehtuurin historian professori Kenneth Frampton pitääkin Helsinkiä ihannekaupunkinaan. Erityisen hienona paikkana hän pitää meren ympäröimää Kauppatorin aluetta. Japanilainen professori Ashihara puolestaan huokaisi Esplanadin puiston kohdalla: ”Kunpa meillä olisi jotakin vastaavaa Tokiossa”.

Helsingistä on siis monenlaisia käsityksiä. Mielikuvien tasolla Helsinki on jotain aivan muuta kuin helsinkiläisten todellisuudessa. Kantakaupungin asukasluku on pudonnut viidessäkymmenessä vuodessa noin puoleen samalla kun asumisväljyys henkeä kohden on kaksinkertaistunut. Tällainen kehitys on ollut mahdollista vain lähiöiden rakentamisella, mikä on johtanut suureen muuttoon kaupungin ja maaseudun välialueelle, metsälähiöön.

USA:ssa vastaava muutto on tapahtunut ensisijassa suurille mattomaisesti levittäytyville omakotialueille. Suomalaisen kaupunkisuunnittelun erityispiirre on kerrostalojen suuri osuus lähiöissä. Kun tähän on vielä yhdistynyt elementtitekniikan poikkeuksellisen runsas käyttö ja modernismin ylivalta arkkitehtuurissamme, on syntynyt ainakin nykyä-sityksen mukaan liian monotoninen ja vaikeasti muunneltavissa oleva asuntokanta. Sarjatuotanto ei ole juurikaan halventanut asuntojen hintoja mutta kylläkin heikentänyt rakentamisen laatua.

Vaikka yksilöllisen asumisen suosio on selvästi nousussa ja omakotityyppisellä asumisella on vahva kannatus, suuri osa suomalaisista on varsin tyytyväisiä kerrostaloasumiseensa lähiöissä. Ilmassa olevia muutostarpeita ei pidäkään liioitella.

Harvaan asuttuna maana Suomessa on paljon maata henkeä kohti. Samoin kuin Australiassa ja USA:ssa tämä on johtanut maan tuhlailuun ja liikenteen suureen energiankulutukseen. Harva asutus ja siihen liittyvä väljyyden kokemus vaikeuttaa jatkuvasti suunnittelijoiden pyrkimyksiä tiivistää asutusta ja parantaa lähiöitä täydennysrakentamisella.

Helsingissä asuntokannasta pientaloja on vain vajaat 13 prosenttia, kun vastaava luku muissa pääkaupunkiseudun kunnissa on yli 40 prosenttia. Koko maassa pientaloja on hiukan enemmän kuin kerrostaloasuntoja.

Pientalot sijaitsevat perinteisesti suurilla tonteilla. Tonttitehokkuus on paljon pienempi kuin kerrostalojen osalta, mistä seuraa, että esimerkiksi Helsingissä 13 prosenttia asuntokannasta ”vie” lähes yhtä paljon maata kuin kerrostalot.

Tässä tulemmekin Georgetown-ongelman ytimeen. Kaupunkimainen pientaloasuminen edellyttäisi aivan toisenlaisia tonttitehokkuuksia kuin mihin olemme tottuneet tai asenteellisesti valmiit hyväksymään. Isojaon jälkeen ei maaseudulla ole asuttu kylissä. Kolmekerroksinen 300 neliön talo 300 neliön tontilla jättää vielä 200 neliötä puutarhalle. Tämä on

Hollannissa, Englannissa ja USA:ssakin erittäin arvostettu kaupunki-asumisen muoto. Meillä on kuitenkin vielä paljon työtä urbaanin elämän monimuotoisuuden opettelussa. Oma ulko-ovea kadulle pidetään monessa maassa asumisuran huippuna.

Mutta kaupunki on paljon muutakin kuin asumista ja liikkumista. Julkiset tilat ovat ”perilläoloa” varten. Tämäkin puoli elämästä on Suomessa saanut suunnittelussa liian vähän huomiota osakseen. Torit ovat Helsingissä ja itse asiassa koko Suomessa lähinnä rakentamatta jätettyjä korttelin osia, joita saartavat kadut ja liikenne usein joka puolelta. Puhtaasti jalankulkijan ehdoilla suunniteltuja alueita on vähän. Lisäksi torit suunnitellaan usein väestömäärään nähden liian suuriksi.

Kun vein italialaisen ystäväni Aurinkolahden rantabulevardille, jota esittelin yleensä esimerkkinä onnistuneesta suunnittelusta, hän kysyi heti, missä ovat ihmiset ja missä ovat piazzat, joille he voisivat kokoontua. Vein hänet nopeasti Kamppiin, mutta sielläkin torit olivat vielä autioita lauantaiaamupäivällä.

Meitä on tietysti vähän, ja tämä heijastuu pakosta kaupungin ilmeeseen. Välttämättömyydestä voi tehdä myös hyveen: Voimme vahvistaa kivi-kaupungin urbaania intensiteettiä samalla kun korostamme lähiöiden erityistä luontosuhdetta. Hiljaisuudelle ja vapaaehtoiselle yksinäisyydellekin tulee tarjota paikkansa kaupungin vilinän vastapainona.

2 Pääkaupungin hallinnon erityispiirteet

Vladimir Nabokov on todennut: ”Mitä voidaan kontrolloida ei koskaan ole täysin todellista; mikä on todellista sitä ei koskaan voi täysin kontrolloida” (Look at the Harlequins). Helsingin kaupungin kaltaisessa jättiläisorganisaatiossa valta on aina ”jossain muualla”. Luottamushenkilöt epäilevät kaupunginjohtajia liiasta vallasta. Kaupunginjohtajista tuntuu, että virastopäälliköt komentavat divisioonaa ja kontrolloivat informaatiota. Virastopäälliköt ovat puolestaan voimattomia voimakastahtoisien alaistensa edessä. Lisäksi lautakunnat saavat aika ajoin asiat käsiinsä.

Esimerkiksi asemaakaava-asioissa on lukuisia käsittelyvaiheita alkaen vuorovaikutuksesta asukkaiden kanssa ja päättyen Korkeimman hallinto-oikeuden päätökseen valitusasiassa. Jokaisessa näistä vaiheista, parhaassa tapauksessa useista kymmenistä, on minkä tahansa seikan tai mielipiteen helppo aiheuttaa viivästystä kun taas käsittelyn nopeuttaminen on hyvin vaikeaa. Ei siis ole ihme, että asioiden valmistelu ja päättäminen vie yleensä paljon enemmän aikaa kuin kukaan uskaltaa etukäteen arvioida. Ympäristö- ym. lainsäädännön muutosten kautta tarvittavien selvitysten määrä koko ajan lisääntyy. Kysymys selvitysten riittävydestä ratkaistaan vaikeissa asioissa usein oikeudessa.

Maaailman monimutkaistuminen ja erilaisten säädösten lisääntyminen merkitsee Helsingin tapaisessa ja kokoisessa kaupungissa, että luottamushenkilöiden ratkaistavaksi tulevien asioiden määrä, ainakin paperipinojen paksuudella mitattuna, aina vain lisääntyy. Normaalin perheellisen työssäkäyvän helsinkiläisen on vaikea irrottautua täysipainoiseksi kunnallispoliitikoksi. Kaupunginvaltuustoissa ja kaupunginhallituksissa onkin suhteettoman paljon kunnan omia työntekijöitä ja ammattipoliitikkoja.

Tästä huolimatta mielestäni Helsingin hallinto toimii kohtuullisen hyvin. Kaupungilla on kaikkien puolueiden hallitus, johon on riittänyt

pätevää ja yhteistyökykyistä väkeä. Kokoomuksen ja sosialidemokratian yhteistyöakseli on hallitustyöskentelyn ydin, mutta vihreiden kasvu yhdeksi kolmesta suuresta on tuonut vaihtelua ja heilahteluja enemmistökoalitioihin. Poliitikan avoimuuden ja kiinnostavuuden kannalta on hyvä, ettei enemmistöä voida liian helposti etukäteen varmistaa.

Kaupunkiin tai kuntaan on sen asukkaiden pakko kuulua. Pakkojäsenyydestä seuraa, että kuntalaisten kuulluksi tuleminen on varmistettava. Luottamushenkilö- ja virkamiesvalmistelun vuorottelu on yksi tehokas tapa turvata prosessin läpinäkyvyys, demokraattisuus ja vuorovaikutteisuus. Luullakseni Helsinki on yksi maailman vähiten korruptoituneista kaupungeista, mikä on itsessään hieno asia, mutta myös kilpailukykyvaltti. Aikaa tietysti kaikkeen kuluu, mutta ennustettavuus ja hitaidenkin mukaan ehtiminen kuuluvat pakkojäsenyysorganisaation hyvän hallinnon ominaisuuksiin.

Suomen perustuslaki ja siihen nojautuva demokratia on vahvasti edustuksellinen. Kun tähän yhdistetään tsaarinajalta periytyvä autoritaarinen hallintokulttuuri ja ”management by perkele” sekä julkisen väittelyperinteen olemattomuus, ei ole ihme, että kansalaiset kokevat usein tullessaan jyrätyiksi. Uudehkoon maankäyttö- ja rakennuslakiin lisättiin vuorovaikutusta ja kuulemista, mutta pahimmillaan lisätty kuuleminen vain lisää ärtymystä, ellei aitoa vaikuttamisen mahdollisuutta synny.

Kaupunginosayhdistysten rooli on toki vahvistunut, mutta ne ovat valitettavasti vielä kaukana jäsenistön todellisesta edustavuudesta. Osallisia kaupungin kehittämisessä ovat mm. yritykset, uskonnolliset ym. yhdistykset, puolueet, maanomistajat, valtion eri elimet kuten puolustusvoimat, teatterit ja muut kulttuurilaitokset, urheiluseurat jne., toisin sanoen koko yhteiskunta niiltä osin kun sillä on toimintaa tai intressejä kehitettävällä alueella. Muutama kansankokous ei voi korvata laaja-alaista osallistumista, jonka vaikutuksen pitäisi kaikissa eri ilmenemismuodoissaan suodattaa lopulta valtuuston tietoon ennen lopullista päätöksentekoa.

Mutta miten saisimme eri tahot riittävän ajoissa mukaan osallistumaan luovasti suunnitteluprosessin kaikkiin vaiheisiin ideoinnista loppuhiontaan asti? USA:ssa käytetään ulkopuolisia sovittelijakonsultteja purkamaan jännitteitä ja ristiriitoja. Vaikka olenkin vastuussa kaupunkisuunnittelusta, joskus minunkin on vaikeaa saada tietoa keskeneräisistä suunnitelmista; kansalaisille tämä on varmasti vielä vaikeampaa.

Ihmisillä on voimakas tarve päästä muovaamaan omaa lähiympäristöään. Virheetkin on helpompi kestää kun ne ovat omia. ”Modernin” projektin yksi keskeinen ongelma onkin liiallinen standardointi: ihmiselämä tyypistetään rationaalisen tyyppiperheen perustarpeiden tyydyttämiseksi. Vastareaktio on ollut jo pitkään nähtävissä. Omakotitaloista tehdään – jos viranomaiset sen sallivat – satulinnoja, toimivasta yhdyskuntarakenteesta piittaamatta kuten on tapahtunut esim. Sipoon Karhusaaressa. Ihminen ei pitkään suostu sopeutumaan ylтиorationaalisuuden pakkopaitaan.

3 Onko hitaus hyve kunnallishallinnossa?

Nopeatempoinen elinkeinoelämä tuskailee usein kunnallisen päätöksen teon hitautta. Onko tämä aito ongelma?

Asiaa voi lähestyä kahdesta vastakkaisesta näkökulmasta. Paradigmaattinen analyysi johtaa eri johtopäätökseen kuin historiallisten kokemusten tarkastelu.

1960-luvun kehitys- ja suunnitteluoptimismi johti kokonaisvaltaisen suunnittelun paradigman vakiintumiseen lainsäädännössä, organisaatioissa ja käytännön työskentelyssä. Tämän lähestymistavan mukaan suuremman alueen (osayleiskaava) kaikki keskeiset ongelmat ratkotaan kerralla alta pois ja edetään sitten melko ahtaissa raameissa kohti yksityiskohtaista suunnittelua. Jotta tällaisessa menettelyssä olisi mieltä, on uskottava, että keskeiset ongelmat voidaan ratkaista ennen alueen rakentamisen alkamista. Jos näin ei kuitenkaan ole, alkaa suunnitteluprosessi ottaa päättämättömänä lisäaikaa. Töölönlahden alueen suunnittelu oli tällaisessa tilassa lähes sata vuotta. Tai sitten aidosti ratkaisematon ongelma ratkaistaan myöhempää kehitystä vahingoittavalla tavalla.

Newton ja Einstein ovat luoneet deterministisen, ennustettavissa olevan maailmankuvan: Tuntemalla maailman tila ja yhteiskunnan liikelait voidaan nykyhetkeä projisoida ainakin jossain määrin tulevaisuuteen. Fyysisen maailman lainalaisuudet ovat tämän ajattelun mukaan ajan suhteen hyvin käyttäytyviä, mikä tarkoittaa, että aika on vain yksi ulottuvuus. Optimointi on helppoa, koska aikavektorilla voidaan liikkua teoriassa yhtä hyvin eteenpäin kuin taaksepäinkin. Tämä synnyttää mielikuvan, että perusteellisten tutkimusten ja selvitysten avulla asiat voidaan aina rationaalisesti ratkaista. Vaikka ratkaisu veisi aikaakin, sen ”täydellisyys” korvaa vaivan.

Kokonaan toisenlaiseen johtopäätökseen päädytään, jos ajan oletetaan universaalisti ja peruuttamattomasti kulkevan eteenpäin. Tällöin ratkaisut monimutkaistuvat. Kompleksi maailma on suuren epävarmuuden maailma. Dynaamisiin systeemeihin tulee hyppäyksiä ja murroskohtia, kohtalokkaita käännteitä. Itseorganisoituvat prosessit voivat tarttua neu-

vottomuudenkin tilaan, ellei tarpeellisia valintoja tehdä ajallaan. Inhimillisen toiminnan ja valintojen merkitys kasvaa samalla kun analyysit vaikeutuvat ja kaiken kerralla ratkaiseminen käy mahdottomaksi. Asiaa mutkistaa vielä lisää luovuuden ja innovaatioiden kasvava rooli jälkiteollisen yhteiskunnan kehitykseen vaikuttavana tekijänä.

Innovaatio on usein edellytys seuraavalle innovaatiolle. Kokonaisvaltaisessa suunnittelussa saadaan aikaan vain sellaista, joka ajatuksellisesti on jo olemassa. Niinpä se helposti kahlitsee kaikkea luovaa kehitystä.

Jos aika kulkee peruuttamattomasti eteenpäin eikä sitä voi pysäyttää, hidastelu aiheuttaa lopullisia menetyksiä. Myöhästyminen yhden innovaation soveltamisesta johtaa myöhästymiseen seuraavan käyttöönotossa. Kehittämispalon puute johtaa lopulta yleiseen henkiseen taantumiaan ja kaupungin kuihtumiseen. Luullakseni yritysten tuskailussa kaupungin päätöksenteon hitaudesta on juuri tästä kysymys. Investointi ei voi loputtomasti odottaa, koska maailma muuttuu koko ajan. Helsinki on ollut jo pitkään menettäjä seudun uusien työpaikkojen sijoittumisessa.

Toisenlaisiin johtopäätöksiin tullaan, kun katsotaan tarkemmin hidastelun takia toteuttamatta jääneitä suurprojekteja. 1960-luvun ”edistys” vaati laajaa moottoriteiden verkostoa Helsingin keskustaan. Smith & Polvisen nimeä kantava suunnitelma olisi vuoteen 2000 mennessä rakentanut 200 kilometriä moottoritietä purkaen altaan mm. kaikki Liisankadun eteläpuolen talot, osan Kaartinkaupungin taloista, Linnunlaulun huvilat jne. Vanhan kauppahallin kohdalla olisi ollut useampikerroksinen liikenteenjakaja samaan tapaan kuin Tukholman kaupungintalonkin vieressä nyt on. Kantakaupungin viihtyisyys olisi uhrattu yksityisautoilun alttarille.

Alvar Aallon keskustasuunnitelma oli saman aikakauden lapsi. Linnunlaulun villat olisivat tässäkin tapauksessa tuhoutuneet moottoriväylän alle. Koko Töölönlahden puisto olisi jäänyt Terassitori-nimisen pysäköintilaitoksen käyttöön. Kaisaniemen puiston yläpuolella olisi kulkenut Smith & Polvisen tapaan moottoritie.

Koska jokainen suurisuuntainen suunnitelma on väistämättä aikansa lapsi, vanhenevat ne jo ennen valmistumistaan. Kaupunki tarvitsee historiallisia kerrostumia, mutta minkään ei pitäisi muodostua liian hallitsevaksi. Uudella aikakaudella ja uusilla ideoilla pitää olla mahdollisuus toteutua. Liike on tässäkin yhteydessä tärkeämpi kuin ”lopullinen

päämäärä”. Kaupunkisuunnittelun piirissä tätä ajatustapaa kutsutaan inkrementalismiksi.

Inkrementalismi muuttuu anarkiaksi, ellei sen tukena ole selkeä, vaikkakin ajassa muuttuva, visio siitä, mihin pyritään. Aikakauden pitää voida reaaliaikaisesti toteuttaa itseään pilaamatta kuitenkaan samalla seuraavien aikakausien mahdollisuuksia.

4 Helsingin strategisesti keskeisiä hankkeita

4.1 Vuosaaren satama

Vuosaaren sataman strategista merkitystä Helsingille ei voi tarpeeksi korostaa. Vanhat satamat olivat jäämässä liikennesumppuun, jossa kehitysmahdollisuuksia ei enää ollut. Ruoholahden rakentaminen toi asutuksen aivan Jätkäsaaren viereen. Logistisesti oli järkevää yhdistää satamat yhdeksi suursatamaksi, josta alkava kaupallis-teollinen vyöhyke yhdistyy lentokenttään ja satamaan. Kaikkein suurin vaikutus satamaratkaisulla on kuitenkin Helsingin keskustan ja kantakaupungin elinvoimaisuuteen.

Asumisväljyyden nousun takia kantakaupungin väkiluku on pudonnut viidessäkymmenessä vuodessa noin puoleen sodanjälkeisestä 300 000 asukkaan tasosta. Satamilta vapautuu noin 250 hehtaaria upeaa merenrantaa. Lisäksi satamajunien järjestelyratapihan vapautuminen Keski-Pasilassa käynnistää elinkeinopoliittisesti tärkeän Pasilan ratapiha-alueen rakentamisen. Vuosaaren sataman valmistuminen laukaisee liikkeelle lähes 3 miljoonan kerrosneliömetrin rakentamisen.

Koska vanhat satamat liittyvät kantakaupunkiin, jonne suuri osa Helsingin työpaikoista keskittyy, merkitsee asukkaiden lisäys samalla askelta kohti kestävästä kehitystä. Työmatkaliikenteeseen tarvittava aika ja energia vähenevät verrattuna vaihtoehtoon, jossa Helsingin seudun kasvu keskittyy reunoille.

Vuosaaren sataman kiistattomiin etuihin nähden hankkeen vastustus, erityisesti vihreiden taholta, oli yllättävän voimakasta. Valtuustossa ehdotettiin kerran jopa Keravaa uudeksi sataman paikaksi ja ympäristöministeri Satu Hassi sai juridisella kikkailulla melkein kaadettua hankkeen. Ratkaisijan rooliin nousi lopulta Korkein hallinto-oikeus, jonka selkeät Natura-kannantotot avasivat tien sataman toteutukselle.



Sörnäistenrannan uusi ilme.

Pienoismallin tekijä Jaakko Heliövaara.

Hampuri on onnistunut luomaan satama-alueensa uudelleenkäytölle maineen Euroopan vetovoimaisimpana kiinteistösijoituskohteena, kuten saatoin vuoden 2006 Münchenin kiinteistömessujen asiantuntijakeskusteluissa huomata. Satama-alueet ovat myös Helsingille ainutlaatuinen mahdollisuus merellisen mielikuvan ja hyvän elämänlaadun vahvistamiseen.

Merellisen Helsingin vahvistumista korostavat myös Hernesaaren ja Laajasalon öljysatama-alueen vapautuminen suunnilleen samaan aikaan. Pohjolan Venetsia alkaa toden teolla muotoutua!

4.2 ”Kamppini – Mein Kamp”

Teekkarien vuoden 2001 Karva-Äpyssä kirjoitettiin: ”Pekka Korpisen menestysteos Kamppini – Mein Kamp ei valitettavasti ole vankilassa kirjoitettu”. Vappupila heijastaa hyvin Kampin – Töölönlahden alueen suunnittelusta käytyä kiivasta ja kärtyisää keskustelua.

Professori Riitta Nikula luonnehti kerran aluetta suurten suunnitelmien sankarihautausmaaksi. Liian suuret odotukset ja älyttömyyksillekin suotu suuri julkisuus haittasivat alueen kehittämisessä liikkeelle pääsyä. Taktisesti pidin suotavana, että päämielenkiinto kohdistui Töölönlahden alueelle, koska näin saatiin työrauha Kampissa, joka oli ja on kaupunkirakenteen kannalta tärkeämpi alue.

Töölönlahdella yritin leikata liikoja odotuksia ehdottamalla alueen nurmettamista (ns. Korpisen nurmikko) ja etenemistä talo kerrallaan alkaen Kiasmasta.

Kampin osalta liikkeelle lähdettiin kahden funkkistalon – Lasipalatsin ja Tennispalatsin – suojelulla ja saneerauksella. Seuraavana oli vuorossa tilaus Sir Norman Fosterilta (nyk. lordi Foster) tutkielmasta Simonaukion hotellitontin rakennusmahdollisuuksista. Foster pohti myös kysymystä, voisiko Helsingin niemellä olla Hotelli Törnin lisäksi toinenkin korkealle kohoava profaani rakennus. Hän suositteli matalassa profiilissa pysymistä.

Alvar Aallon keskustasuunnitelmassa oli Kampin osalta paljon purkamista ja liikenteen ensisijaisuutta. Mm. Lasipalatsi olisi purettu ja tilalle rakennettu Tukholman Hötorg-cityn mukaisia pistemäisiä toimistotornitaloja. Liikenteen järjestelyt olisivat olleet hallitsevia, eikä jalankulkijoille olisi juuri jäänyt tilaa. Massiivinen bussiterminaali olisi jo nyt vanhentunut, koska aikamme suuret bussit eivät olisi enää mahtuneet Aallon terminaaliin.

Vuoden 1991 osayleiskaavassa lähes koko Kampin ”kuilu” oli varattu bussien maantasoiseen pysäköintiin. Jossain vaiheessa kaupunki tilasi professori Helanderilta ja akateemikko Leiviskältä uuden Kamppisuunnitelman. Bussit olivat edelleen maantasossa ja rakennukset kaupunkirakenteesta erillisiä piste- ja lamellitaloja, niin kuin Aallollakin. Tunnelma oli hyvin esikaupunkimainen – kuten Tapiolan keskuksessa.

Tästä syntyi mielessäni ajatus luoda torien sarja, joiden välissä olisi kantakaupunkimaisia kortteleita yhdistämässä Töölön ja Kampin kaupunginosia. Asemakaavapäällikkö Tuomas Rajajärvi suhtautui ajatukseen myönteisesti ja tilasi arkkitehti Timo Vormalalta asiaa analysoivan suunnitelman. Vormala piti ajatusta kehityskelpoisena. Asemakaava syntyi tältä pohjalta, mutta toreilla oli edelleen bussien pysäköintiä.

Vaikka asemakaava ei ollutkaan täysin tyydyttävä sen pohjalta päätettiin kuitenkin järjestämään kansainvälinen – meillä kokonaan uuden tyyppinen – suunnittelu- ja kehittämiskilpailu parhaiden PPP-mallien (public-private partnership) mukaisesti. Kilpailu oli sikäli positiivinen yllätys, että SRV Viitosten johtama ryhmittymä pystyi innovatiivista kaliosuunnittelua hyväksi käyttäen sijoittamaan bussiterminalit kokonaan maan alle, jolloin kolme toria jäi kokonaan jalankulkijoiden käytettäväksi. Tätä voi pitää suoranaishana ihmeenä liikenteen yliherruuden vaivamassa maassa! Arkkitehti Aki Davidsonin suunnittelemat maanalaiset terminalit ovat osoittautuneet toimiviksi ja viihtyisiksi ja saavat ansaitsemaansa kiitosta. Helsinki sai maailman parhaan keskustabussiterminalin kuten lontoolainen asiantuntijaryhmä äskettäin totesi.

Jos itse ratkaisu oli yllättävä, yhtä yllättävää oli sen nopea toteutus keskustan pahimmassa ”kipupisteessä”. Sekä yrittäjä että Helsingin virkamieskoneisto venyivät lähes ihmeisiin. Kampissa toteutui poikkihallinnollinen ennakoiva ongelmien luova ratkaiseminen, jossa sankareita löytyi niin kaupunkisuunnitteluvirastosta, kiinteistövirastosta kuin myös rakennusvalvontavirastosta.

Uusi kaupallinen sijoittaja tulee epäilemättä hiomaan kauppakeskuksen pienet epäkohdat pois. Julkisten tilojen osalta jatkokehittäminen on kaupungin vastuulla.

Tennispalatsin aukio on lähes valmis. Toivottavaa on, ettei siitä tule pelkkä alkoholipitoisten juomien kulutuspaikka. Olutterasseja on jo liikaa, siistille ulkokahvilalle olisi varmaankin kysyntää.

Narinkka-tori kaipaa suuria tapahtumia, torikauppaa ja iloista meininkiä karusellien ym. muodossa. Muutoin senaatintorin (ilman katuja) kokoinen aukio on liian tyhjä ja autio. Salomonkadun poikkikadut muodostavat monta Rooman piazzojen kokoista aukiota, joiden kehittäminen ei ole vielä alkanutkaan. Valaistuksella ja kattamisella saataisiin ihmeitä aikaan.

Lasipalatsin aukio jätettiin tarkoituksella muutamaksi vuodeksi kesken-eräisyyden tilaan. Kovin paljon ideoita ei käyttäjiltä ole tähän mennessä tullut. Lämmin uima-allas/luistinrata talvella on yksi mahdollisuus. Jos Rautatien torin luistinrata onnistuu, tuskin toista enää tarvitaan lähistölle. Pelkkä siistiminenkin voisi riittää, jos kellotornin ympärille saataisiin lisää istutuksia, penkkejä ja esiintymislava. Rixin seinälle tulisi laittaa jättiläismäinen digi-taulu, jossa näytettäisiin elokuvaklassikoita ja muuta kiinnostavaa. Uudet olutterassit ovat turhan irti maantasosta ja jotenkin epäurbaaneja ja vaativat jatkokehittelyä.

Lähi vuodet osoittavat tuleeko Kampista Helsingin uusi 24-tuntia vuorokaudessa sykkivä sydän. Suunnittelu voi parhaimmillaankin tarjota vain puitteita, kaupunkilaiset tekevät lopulta paikan ja sen hengen.

4.3 Finlandiapuisto

Puistoistaan kaupungit muistetaan. Vaikka Helsingissä on paljon luontoa ja merta, kaupungin puistoista ei ole pidetty riittävän hyvää huolta.



Kaivopuiston ruskaa.

J.A. Ehrenströmin vuoden 1812 asemakaavassa Kaisaniemen puisto suunniteltiin paikoilleen Helsingin ja ehkä Suomen ensimmäisenä julkisena puistona. Se oli olennainen osa uuden pääkaupungin keskustaa. Puisto on vuosien varsilla marginalisoitunut ja päässyt rappeutumaan. Suurin syy on ollut kauniin vesiaiheen muuttuminen ratapihaksi lännessä ja Kaisaniemen kadun tunkeutuminen puiston alueelle idässä.

Töölönlahden tuleva puisto tulee uusintamaan Kaisaniemen puiston alkuperäisen tilanteen: Kluuvinlahti kaivetaan leveän kanavan muodossa takaisin, jolloin ilta-auringon lämmittämän vesipeilin taakse saadaan laajat ja viihtyisät puistoalueet.

Ongelmana on ollut, että samoin kuin torien ja katukuilujen osalta myös puistotaiteen suunnittelutaito pääsi modernismin aikana rappeutumaan. Tilaajat eli kaupunkilaiset eivät ole toistaiseksi osoittaneet kovin paljon kiinnostusta uutta Töölönlahden puistoa kohtaan. Arkkitehdit ovat hakeneet julkisuutta ”uusilla keskustasuunnitelmillaan” ja kansalaisaktiivisuus keskittyi kokonaan VR:n makasiineihin. Mielestäni



Finlandiapuisto asemakaavan mukaisessa asussa.
Helsingin kaupunki / Arkkitehtityöhuone APRT Oy.

Keskuspuiston laajeneminen Kiasmalle asti on merkitykseltään aivan toista luokkaa kuin yksittäisten rakennusten arkkitehtuuri tai niiden sijainti alueella.

Töölönlahti on outo nimi puistolle. Varsinkin ulkomaalaisille se on vaikea ja outo. Uuden alueen markkinoinnissa aletaankin käyttää nimeä Finlandiapuisto, koska siitä tulee pääkaupungin tärkein virkistys- ja kulttuurin keskus.

Finlandiapuistoon kuuluisivat tällöin Töölönlahden välittömässä läheisyydessä olevat Ooppera ja Finlandiatalo. Myös Kansallismuseo, Eduskunta, uusi musiikkitalo ja Kiasma kuuluvat Finlandiapuiston käsitteen sisälle. Varsin monet Suomen tärkeimmistä kulttuuri-instituutioista kuuluvat siis alueelle, josta Ateneum ja Kansallisteatteriaan eivät ole kaukana. Muodostumassa oleva lopputulos, jossa korkeatasoinen puisto vesiaiheineen kietoo keskeiset kulttuurilaitokset syleilyynsä, poikkeaa melko paljon Alvar Aallon ajatuksesta jättiläismäisestä pysäköintilaitoksesta, jonka kantana olisi ollut tuulille altis suuri terassitori.

Nykyaikana puistoa sinänsä ei voi sanoa elitistiseksi, mutta kieltämättä Finlandiapuiston ympärillä on monia korkeakulttuurin laitoksia. Olisikin tärkeätä, että esimerkiksi suunniteltuun makasiinipuistoon tulisi monipuolista matalan kynnyksen kulttuuria kuten tangotori ja tanssikulttuurin paviljonki sekä jazzluola. Suuret yleisötapahtumat ja ulkoilmakonsertit saanevat nekin entistä keskeisimmän paikan.

Epämääräisen Finlandiapuisto-markkinointinimen alle muodostuu käytännössä täsmällisempiä nimiä kuten Kansalaistori (saanee myöhemmin henkilöön liittyvän nimen), Auroran puisto, Makasiinipuisto, Töölönlahden ympäristö jne. Vasta käyttö luo pysyvän nimistön ja vakiinnuttaa lempinimet.

Keskustatunneliin varautuminen on viimeinen avoin kysymys Finlandiapuiston rakentamisen tiellä. Keskustan saavutettavuus ja Jätkäsaaren liikennesolmun helpottaminen puhuvat tunnelin puolesta. Toisaalta Helsingin liikennesuunnittelijat ovat pitäneet itsepintaisesti kiinni pintatunnelista, mikä tarkoittaa päältä avattavaa työmaata. Toimivan rautatiealueen alittaminen Kluuvin ruhjeen kohdalta tulee olemaan haastava ja kallis projekti.

Koko tunnelista tuskin saadaan päätöstä ennen kuin Sanomatalon pohjoispuolta pitää alkaa rakentaa. Näin ollen on rakennettava etukäteen

pätkä tunnelia, mikä tietysti rasittaa päällä olevien tonttien arvoa ja vaikeuttaa kortteleiden toteutusta.

Kansallinen kirjakulttuurin talo sopisi hyvin Musiikkitaloa ja Makasiinipuistoa vastapäätä heti Sanomatalon pohjoispuolelle. Näin julkisten rakennusten väliin jäisi aktiivinen tila musiikkiin ja kirjallisuuteen liittyville toiminnoille. Kumppaneina tällaiselle hankkeelle pitäisi olla valtion ja Helsingin kaupungin lisäksi ehkä myös eduskunnan kirjasto ja ns. Epos-hanke, jossa on mukana mm. Helsingin Sanomien arkistomuseo, YLE:n arkisto ja muita digiajan keskeisiä toimijoita. Uuden ”Epostalon” alla oleva keskustatunnelin tynkä olisi sopiva laajentumisvara pimeyttä kaipaaville arkistoille ja filmien esittämiselle, mikäli keskustatunneli lopulta haluttaisiin painaa peruskallion syvyydelle. Pysäköinti- luoliahan on alueella varmaankin tarpeeksi.

Kansalliseen kieleen ja kirjallisuuteen panostaminen myös rakennuskulttuuria hyväksi käyttäen on varmaankin seuraava suuri suomalainen hanke. Kun vielä Nokia-johteinen digiaika yhtyy kirjan maailman uudenmuotoiseen tulemiseen, Suomi tekee suuren virheen, ellei se jätä pääkaupunkinsa keskustaan tästä pysyvää merkkiä, uutta vuosirengasta.

4.4 Lähiöiden kehittäminen

Suurkaupunkien nopea kasvu 1800-luvun loppupuolella synnytti vastareaktion. Kasautuvaa kurjuutta ja sairauksia vastaan alettiin taistella uusilla aatteilla, mm. marxilaisuudella ja työväenliikkeen reformistisella järjestäytymisellä toisaalla ja puutarhakaupunkiaatteella toisaalla. Kivikaupunkien orgaaninen kasvu pysäytettiin saartamalla ne suurilla puisto- ja viheralueilla. Helsingissä tämä toteutettiin yleiskaavojen ”vihersormilla”. Kaupunkien kasvun täytyikin 1900-luvulla ”hypätä” vihervyöhykkeiden yli enemmän tai vähemmän neitseellisille maille. Näin syntyivät metsälähiöt. Helsingin erikoispiirre on, että puutalokauden jälkeen tuskin oli saatu rakennettua montaakaan kivitalojen reunustamaa ”katukuilua” kun jo siirryttiin lähiöiden rakentamiseen. Urbanismin juuret eivät olekaan syvällä suomalaisessa tai helsinkiläisessä perinteessä.

Suurkaupunkivastainen ilmapiiiri oli edellytys modernismin läpimurrolle ja maailman laajuiselle menestykselle. Liikenteen sujuvuus ja asuntojen

valoisuus ja terveellisyys nousivat kaupunkisuunnittelun keskeisiksi periaatteiksi. Alan merkittävin vaikuttaja, Le Corbusier, ammensi ideoita abstraktista geometrisesta taiteesta ja koneista. Uusi uljas kaupunki oli hierarkkisesti hyvin järjestetty, kukin asia paikallaan, toisin kuin luonnossa, jossa vallitsi epäjärjestys (Le Corbusier, *The City of Tomorrow and its planning*, s. 15-18). Modernismi syntyi yhtä aikaa fordistisen teollisen läpimurron kanssa. Rationaalinen ihminen oli voimansa tunnossa. Tärkeät asiat oli jo keksitty, nyt oli vain nopean toimeenpanon aika. Luonto tai mutkikas orgaaninen kaupunki ei saanut olla esteenä: ”Ihminen kulkee suoraan, koska hänellä on päämäärä ja tietää minne on menossa” (Le Corbusier, mt. s. 3). Luonto ilmentää itseään Le Corbusierin mukaan kaaoksena. Rationaalisen ihmisen yliherruus luonnosta pääsi parhaiten toteutumaan suunniteltaessa kokonainen kaupunki tai lähiö puhtaalta pöydältä koskemattomaan luontoon tai metsään.

Näin alkoi suurkaupungin hajoaminen yhä laajemmalle ja laajemmalle, mikä merkitsi samalla halpaan öljyyn perustuvan yksityisautoilun nousua tärkeimmäksi liikkumismuodoksi myös kaupungeissa.

Suomi ei ehtinyt kaupungistua ennen lähiöitymistä. Valtaosa suomalaisista asuu perinteisen kaupungin ja maaseudun välimuodossa, suomalaisessa metsälähiössä. Varsinaisessa kivikaupungissa asuu vain muutama prosentti suomalaisista eikä kivikaupunkia juurikaan rakenneta lisää. Lähiöiden kehittäminen onkin kaupunkisuunnittelun lähivuosikymmenten ylivoimaisesti suurin kysymys. Ydinkeskustalla on toki palvelujen tarjoamisen ja kansallisen identiteetin kannalta oma tärkeä merkityksensä, mutta ihmisten arjen kannalta mikään ei vaikuta yhtä paljon kuin lähiöiden viihtyisyys ja elinkelpoisuus.

Yleensä ihmiset kiintyvät kotiseutuun ja kotipihaan. Tutkimusten mukaan asumista ympäröivä luonto on yhä ensiarvoisen tärkeää asukkaille. Suomalainen kerrostalolähiö eroaa Le Corbusier’in kaavailemasta ja Keski- ja Etelä-Euroopassa toteutetuista siinä, että piste- ja lamellitallot ovat täällä etäällä toisistaan ja suhteellisen matalia. Näin ympäröivä luonto on hallitseva kaunis teema uusilla alueilla. Valkoiset rakennukset entisestään korostavat luonnon läsnäoloa. Vaikka se onkin yksittäinen talo, eikä sen perusteella voi tehdä liian pitkälle meneviä johtopäätöksiä, Alvar Aallon Villa Mairea on yksi maailman kauneimmista esimerkeistä rakennuksen suhteesta mäntymetsään.

Helsingissä asuu 30 henkeä hehtaarilla ja Helsingin seudulla 3. Näin harva asutus merkitsee suurta energiankulutusta henkeä kohti, mitä ei voi pitää maailman ilmastosta vastuuta kannettaessa hyväksyttävänä. Liian harva asutus vaikeuttaa myös lähipalvelujen hengissä pysymistä ja saattaa aiheuttaa vanhusväestön liiallista eristäytymistä ja yksinäisyyttä.

Toisaalta lähiöiden tiivistämisen rakentaminen saattaa tärvellä lähiön hienon alkuperäisidean. Puolivuosisataa vakiintunut luonto on yleensä parhaimmillaan. Luonto on jo armahtanut ankaran arkkitehtuurin.

Valtion tukema aravapohjainen asuntopolitiikka on sitonut sosiaalisesti tukea tarvitsevien asuttamisen uudistuotantoon. Tästä on seurannut, että uusille alueille on saattanut keskittyä kohtuuttoman paljon moniongelmaisia ihmisiä. Myös maahanmuuttajat ovat usein yhteiskunnan tuen varassa asumisasioissaan. Kun tähän lisätään vielä se tosiasia, että toisen maailmansodan jälkeinen elementtitekniikka ei ole aina vastannut odotuksia kestävyuden suhteen, lähiöihin sosiaaliseen ja taloudelliseen terveyteen panostaminen tulee olemaan yhteiskuntapolitiikan suurimpia kysymyksiä.

Kaupan keskittyminen yhä suurempiin viihde- ja hypermarketteihin syö osaltaan perinteisten, usein jo rapistuneiden ostoskeskusten kilpailukykyä. Se kulkee käsi kädessä autoistumisen ja väyläinvestointien kanssa. Tulevaisuudessa voisi toivoa, että auton kielteiset ulkoisvaikutukset maailman ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, meluun ja pölyyn voitaisiin sisältää autolla liikkumisen kustannuksiin. Samalla digiajan uudet mahdollisuudet hajauttavat toivottavasti jakelua uudestaan esimerkiksi viihtyisiksi saneerattujen ostarien virtuaalihankintakeskuksiksi ja lähijakelupisteiksi. Tiedon valtateiden pitäisi avata paikallisille virtuaalios- tosparatiiseille kaikki maailman kauppapaikat. Dinosaurusten aika on joskus ohi kaupassakin, lähiöiden onneksi.

Suomalaisten lähiöiden erityispiirre on kerrostalojen muita maita suurempi osuus. Liekö tässä kyse myös suomettumisesta, kiellettiinhan omakotitalojen rakentaminen Neuvostoliitossa 1960-luvun alussa ”pikuporvarillisena” asumismuotona. Pohjois-Korea, DDR ja Suomi loisivatkin pitkään elementtikerrostalojen rakentamisen kärkimaina.

Vaikka kerrostalo on monelle paras paikka asua, luonnollinen tasapaino vaatii pientalojen osuuden kasvattamista. Kun maasta on pulaa ja joukkoliikennettä pitäisi edistää, ainoa mahdollinen ratkaisu on tiivis

kaupunkipientalokonsepti. Oma piha on monelle tärkeä vaikka se olisi kuinka pieni kunhan se on yksityisalue. 2-4 -kerroksiset viipaleomakotitalot mahdollistavat lähes yhtä suuret tontti- ja aluetehokkuudet kuin nykyisentyypiset kerrostalotkin. Suomalaisten pitäisi vain oppia sietämään lähellä olevia naapureita ja oppimaan asunnon sisäisissä portaissa kulkeminen.

Joukkoliikenteen solmukohtiin on lähiöissäkin voitava rakentaa urbaaneja periaatteita noudattaen niin, että syntyy suojaisia toreja ja oleskelutiloja ja kunnollisia palvelujen keskittymiä.

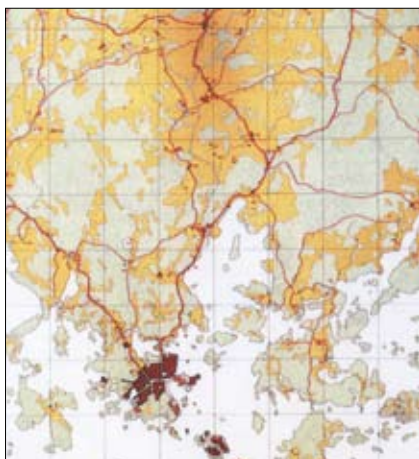
Helsingin kokoisessa kaupungissa on myös harjoitettava kaupungin sisäistä aluepolitiikkaa. Itä-Helsinkiä on kuormitettu asukkailta voimavaroja vaativilla ratkaisuilla, kun taas kulttuurilaitokset, yliopistot ja sairaalat sijoittuvat keskimääräistä enemmän länteen. Westend ja Eastend näyttävät yhä uudestaan uusintavan itsensä asutuksen laajentuessa. Päätäväsillä toimilla, joista Vuosaaren Aurinkolahti on yksi esimerkki, kaupunki voi tasoittaa alueellista kehitystä. Stadian keskeisten koulutuslinjojen ja päivystyssairaalan perustaminen Myllypuroon rakennettavaan uuteen keskustaan antaisi uskoa suunnanmuutoksesta Helsingin politiikassa. Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaa lentokentän välinen työpaikkavyöhykkeen määrätietoinen kehittäminen on sekin Helsingin aluepolitiikan kärkihankkeita.

4.5 Laajentuminen Sipooseen

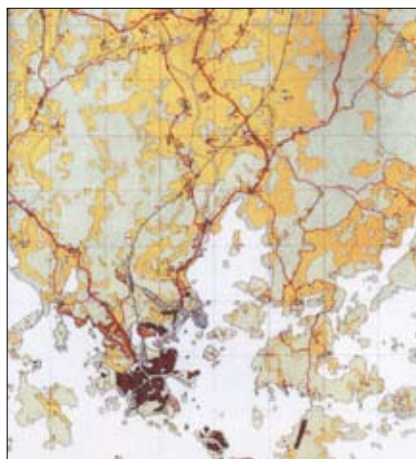
Kustaa Vaasa perusti Helsingin vuonna 1550 Vantaanjoen suulle. Itämeren alueen geopolittiset muutokset estivät kuitenkin pitkään kaupungin kasvun. Maannouseman seurauksena Vanhankaupunginlahti ei ollut myöskään hyvä satamapaikka. Niinpä Kristiina kuningatar siirsi noin 500 hengen kylän uuteen paikkaan Vironniemelle eli Kruununhaaraan ja Katajanokalle. Kaupungin väkiluku kohosi noin 1 000 henkeen vuonna 1700. Vasta Suomenlinnan rakentaminen 1700-luvun puolivälissä käynnisti Helsingin kasvun. Pääkaupungiksi tulon ja teollistumisen myötä väkiluku tavoitti 100 000 rajan vuonna 1907 ja puolenmiljoonan rajan vuonna 1966.

Vielä vuonna 1900 Helsingin koko väestö ”pakkautui” Helsingin niemelle eli nykyisin kantakaupungiksi kutsutulle alueelle. Vasta toisen maailmansodan jälkeen asutus alkoi, paljolti kai henkilöautojen yleistämisen myötä, hajaantua laajemmalle alueelle. Espoosta ja Vantaasta on kehittynyt merkittäviä asutustaajamia vasta kolmen viimeisen vuosikymmenen aikana.

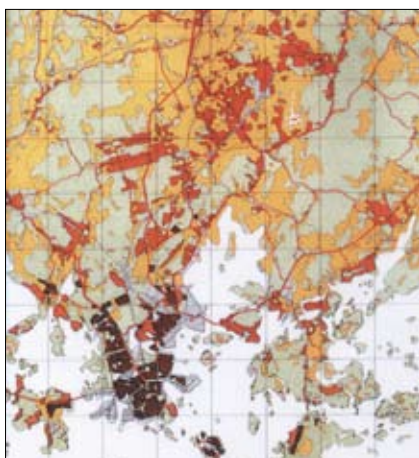
Enimmillään Helsingin kantakaupunkiin mahtui noin 300 000 asukasta. Elintason nousu lisää vaadittavia asuinneliöitä henkeä kohti niin, että nykyisin kantakaupungissa asuu enää alle puolet huippuluvuista.



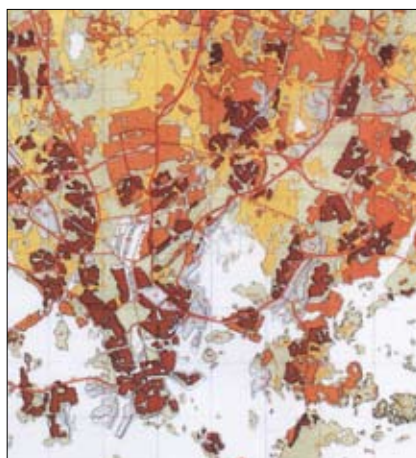
1850



1900



1940



1980

Helsingin asutuksen leviäminen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto / Helsinki Urban Guide.

Elintason jatkuva nousu ja väestön kasvu pakottavat elinvoimaiset kaupungit jatkuvaan muutokseen ja rakentamiseen. Aina kun Helsingin fyysiset rajat ovat tulleet vastaan, uusia alueita on liitetty pääkaupunkiin. 1643 liitettiin lähes nykyinen kantakaupunki, 1906 Kumpula ja Meilahti, 1912 Böle, 1925 Ruskeasu, 1946 melkein kaikki nykyiset lähiöt, mm. Lauttasaari, Haaga, Munkkiniemi, Kulosaari, Oulunkylä jne. Viimeisin liitos oli vuonna 1966 Vuosaari. Helsingin ”syleilyssä” Vuosaaren väkiluku tulee kohoamaan 40 000 lähivuosina.

Nyt on tullut Sipoon vuoro. Selvitysmies Pekka Löytyniemen 30.11.2006 tekemän ehdotuksen mukaan Lounais-Sipoosta liitetään Helsinkiin vajaat 3 000 hehtaaria, joista osa on vanhastaan Helsingin kaupungin omistuksessa. Väkeä Helsinkiin liitettävillä alueilla on vähemmän kuin Vuosaarella neljäkymmentä vuotta sitten. Molempia alueita yhdistää kuitenkin metroon tukeutuva kaupunkisuunnittelu ja sen mahdollistama nopea väestönkasvu.

Kun eurooppalaisittain harvaan asutussa Helsingissä asuu 30 henkeä hehtaarilla, Sipoon nyt Helsinkiin liitettävillä alueilla asuu vajaa 1 henkilö hehtaarilla. On selvää, että jo kestävä kehityksen näkökulmasta Helsingin uusien ”liitosalueiden” tulee tukeutua raideliikenteeseen.

Tällöin on kaksi vaihtoehtoa: joko rakennetaan Heli-rata paikallisliikennettä varten Porvooseen tai jatketaan metroa Vantaan Västerkullan kiilan pohjoisosan läpi Sipoosta irtaantuvalla alueella. Voidaan myös ajatella sekä rautateitä että metroa. Tällöin metroa jatkettaisiinkin Vuosaaresta satama-alueen läpi Talosareen. Helsingin ja nykyisen Sipoon raja-alueilla on huomattavat Natura-alueet, joiden vaikutus tulee olemaan suuri tulevassa maankäytössä. Suunnittelutehtävä onkin mitä haastavin.

Sipoolaiset ovat pelänneet kerrostalovaltaisten betonilähiöiden täyttävän rakkaat maisemat, jos Helsinki pääsee määräämään maankäytöstä. Pidän tärkeänä, että näiden uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana on ”puutarhakaupunkien saaristo”. Tiivis ja matala -suunnittelukonsepti on vähitellen lyömässä läpi niin, että myös pientalovaltaisilla alueilla on mahdollista päästä samoihin aluetehokkuuksiin kuin vaikkapa Kontulassa aikanaan.

Sipoon maapinta-ala on kaksinkertainen Helsinkiin verrattuna ja 50 prosenttia suurempi kuin Vantaan pinta-ala. Silti Sipoon väkiluku on

vain yksi kymmenesosa Vantaan väkiluvusta. Kaikkinaisen kehityksen näin täydellinen pysäyttäminen on jo vaatinut Sipoon päättäjiltä erityislahjakkuutta. Koko Sipoon tuleminen metropolialueen kehitykseen mukaan tulee vaikuttamaan koko seudun asuntomarkkinoihin tasapainottavasti.

Sipoon tyhjiö on heijastunut varsin kielteisesti erityisesti Itä-Helsinkiin, joka on kärsinyt vakavasta työpaikkakadosta pääkaupunkiseudun elinkeinotoiminnan kallistuessa epäterveessä määrin länteen. Koko Suomen ja Helsingin seudun kilpailukyvyn kannalta on välttämätöntä saada Sipoon rintamaat edullisten raideratkaisujen avulla asutuksen piiriin sen sijaan, että yhä kaukaisempia ja epäedullisten liikenneyhteyksien päässä olevia maita jouduttaisiin käyttämään asuntopulan helpottamiseen Helsingin läntisissä ja pohjoisissa naapurikunnissa.

Sipoon ”mustan aukon” poistuminen avaa ovet myös elinkeinoelämän elpymiselle. Satamien ympärille on aina syntynyt työpaikkoja ja lopulta kokonaisia kaupunkeja. Sipoon lounaisosien liitos antaa ilmaa Vuosaaren sataman siipien alle. Satama – lentokenttä (Kehä I ja Kehä III) kaupallis-taloudellinen vyöhyke tulee uskoakseni kuulumaan seudun voimakkaimman työpaikkakasvun alueisiin tulevina vuosikymmeninä.

4.6 Seutuyhteistyö

Puhe seutuyhteistyöstä näyttää kiihtyvän aina asuntojen hintojen ”sikasyklin” huipulla. Edeltäjäni Erkki Tuomioja veti seutuhallintokomiteaa ja ylipormestari Raimo Ilaskivi esitti pitkälle meneviä seudullisia visioita valtioneuvoston asettamana selvitysmiehenä 1980-luvun lopulla.

Olen omissa toimissani yrittänyt olla vähäeleinen ja käytännöllinen seutuyhteistyökysymyksissä. Parina viime vuonna hallituksen Parashankkeen tiimoilta olen kuitenkin joutunut korviani myöten seutusunnittelun hetteikköön. Toimin 14 kunnan (Helsingin seutu) ja 4 kunnan (pääkaupunkiseutu) maankäytön ja asumisen neuvottelukuntien puheenjohtajana sekä seudun ja valtiovallan vastaavan yhteistyöelimen puheenjohtajana samoin kuin Suur-Helsinki visio 2050 -kilpailun juryn ja sen työvaliokunnan puheenjohtajana. Seutuyhteistyön buumi tuli varsin varoittamatta ja muiden töiden päälle.

Mihin laajalla yhteisvalmistelulla tähdätään? Ensinnäkin on hyvä, että seudun kunnilla on yhtenevä käsitys kasvun ja muutoksen aiheuttamista maankäytön tarpeista. Kun nykyinen asuntokanta 1.3 miljoonalle asukkaalle on noin 50 miljoonaa neliometriä, tarvitaan vuoteen 2050 mennessä väestökasvun (lähes 1 prosentti vuodessa) ja väljyyskehityksen seurauksena ehkä peräti 70 miljoonaa neliometriä uutta asutuspinta-alaa. Toisin sanoen, seutu rakennetaan enemmän kuin kertaalleen uudestaan, tietenkin pääosin vanhaa purkamatta.

Kuinka uudisrakentaminen voidaan sijoittaa niin, että energiankulutus pysyy kohtuudessa, joukkoliikenne toimii hyvin eikä henkilöautoliikenne muodosta vaikeita ruuhkia ja saasteongelmia on haaste, johon nyt ehkä ensi kertaa etsitään tosissaan yhteistä seudullista näkemystä ja ratkaisua.

Dynaaminen kasvu, huipputeknologia ja osaaminen, meri ja metsät, korkea sivistys ja kulttuuri ovat seudun vahvoja kilpailuvaltteja ja vetoimatekijöitä. Vallalla on seutuyhteistyön jäidenlähdön aika. Espoon päätös länsimetrosta ja siihen kytkeytynyt Kehä II:n suunnittelun eteneminen, Vantaan kehäradan (entinen Marja-rata) samoin kuin itämetron suunnittelun alkaminen Helsingin ja Vantaan yhteistyönä ns. Västerkullan kiilan pohjoisosassa luovat edellytykset varsin merkittävien uusien yhdyskuntien syntyyn. Länsimetro johtaa mm. Koivusaaren rakentamiseen ja maankäytön tehostamiseen Espoon puolella. Kehä II:n varteen tulee Espoon Suurpellon alueen lisäksi kolmen kunnan yhteinen suuralue ”Kuninkaan kolmio”, jonne sijoittunee parhaimmillaan lähes parikymmentä tuhatta uutta asukasta. Pisimmällä kolmion alueella on Helsingin Kuninkaantammen kaavoitus.

Helsingin tosiasiallinen metropolialue ulottuu ainakin Lohjalle, Hämeenlinnaan, Lahteen ja Porvooseen asti. Toimivan infrastruktuurin kehittäminen tälle alueelle on valtakunnallinen tehtävä. Myönteinen kehitys Suomen kasvumoottorin alueella ei saa tukahtua valtion taloudellisiin ongelmiin tai poliittiseen haluttomuuteen.

Sipoon liittyminen metropolialueen kehitykseen on historiallinen käänne ja suuri mahdollisuus. Alueliitoksen jälkeen Sipooseen jäävä alue on edelleen paljon suurempi kuin Vantaa. Nikkilässä on huomattava kasvupotentiaali Kerava-Nikkilä -radan vaikutuspiirissä. Itämetron viimeiseen asemaan tukeutuen voidaan Sipoon puolella uudella etelärannikolla panna liikkeelle merkittävää asuntorakentamista.

Jos Helsingin seudun väkiluku on 2050 tienoilla 2 miljoonaa, voisi siitä tuolloin todennäköisesti jo yhdeksi kaupungiksi fuusioituneella pääkaupunkiseudulla asua 1.4 miljoonaa. Kuuma-kunnissa ja Hyvinkäällä voisi olla 400 000 asukasta ja Sipoossa ja Kirkkonummella kummassakin 100 000 asukasta. Kasvupotentiaali luo optimistisen ja tulevaisuuteen suuntautuneen ilmapiirin, jonka turvin Suur-Helsingin alue voi vakiinnuttaa asemansa yhtenä EU:n dynaamisimmista metropoleista.

5 Asuinolojen jälkeenjääneisyys ja Helsingin kalleus

Zachris Topelius kirjoitti vuonna 1858 Helsingfors Tidningariin Helsingin asunto-oloista mm. ”Rohkenen väittää, 1) että Helsingin vuokrat, ..., ovat nykyisin liian korkeat ja seudun ja maan varoihin nähden välistä kohtuuttomat, 2) että tämä epäkohta vaikuttaa lamauttavasti Helsingin omaan edistymiseen ja kasvuun, pelottaa pois kaupunkiin muuttajat, karkottaa tänne jo asettuneet, lamaannuttaa sivistyksen, kaupan ja teollisuuden, särkee sovun ja vahingoittaa kaikkea”.

Topeliuksen päivien jälkeen kallistuminen niin kuin sen päivittelykin on vain jatkunut ja silti Helsinki on ainakin kansallisella tasolla menestynyt. Mistä siis asumisen kalleudessa on kysymys ja miten sitä voidaan näin pitkään sietää ja kestää?

Kansakuntien vaurastuminen perustuu tuottavuuden jatkuvaan nousuun, joka puolestaan johtuu koulutuksesta ja elinikäisestä oppimisesta, tieteellisteknisestä kehityksestä sekä kaikkinaisen pääoman laadullisesta ja määrällisestä vahvistumisesta. Kun tähän vielä lisätään annos kilpailua, olemme kuitanneet Adam Smithin analyysin kansakuntien vaurauden syistä kahdella virkkeellä.

Professori Riitta Hjerppen laskelmien mukaan pitkässäkin juoksussa työn tuottavuus on kohonnut Suomessa keskimäärin 2-3 prosenttia vuodessa. Jos tieteellis-teknisen edistymisen vauhdissa on vaihtelua, kasvuvauhti on pikemminkin kiihtymään kuin hidastumaan päin. 2-3 prosentin reaali-palkkojen kasvusta on kuitenkin yhteiskunta leikannut kasvavan osan hyvinvointivaltion rakentamiseen ja ylläpitämiseen. Osa veroista on palautettu takaisin mm. asumisen erimuotoisina tukina. Ankarasta verotuksesta huolimatta myös yksityinen kulutus on kasvanut melko nopeasti. Globalisaation myötä on odotettavissa, että veroaste ei lähivuosikymmeninä voi Pohjoismaissa enää nousta muuta Eurooppaa nopeammin. Tämä antaa lisää tilaa yksityiselle kulutukselle, josta asumi-

nen on merkittävin yksittäinen osa. Kun vielä rahoitusolot ovat euron myötä jokseenkin täysin mullistuneet, suomalaisten edellytykset kohentaa asunto-olojaan ovat tulevaisuudessa hyvät.

Ostaessani ensimmäisen oman asuntoni vuonna 1968 – kellariyksiö Vironkadulta – laina-aika oli 5 vuotta ja senkin lainan saaminen ilman merkittävää ennakkosäästämistä edellytti pankkisuhteita. Korkea korko ja lyhyt laina-aika merkitsi, että yksiön pääomakulut olivat suuremmat kuin nettopalkkani Suomen Pankin tutkijan virasta, mikä pakotti lisäansioiden hankkimiseen mm. luennoimalla ja kirjoittamalla.

60 – kohta peräti 100 vuoden laina-ajat ja parin prosentin reaalikorko tasaavat asumiskulut yli työuran ja mahdollistavat nuorten perheiden ”asumisuran” merkittävän lyhentämisen. Haluttuun asuntokokoon päästään entistä aikaisemmin. Vaikka tuottavuuden noususta vain osa suuntautuisi asumistason nousuun pitänee jatkossakin vanha peukalo-sääntö paikkansa; asumisväljyys henkeä kohti kaksinkertaistuu aina 50 vuodessa.

Kuinka suureksi voi väljyys kohota? Loputonta kasvua on vaikea käsitellä, ja siksi kansantalouden oikein pitkän ajan skenaarioissa hämöttää yleensä lopussa kasvun hidastuminen tai pysähtyminen milloin energian, milloin ympäristöongelmien takia. Tutkimuksen, tieteen harjoittamisen tai innovaatioiden loppumista on kuitenkin vaikea perustella. Niinpä kasvu todennäköisesti jatkuu. Asumisväljyys on nyt Helsingissä 34 neliötä henkeä kohti, mikä on vähemmän kuin muualla Suomessa ja selvästi vähemmän kuin EU:ssa keskimäärin. USA:ssa asumisväljyys on jo omissa sfääreissään mm. suuren omakotivaltaisuuden, edullisten rakennuskustannusten ja kehittyneiden rahoitusmarkkinoiden ansiosta.

Liit neliöt voivat olla myös haitta, esimerkiksi suurten siivouskulujen takia, mutta toisaalta kotitalouksien hallitsemien fyysisten pääomien lisääntyessä myös hallintalaitteet kehittyvät. Esimerkiksi siivousrobotit tulevat helpottamaan siivousongelmia jo lähivuosina, vaikka verokiila muutoin vaikeuttaakin palvelujen ostoja.

Rikkaat osoittavat usein suuntaa tavallisen kansan myöhemmälle kulukselle. Mitään erityistä kyllästymispistettä asumistason nousulle ei ole tälläkään rintamalla tullut esiin. Bill Gates on rakentanut lehtitietojen mukaan Seatlen seudulle omakotitalon, jossa on mm. koripallosali hänen pojalleen. Neliöitä on tuhansia.

Eräät historialliset hurjastelut ovat yhä ylittämättömiä. Esimerkiksi kardinaali Farnesen itselleen rakennuttamaa palatsia Roomassa on vaikea voittaa koossa ja komeudessa, mutta taustalla olikin vahva taloudellinen kannustin; kardinaalien omaisuus palautui kuoleman jälkeen paaville lukuun ottamatta kiinteistöjä, jotka pysyivät suvussa.

Kaupungit, joiden kasvun ja rakentamisen rajat ovat tulleet vastaan, kuihtuvat ja taantuvat myös taloudellisesti. Väestöltään taantuvan kaupungin talouden tasapainottaminen johtaa helposti umpikujaan, johon ei soisi Suomen pääkaupungin koskaan joutuvan. Sitä todennäköisemmäksi tällainen kehitys käy mitä enemmän valtiovarainministeriö onnistuu kaappaamaan kunnilta yritysverot kokonaan itselleen, koska keskuskaupungin on aina vaikeampi kilpailla ympäröivien kuntien kanssa luonnollisista henkilöistä ”hyvinä veronmaksajina” kuin yrityksistä.

Kaupungin on siis jatkuvasti kehityttävä ja rakennettava pysyäkseen kilpailussa edes paikallaan.

Helsinki on kroonisesti ollut kallis kaupunki asua kuten jo edellä Zachris Topelius hyvin kuvasi. Kasvukipuihin kuuluu usein tonttipula ja siihen liittyvä keinottelu. Kuplat kuitenkin aikanaan puhkeavat, mutta Helsingin suhteellinen kalleus on ja pysyy. Tähän on luonnolliset syyt. Suurkaupungille on ominaista, että palvelut, työpaikat ja kulttuuritarjonta keskittyvät lähelle historiallisia keskustoja. Mm. tästä syystä keskustassa tontit ja asunnot ovat kalliimpia kuin reunoilla, ellei sitten slummiutumiskierrettä päästetä liikkeelle, kuten on tapahtunut monessa amerikkalaisessa autokaupungissa. Ideaalitapauksessa tonttien hintoja pystytään selittämään etäisyydellä keskustasta. Taloudellinen rationaalisuus muovaa yleensä kaupungit ympyrän muotoiseksi, jolloin saavutetaan pienimmät mahdolliset etäisyydet keskustaan. Meren rannalle, puoliympyrän muotoon rakentunut Helsinki kasvattaa keskimääräistä etäisyyttä keskustasta noin 40 prosentilla ympyrämuotoon verrattuna, mikä tietysti nostaa vastaavasti asuntojen hintoja keskustassa ja koko seudulla.

Usein kuulee sanottavan, että Helsingin kalleus johtuu asuntojen liika-kysynnästä ja että tilanne helpottuisi, jos kaupunki vaikka kaavoitusta vauhdittamalla saisi tonttien lisätarjontaa aikaan. Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä epäilemättä tontti- ja asuntotarjonnan lisääminen laskee tai ainakin hidastaa hintojen nousua. Mutta miksi asuntomarkkinoilla, joilla

hinnat ovat varsin joustavia ja lähes koko asuntokanta (Helsingissä yli 300 000 asuntoa) on ainakin teoriassa ”markkinoilla”, kysyntä voisi olla pitkiä aikoja tarjontaa suurempaa ilman, että vapaasti määräytyvä hintataso tasapainottaisi kysynnän ja tarjonnan?

Käsittääkseni liikkakysyntätilanteet ovat tilapäisiä häiriötiloja, joilla ei paljonkaan voida selittää Helsingin kalleutta ja siitä johtuvaa ahtautta.

Pitkällä tähtäyksellä, kuten kansantaloustieteilijät ovat 1800-luvun marginalismin läpilyönnistä lähtien tienneet, tontin hinnalla ei ole juurikaan vaikutusta asunnon hintaan vaan päinvastoin vanhojen asuntojen hinnat määräävät tontin hinnan jäännösarvona ns. maankoron kautta. Keskustassa maankorko, jota joskus myös ansiottomaksi arvonnousuksi kutsutaan, on suuri ja reuna-alueilla pieni. Niin sanotulla nollarajalla tontit ovat käytännöllisesti katsoen ilmaisia, mutta rakennuskustannukset silti lähes samat kuin keskustassa. Itse talon tai asunnon tekeminen maksaa reunoilla suunnilleen saman kuin keskustassa. Sijainti eli maankorko selittää asuntojen hintojen erot.

Jos Helsinki myisi vaikkapa Eiranrannasta hyvin halvalla tontteja, eivät niiden ostajat myisi rakentamiaan taloja eteenpäin halvalla vaan niiden käyvästä arvosta. Hitas-järjestelmällä yritettiin murtaa talouden ”rautaisia” lakeja, mutta lopputulos on säännöstelyn lisääntyvä vuotaminen, joka voidaan tukkia vain lähes poliisivaltiota muistuttavalla aina vain pidemmälle menevällä säännöstelyllä. Vanhojen asuntojen kaupan laajuus on Helsingissä vajaat 15 000 asuntoa vuodessa kun uudistuotannon kautta tulee markkinoille parhaimmillaan n. 4 000 asuntoa. Sikasykli-tarkasteluni osoitti aikanaan, että markkinoille tulevalla uusyksynnällä ja uustarjonnalla voidaan selittää yllättävän paljon syklisistä heilahteiluista, koska ”vanhat” asunnonvaihtajat eivät ole juurikaan riippuvaisia hintamuutoksista. Pitkän ajan trendiä ei uustuotannolla voi kuitenkaan selittää. Asuntojen reaalihintojen nousevan trendin pääasiallinen syy on maankoron nousu eli seuturakenteen hajoaminen.

Asunto-olojen kohentaminen ja kohtuuhintaisen tarjonnan varmistaminen onkin mitä suurimmassa määrin seudullinen kysymys. Mitä tehokkaammin joukkoliikenne pystytään järjestämään, mitä enemmän tontteja tulee markkinoille hyviltä paikoilta ja mitä monipuolisempia aluekeskuksia onnistutaan luomaan, sitä pienemmäksi asuntojen hintoja nostava maankorko jää. Kysymys on tällöin seuturakenteen eheyttämi-

sestä ja huonoimpien alueiden vahvistamisesta eli marginaalikustannusten alentamisesta. Rakentamisen ja arkkitehtuurin korkea taso samoin kuin uusien asuinalueiden kodikkuus ja viihtyisyys tasoittavat nekin asuminen olosuhteita ja leikkaavat omalta osaltaan liian suurta maankorkoa.

On tietysti paradoksaalista, että mitä elävämmäksi ja viihtyisämmäksi suhteessa muuhun seutuun me onnistumme Helsingin kantakaupungin tekemään, sitä kalliimpaa siellä on asua! Toivottavasti Suur-Helsingin visiokilpailu tuo asumiskustannuksia laskevia ratkaisuja koko seudun mahdollisuuksia täysipainoisesti hyväksi käyttäen.

Useimmissa maissa yhteiskunta säätelee asuntomarkkinoita eri keinoin. Helsingissä on 60 000 aravavuokra-asuntoa, joiden vuokrat ovat selvästi alle markkinavuokrien, koska tontinvuokria ja myös muita pääomakuluja on onnistuttu pitämään kurissa ja subventoimaan. Aravavuokra-asuntojen lisäksi Helsingissä on 9 000 korkotukivuokra-asuntoa. Puutteista huolimatta myös Hitas-säännöstely on alentanut monen ensiasunnon hankkijan asumiskuluja. Laaja vuokra-asuntokanta ja nopeasti yleistynyt monikulttuurisuus ovat omalta osaltaan pitäneet myös kovan rahan asuntojen hintatason kohtuullisena (suhteessa muuhun Suomeen) monissa osissa Helsinkiä. Helsingin ylenpalttisessa kalleudessa onkin mitä suurimmassa määrin kysymys nimenomaan kantakaupungin kalleudesta, jossa asuu vain 10 prosenttia koko Helsingin seudun asukkaista. Kovan huonossa asemassa nämäkään helsinkiläiset eivät ole sillä asunnon reaaliarvon nousu on laskettava omistusasujilla asumiskuluja pienentäväksi tekijäksi, minkä ainakin taloustieteilijät ymmärtävät.

Parasta asunto- ja kilpailukyky politiikkaa on keskittyä Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja tervehdyttämiseen maankäyttöä järkiperaistämällä ja tiivistämällä.

6 Helsinki maailman metropolien verkostossa

Jotkin asiat muuttuvat hitaasti, jos ollenkaan. Toiset asiat taas käsittämättömän nopeasti, silti miltei huomaamatta. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluu Suomen ja Helsingin ”lännettyminen”.

Kun olin vuonna 1978 tekemässä väitöskirjaani Cambridgessä, asuin vanhan pappilan siipirakennuksessa Cam-joen varrella. Joitakin päiviä asuttuani tuli talon emäntä kiihtyneessä mielentilassa asuntooni ja epäenglantilaisen suorasukaisesti aloitti keskustelun: ”Pelkäänpä pahoin, että Teidän on heti lähdettävä tästä talosta”. Tiedustellessani mistä on kysymys hän jatkoi: ”Oletteko kommunisti?” Kun ihmettelin miksi hän epäilee minua kommunistiksi, hän kysyi eikö Suomi sitten ole Varsovan liiton maa. Myös Cambridgen postissa kysyttiin toistuvasti, missä maanosassa Suomi on.

Nokian menestyksen alkuvaiheissa yritys arvioi Suomi-kytkennästä olevan haittaa. Niinpä monet luulivat Nokian kännyköitä japanilaisiksi. Vasta EU-jäsenyys ja Suomen menestyminen monissa kilpailukyky- ja osaamismittauksissa rohkaisi Nokian liittämään brändinsä Suomeen.

Muutos tuntemattomasta, nukkavierusta ja suomettuneesta Suomesta menestystarinaksi ja kansainväliseksi esimerkiksi on tapahtunut käsittämättömän lyhyessä ajassa. Toivottavasti emme putoa B-sarjaan yhtä vauhdikkaasti.

Suomen teollinen menestys ja kilpailukyky on tähän asti perustunut ensi sijassa lahjakkaisiin, luoviin ja vähään tyytyviin insinööreihin ja hyvin koulutettuihin ja vastuuntuntoisiin työntekijöihin. Globalisaation myllerryksessä tämä ei enää jatkossa valitettavasti riitä. BRIC-maiden eli Brasilian, Venäjän, Intian ja Kiinan kehittyminen ja nousu siirtää teollisen suurtuotannon matalien palkkojen maihin. Myös markkinat kasvavat näissä maissa nopeimmin. Jo kauan sitten voitiin nähdä, että Suomen tapaisissa maissa kehitys vie ”tehtaista studioihin”.

Kysymys kuuluukin millä turvaamme ”studioiden” kilpailukyvyyn pitkällä tähtäyksellä, jos niihin liittyvä aineellinen tuotanto sijaitsee pääosin toisissa maanosissa. Kysymys on koko EU:n tulevaisuudesta: vaipuuko vanha Eurooppa vanhuuden horrokseen vai löytyykö vielä uusi vaihde päälle.

Aloitin analyysin kaukaa. Kansantuloa, elintasoja ja hyvinvointia mitataan tunnetusti varsin puutteellisesti. Kansantalouden tilinpito on hyvin ”nousukasmaista”. Uuden auton tekeminen ja käyttö, jopa korjaaminen kolarin jälkeen kirjataan tuloja lisäävänä tekijänä tarkasti, kun taas ikimuistaisen luonnon tai kulttuuriperinnön tuottama hyvinvointivirta aliarvioidaan pahasti tai unohdetaan kokonaan. Nimenomaan rakennetun kulttuuriympäristön osalta Eurooppa on koko maailmankin mittapuussa aarreaitta. Hyvinvoinnin kannalta asiaan vaikuttaa mm. ihmisten koulutus ja vapaa-aika eli kyky ja mahdollisuus nauttia aikaisempien sukupolvien saavutuksista. Amerikassa keskitytään tekemään pitkää päivää ja paljon rahaa tavaroiden ostamista varten, koska lyhyt kulttuuritausta ei tarjoa virikkeitä juuri muuhun. Euroopassa elämän nautintoihin on varattu enemmän aikaa. Nykymittareilla kilpailukyky- ja elintasokilvassa USA voittaa selvästi Euroopan. Syvämmässä elämän laadun kilvoittelussa asia on päinvastoin.

Euroopassa on toinen toistaan upeampia historiallisia kaupunkeja. Mitä enemmän ihmiset alkavat arvostaa tällaisia kulttuuriympäristöjä – niin kuin uskon tapahtuvan – sitä vetovoimaisemmaksi Eurooppa tulee. Nimenomaan Euroopan etujen mukaista on nostaa kulttuuriaineiden osuutta ja merkitystä yleisessä koulutuksessa. Erityisen tärkeäksi tämän luulisi muodostuvan yliopistojen ja yliopistokampusten välisessä kilpailussa. Euroopan tulisi profiloitua Ateenana, kun taas USA:n rooli voisi muistuttaa Spartaa. Atlanttisen hajaannuksen ei silti pidä siirtää vallan, voiman ja kulttuurin painopistettä liikaa Aasiaan.

Euroopan uudelleensyntyminen, renessanssi on siis täysin mahdollinen. Luovuuden ja tieteiden kukoistukselle ei ole maailmassa parempaa paikkaa, kunhan tämä vain kunnolla oivalletaan.

Globalisoituneessa, integroituneessa ja monikulttuurisessa maailmassa, metropoleilla on entistä selvempi edelläkävijän ja veturin rooli. Kiinassa on syntymässä 50 miljoonan asukkaan metropolialueita, Tokio on 30 miljoonan luokkaa, latinalaisessa Amerikassa metropolit tavoittavat par-

haimmillaan 20 miljoonaa asukasta. Euroopassa vain Pariisi ja Moskova ylittävät 10 miljoonaan asukkaan rajan. Lontoo, Madrid ja Barcelona ovat 5-7 miljoonan asukkaan kaupunkeja. Tukholman, Kööpenhaminan ja Hampurin metropolialueen väkiluku on lähellä 2 miljoonaa. Helsingin seudun (14 kuntaa) 1.3 miljoonan väestö sijoittuu EU:n vajaan puolensadan metropolialueen pienimpään kolmannekseen.

Suuruudesta ei ole kuitenkaan ollut hyötyä, kun tarkastellaan kaupunkien vaurautta tuottavuuden näkökulmasta: Bruttoarvonlisäys henkeä kohti on EU:n korkein Hampurissa, jota seuraavat Bryssel, Wien, Amsterdam, Helsinki, Dublin, Tukholma ja Kööpenhamina (The Economic Map of Urban Europe, City of Helsinki Urban Facts 2006:23). Taloudellisesti kehittyneimmät metropolit olivat kaikki 1.2-2 miljoonan asukkaan haarukassa, tuskin pelkästä sattumasta. Nykyisellä organisointiosaamisella ja kokonaisuuksien hallittavuudella keskikokoinen eurooppalainen metropoli on optimi, ainakin toistaiseksi, myös globaalia kilpailua ja iskukykyä ajatellen, vaikkei Lontoon ja Pariisin tietty vetovoima olekaan vielä horjunut. Tätä taustaa vasten Helsingin seutu voinee rauhallisin mielin pyrkiä 2 miljoonan asukaan tasoon seuraavan viidenkymmenen vuoden aikana, kuten meneillään olevassa ideakilpailussa edellytetään.

Adam Smithin oivalluksista yksi oli, että työnjako on riippuvainen markkinoiden laajuudesta. Globalisaation myötä informaatio ja markkinat ovat reaaliaikaisesti läsnä kaikkialla, missä pysytään mukana tekniässä edistyksessä. Monet palvelut ovat tästä huolimatta paikallisia, ne on ostettava tai koettava paikan päällä. Näissä kysymyksissä suuruuden ekonomiaa on vaikea millään voittaa. Lontoo, Pariisi ja New York tulevatkin säilymään hierarkian huipulla mm. esittävän taiteen alalla.

Viime vuosikymmenten dramaattiset muutokset Euroopan poliittisella kartalla ovat pääosin olleet Helsingille myönteisiä. Rautaesiripun poistuminen on tuonut Pietarin, Tallinnan ja Helsingin aivan toistensa käden ulottuville. Jos kasvukolmioajatuksella ylipäänsä on selitysvoimaa pitäisi juuri Suomenlahden ”kasvukolmion” paljastaa keskimääräisten riippuvuuksien parhaat puolet. Kööpenhaminan ja Malmön yhteen kasvaminen on vastaava ilmiö, mutta väestöpaljous, kulttuurinen syvyys ja erilaisuus antavat kokonaan toisenlaisia mahdollisuuksia täällä Itämeren itäisimmässä kolkassa.

1900-luvun alussa Yhdysvallat piti rajansa auki parempaa elämää kovalla työllä hakeville maahanmuuttajille. Monikulttuurinen ja ennakkoluuloton USA ohittikin pian sotilaallisesti ja taloudellisesti vanhan Euroopan. Nykyisin maahanmuuttoon suhtaudutaan kielteisesti molemmissa maanosissa. Euroopan nopeasti kasvavat, harvaan asutut reuna-alueet, kuten Suomi, voisivat nyt kuitenkin käyttää hyväkseen USA:n kokemuksia ja hyödyntää maahanmuuttajien taloutta vitalisoivaa vaikutusta. Helsinkiin tulisi esim. nopeasti perustaa maahanmuuttajille suunniteltu Chinatown vaikkapa Jätkäsaareen.

Helsingin hankkeita ja suunnitelmia arvioitaessa on aina pidettävä silmällä Suomen pääkaupungin asemaa Euroopan ja maailman metropolien kilpailussa. Mikä näyttää maakunnasta tarkasteltuna suuruudenhullulta, voi olla varsin vaatimatonta maailman metropoleista käsin asiaa tarkasteltaessa.

7 Wau-arkkitehtuuri

Wau-arkkitehtuurin käsite putkahti käyttöön Suomessa vuonna 2006. Perinteiset modernistimme käyttivät sitä mollatakseen halpahintaista yleisön kosintaa maailman kärkiarkkitehtien suureellisten ja usein paikkaan sopimattomien maamerkkirakennusten avulla: ”Zaha Hadid siellä, Zaha Hadid täällä”, sanottiin happamasti.

Huomiota herättävä arkkitehtuuri ei ole uusi keksintö. Niin kauan kuin on tunnettua historiaa, on myös ollut rahan ja vallan mahtailua rakennetussa ympäristössä. Senaatintorin ympäristö ja Esplanadi olivat aikanaan hökkelikylä-Helsingissä mitä suurimmassa määrin Wau-arkkitehtuuria. Rautatieasema, Kallion kirkko, Ateneum, Kansallisteatteri, Kansallismuseo ja Finlandiatalokin ovat aikansa huomiota herättävää arkkitehtuuria. Vaikka arjen ympäristöjä ja tavallisia talojakin jo onneksi suojellaan, juuri Wau-rakennukset ovat yleensä jääneet jäljelle mykiksi todistajiksi menneisyydestä, ajatelkaamme vaikkapa pyramideja, Partheononia tai Pantheononia.

Miksi siis moinen kauna Wau-arkkitehtuuria kohtaan? Ensinnäkin on valitettava tosiasia, ettei maailman arkkitehtien 20:n kärkeen, joilta Wau-rakennuksia nyt tilataan, kuulu yhtään suomalaista arkkitehtia. Vaistomainen protektionismi panee siis jo vastustamaan ilmiötä. Kun Steven Holl voitti vuonna 1993 Nykytaiteen museon arkkitehtuurikilpailun, alkoi ennen näkemätön kielteinen kirjoittelu suomalaisten arkkitehtien toimesta. Kuitenkin Kiasma on yksi 1990-luvun kiinnostavimmista rakennuksista maailmassa, mikä on myös kansainvälisessä arkkitehtuurilehdissä laajasti noteerattu. Paitsi hyvän museon Helsinki sai myös roppakaupalla ilmaista mainosta.

Vaikka näin siis Wau-arkkitehtuurin kritiikkiä voidaan sitäkin kritisoida, yksipuolisesti mainostarkoituksessa tehty rakennus ei kannata pitkälle: bluffi paljastuu, kitchi kuihtuu ja muodit vaihtuvat. Aito ja yhteiskunnallisesta todellisuudesta rehellisesti esiin nouseva rakennus säilyttää parhaiten arvonsa. Pika-arkkitehtuuri on kuin pikaruoka, se ravitsee väärin.

Mitä sitten arkkitehtuurille Helsingissä pitäisi tehdä. Tyytyäkö tylsään keskinkertaisuuteen ja laatikkoarkkitehtuurin harmauteen vai ottaako

silloin tällöin kalkyloituja riskejä ja irrotella yllätyksillä? Miten voisimme tehdä Helsingistä yhden uuden arkkitehtuurin kärkikaupungeista?

Sensationhaku ei kuulu Helsingin tyyliin. Jätetään rauhassa muhkeimmat blobit, korkeimmat tornit, terävimmät kulmat ja käyrimmät kurvat tällaista julkisuutta kaipaaville kaupungeille. Helsinki on jo maailman-arkkitehtuurin kartalla. Uudisrakentamisen tulee hienovaraisesti täydentää Helsingin kaupunkikuvaa, ei mullistaa sitä.

Helsinki jakautuu melko jyrkästi traditionaaliseen kantakaupunkiin ja modernistisiin lähiöihin. Viimemainitussa ryhmässä asuu kolme neljänestä helsinkiläisistä. Vaikka väestöllä mitaten kantakaupungin painoarvo ei ole suuri, on se kuitenkin kaikkien helsinkiläisten ja itse asiassa kaikkien suomalaisten olohuone ja käyntikortti maailmalle. Muuta aidosti kaupunkimaista tihentymää, urbaania näyttämöä, ei ole koko Suomessa.

Tärkein ja kiinnostavin piirre maailman kaupungeissa on karakteri eli paikan henki – genius loci. Maailman kaupunkien samankaltaistumismyllyyn ei ole syytä syöksyä, päinvastoin Helsinkiä on kehitettävä sen omista vahvuuksista käsin.

Usein kuulee kysyttävän, miksei Helsingin keskustassa ole moderneja korkeita liikepalatseja niin kuin muualla. Vastaan tähän mutkan kautta. Venäjän keisarit, suuruudenhulluudessaan, olivat rakentamassa kolmatta Roomaa – siis maailmanvaltaa. Tätä ajatusta toteutettiin aivan konkreettisesti: Moskovon Kremlissä käytettiin paljon italialaisia arkkitehteja. Sama toistui Pietarin rakentamisessa. Roomassa pitää Pietarinkirkon nousta ylitse muiden rakennusten. Näin on suunniteltu myös Iisakin kirkko ja Helsingin tuomiokirkko. Sekä Pietarin että Helsingin yleinen profiili on matala. Pietarin ja Helsingin samankaltaisuudet eivät lopu tähän. Ollakseen keisarin tilaama Helsingin empire-keskustan mittakaava on kuitenkin suhteellisen inhimillinen. Suomenlinnan lisäksi Senaatintorin ympäristöineen pitäisi kuulua Unescon suojelemiin maailman kulttuuriperintökohteisiin, siinä määrin hienon ja ainutlaatuisen kokonaisuuden saksalainen arkkitehti Carl Ludvig Engel onnistui luomaan.

Kauppatorin ja Senaatintorin kansallismaisemaa voidaan täydentää enää yhden tontin osalta. Kysymyksessä on ns. Armi-hankkeen tontti viistotain Stora Enson toimistotalon edessä meren rannalla. Olin Armi-talon (arkkitehtuurin ja muotoilun talo) arkkitehtuurikilpailun tuomaristossa.

SAFA ei halunnut avata kilpailua kansainväliseksi. Ehdotusten taso jäikin varsin heikoksi. Modernistiset lähiöiden suunnittelusta kokemusta omaavat arkkitehdit eivät oivaltaneet tehtävän luonnetta eivätkä paikan merkitystä.

Enson palatsi – Wau-arkkitehtuuria omalla tavallaan sekin – ei ole koskaan tullut täysin hyväksytyksi paikalleen. Kielteistä suhtautumista on lisännyt kaipuu sen tieltä purettua vanhaa tiilirakennusta kohtaan. Ilman Armin tontin rakentamista Stora-Enson ”valkoinen sokeripala” onkin vierähtämäisillään mereen. Sinänsä rakennuksena se on hieno ja upeasti klassisen ympäristönsä huomioon ottava.

Rakennusten voima on aina suhteessa toisiin rakennuksiin ja ympäristöön kokonaisuudessaan. Kun kuuntelee Bachin musiikkia, se tuntuu aluksi vaatimattomalta, mutta kun korva tottuu siihen, sen minimalistiset variaatiot saavat aikaan ihmeellisiä väristyksiä. Samoin on Empire-keskustan rakennusten laita, kaikkein selvimmin ehkä Pohjois-Esplanadin puolella.

Armi-talon kohta on sarana, jolla hellenistis-roomalainen vaalea klassisismi muuttuu itäiseksi punatiiliarkkitehtuuriksi, Uspenskin katedraali kaiken huippuna. Länsi ja itä eivät limity toisiinsa vaan kohtaavat toisensa tiukkarajaisesti kuin käyrä ja suora miekka vaakunassa. Puuttuva rakennus kuuluu viimeisenä läntiseen kulttuuripiiriin. Samalla sen pitäisi päättää kauniisti Esplanadin puiston ja Kauppatorin kaupunkitila. Enson palatsin ja uuden korkeatasoisen ja kontekstiin hyvin sovitetun talon eteen jää kaunis aukio, jonka nimeksi sopisi hyvin Alvar Aallon aukio. Suunnitellessaan Enson palatsia Alvar Aalto hahmotteli Päävärtion edessä olevaan altaaseen vesiviuhkoja, jotka tulevat entistä perustellummaksi uuden rakennuksen myötä. Paikalle ehdotettu Alvar Aallon elämäntyöhön kytkeytyvä designhotelli sopii tälle paikalle mitä parhaiten. Hotellin katolle syntyisi ylivertainen terassiravintola, josta etelässä on avomeri ja Suomenlinna ja lännessä Esplanadi ja Empire-keskusta.

Sanomattakin on selvää, ettei Gehryn ekspressiivinen uusbarokki sovi tällaiselle paikalle. Mutta maailmassa on monia hyviä arkkitehteja, jotka pystyvät ratkaisemaan tämän haastavan ongelman rakennettua ympäristöä kunnioittaen. Kun paikka on historiallisesti ja arkkitehtonisesti Suomen kansainvälinen, ei ole mitään syytä rajoittua vain kotimaisiin suunnittelijavoimiin.

Käsittelin näin laajasti yhtä rakennuspaikkaa Helsingissä. Toki se näkyy työhuoneeni ikkunasta, mutta totta kai muitakin erityisen tärkeitä, potentiaalisia arkkitehtuurin paikkoja on. Kaikki Töölönlahden talot ovat arkkitehtuurinkin kannalta tärkeitä. Kansallisten monumenttien sarjassa seuraava suurhanke on varmaankin digiajan kirjallisuuden ja kirjastojen talo, jo aikaisemmin mainittu ”Eepos”. Armi-talon tontin esimerkki osoittaa, ettei arkkitehtuurin voima kumpua yksittäisen rakennuksen veistoksellisuudesta tai muista ominaisuuksista vaan paikan hengen syvästä ymmärtämisestä ja rakennetun kulttuurin kunnioittamisesta. Helsinki on yksi maailman kauneimmista kaupungeista.

Tuomalla Helsingin kehittämiseen mukaan maailman parhaat arkkitehdit nostetaan samalla varmasti myös suomalaisen arkkitehtuurin tasoa. Pieni kansakunta ei voi menestyä eristäytymällä.

8 Helsinki-brändi

Markkinointi ja itsensä kehuminen ei ole suomalaisten vahvinta osaamisaluetta. Kuin tätä alleviivatakseni Suomi ja Helsinki käyttävät markkinointiin ja investointien houkutteluun vain murto-osan vaikkapa Ruotsin ja Tukholman näihin tarkoituksiin budjetoimista varoista. Valtion ja pääkaupungin markkinointiponnistusten yhdistämisestä ei siitäkään ole tullut mitään.

Ei olekaan ihme, että kilpailukyky- ja menestysindikaattoreiden loisteesta huolimatta Helsinki on hyvin tuntematon ja vähän kiinnostava kohde Euroopan yritysjohtajien miettiessä toimintojensa sijoittamista vaihtoehtoihin paikkoihin. Asialle ”tarttis tehdä jotain”.

Mainonnalla ja markkinoinnilla pitää kuitenkin olla uskottava, todellisuuspohjainen tausta. Yleensä vahvuuksia korostetaan ja heikkouksista puhutaan vähemmän, kun myönteistä mielikuvaa rakennetaan. Helsingin on pystyttävä erottumaan mielenkiintoa herättävällä tavalla muista Euroopan kaupungeista. Mikä on siis Helsingin brändi, jota myymme?

Pariisi yhdistetään rakkauteen ja urbaaniin kulttuuriin, Rooma on ikuisen kaupunki ja eurooppalaisen sivistyksen alkukoti. Amsterdam on iloinen ja vapaamielinen, Barcelona on uudistunut radikaalilla tavalla taidetta ja arkkitehtuuria hyväksi käyttäen. Veden äärelle rakentuneessa 1700- ja 1800-luvun klassismissa Helsingin on vaikea kilpailla esimerkiksi Pietarin kanssa. Mitä siis meille jää käteen?

Välttämättömyydestä täytyy tehdä hyve. Helsingin historia on lyhyt ja suhteellisen vähän eurooppalaisia kiinnostava. Historiamme uljain vaihe oli Stalinin ja Hitlerin liittoutuman hyökkäyksen torjunta Talvisodassa, mutta tätäkään sankaritekoa ei ole kaupunkikuvassa paljon muistettu, ilmeisesti ulkopoliittisista syistä.

Jos rakennettu ympäristö onkin nuorta ja pääosin melko mielenkiinnontonta vaikka kokonaisuudessaan kaunista, luonnon läsnäolo Helsingissä on aivan ennennäkemätöntä: Harvakseltaan metsän keskelle perustetut lähiöt toisaalla ja intensiivisen urbaani kantakaupunki avomerensyleilyssä toisaalla.

Tulonjako on Suomessa yksi maailman tasaisimpia. Luonnollisesti tällainen tasa-arvo näkyy myös asuntokannassa, erityisesti lähiöissä. Eriytyinen ylpeyden aihe on, ettei Helsingissä ole slummeja, paljolti kiitos sosiaaliseen sekoittumiseen pyrkivän tontti- ja asuntopolitiikan. Kun tulonjaon pitkän ajan kehityssuunta on koko maailmassa kohti lisääntyvää tasa-arvoa, Helsingin pohjoismaiseen hyvinvointiyhteiskuntamalliin perustuva lähiörakentaminen tulee olemaan lisääntyvän kiinnostuksen kohde, jos ei muuten niin ainakin historiallisena ilmiönä. Modernia rakennuskantaa onkin ajoissa ymmärrettävä suojella alkuperäisen idean tarveleviltä muutoksilta.

Sosiaalisesti painottuneen asuntopolitiikan parhaita nähtävyyksiä ovat aikajärjestyksessä Puu-Käpylä, Olympiakylä, Länsi-Herttoniemi, Pihlajamäki, Malminkartano ja Herttoniemenranta.

Puu-Käpylässä, joka syntyi asuntoreformikilpailun tuloksena, yhdistyy hienosti 1920-luvun klassismi ja suomalainen talonpoikaistalon puuarkkitehtuuri. Myös puutarhakaupunkiaatteen vaikutuksia on nähtävillä. Olympiakylässä puolestaan tulee hyvin esiin puhtaan ja pelkistetyn funktionalismin kurinalaisuus ja kaunis asketismi. Länsi-Herttoniemen pistetalot sopeutuvat kauniisti vaihtelevaan maastoon. Sodanjälkeisestä puutteesta ja tavarapulasta huolimatta Länsi-Herttoniemen talot vaikuttavat vankoilta ja hyvin rakennetuilta nykypäivän taloihin verrattuna.

Pihlajamäen suurimittakaavainen ja uljas aluekokonaisuus heijastaa 1960-luvun suunnitteluoptimismia ja teollistuvaa rakentamista. Korkealta erottuvat valkoiset pitkät lamellitalot ovat yksi parhaista esimerkeistä asuntorakentamiseen suuntautuneesta suomalaisesta modernismista. Tärkeä suojelukohde.

Malminkartanossa näkyy jo selvää eurooppalaisen kaupunkikulttuurin vaikutusta. Mittakaava on inhimillinen ja kadut ja torit ovat tulleet takaisin kaupunkisuunnittelun keskiöön. Englantilais-ruotsalainen arkkitehti Ralph Erskine on tehnyt hienoa työtä aina talojen fasadien elävöittämisestä myöten. Herttoniemenranta jatkaa tätä samaa linjaa luoden, samoin kuin Ruoholahti ja Pikku-Huopalahti, jo varsin kaupunkimaisen tunnelman. Metsälähiön sijasta on syntynyt uusi kaupunginosa. Herttoniemenrannan rakentaminen ajoittui pääosin 1990-luvun alkupuolen lama-aikaan, jolloin vanhojen asuntojen halpuus pysäytti uuden kovanrahan asuntotuotannon. Helsinki päätti tuolloin – mm. työllisyssyistä

– jatkaa sosiaalista asuntotuotantoa entisellä ja ehkä jopa hieman kiihdytettyllä vauhdilla, vaikka alun perin ajateltu väestörakenne näin vinoutuikin. Aikojen parantuessa lisättiin vastaavasti omistusasuntotuotantoa. Herttoniemenrannassa tällainen tasapainottuminen on vielä menossa viimeisiä rantakohteita rakennettaessa. Yksipuolista asukasrakennetta, suuntaan tai toiseen, tulisi aina välttää. Tästä seuraa, etteivät kaikkein suurituloisimmatkaan saa olla ”lainsuojattomia” uusia asuntoalueita suunniteltaessa.

Tasa-arvo ei tietenkään saa brändinäkään johtaa tylsään samankaltaisuuteen. Yksilöllisyyden nousu ja halu persoonalliseen kotiin koskee yhtä lailla rikasta kuin köyhääkin. Ei ole salaisuus, että olen suhtautunut kriittisesti yhä jatkuvaan modernismiin. Vielä nykytuotannossa toistuva tasakattoisen lamellilaatikon perusmalli kehitettiin jo vuonna 1938 kuten vuoden 2006 Lontoon suuressa Modernismi-näyttelyssä kävi hyvin ilmi. Jos tämä mallitalo olisi johtanut ylivoimaiseen kustannustehokkuuteen ja kestävyYTEEN olisi helppo hyväksyä, että asumisen ”lopullinen ratkaisu” on löytynyt. Valitettavasti olen joutunut surukseni todistamaan päinvastaista vastatessani Helsingin yli viidenkymmenen tuhannen vuokra-asunnon peruskorjauksesta.

Kuvataiteet ovat monta kertaa osoittaneet suuntaa myös arkkitehtuurille. Abstrakti taide 1900-luvun alkuvuosikymmeninä sai seurakseen abstraktin laatikkoarkkitehtuurin, jonka konstruktivistinen kompositio saatiin aikaan vaihtelemalla parvekkeiden ja ikkuna-aukkojen suhteita.

Viime vuosikymmenien kuvataiteessa on ollut nähtävissä mm. seuraavat kaksi trendiä: Abstraktin ja esittävän taiteen raja on hämärtnyt samalla kun esittävä aines on kuvissa lisääntynyt. Toisaalta ympäristötietoisuuden lisääntyminen on näkynyt ns. Arte Poveran eli kierrätystaiteen aseman vahvistumisena. Arkkitehtuuriin heijastettuna tämä merkitse, että talo saa taas estoitta esittää taloa (esim. harjakatto) ja toisaalta materiaalien, mukaan lukien kierrätysmateriaalit, uusilla ja enakkoluulottomilla käytöillä pitäisi löytää vaihtelua ja kiinnostavuutta asuntotuotannon halvimpaan päähän. Pohjoismaisesta tasa-arvosta nouseva uusi inhimillinen arkkitehtuuri olisi tärkeä lisä Helsinki-brändiin. Historialliset ansiot eivät yksin riitä maailman mielenkiinnon ylläpitämiseen.

Suurin käyttämätön resurssi Helsinki-brändin rakentamisessa on kuitenkin meri ja metsät. Missään Euroopan pääkaupungissa ei ole näitä

kumpaakaan yhtä paljon kuin täällä. Metsä voi pelottaa ulkomaalaisia, mutta vettä rakastaa jokainen.

Metsäkokemusten ”tuotteistamiseksi” turisteille ja muille vierailijoille metsään meno ja siellä liikkuminen pitäisi tehdä helpoksi. Valaistut selkeät väylät ja myös yöpymiskokemukset voisivat olla ensiaskeleita tähän suuntaan. Nuuksio ja Sipoonkorpi pitäisi ottaa Keskuspuiston lisäksi mukaan tuotteistamisen piiriin. Suomen Ladun leiripiste Stadionin edustalla voisi olla sopiva portti metsän elämysmaailmaan ja liikuntaan. Metsäluonnon kiinnostavuuden lisäämiseksi tarvitaan myös museometsiä, joihin ihmiskäsi ei koske ja joissa liikkuminen on mahdollista vain pitkospuita pitkin. Viikin ja Haltialan arboretumien lisäksi tarvitaan myös uusia koealueita ilmaston lämpenemisen mahdollistamille uusille puulajeille.

Metsä on suojannut suomalaisia ikimuistoisesti ja metsästä olemme saaneet rakennustarvikkeet, energian ja elintason nousun. Ei ole mitään syytä jättää käyttämättä suomalaisten erityissuhdetta metsään Helsingin ja Suomen erityispiirteitä ja kiinnostavuutta lisättäessä.

Itämeren valkealla tyttärellä on kahdet kasvot, metsä-Helsingin ja meri-Helsingin. Toinen on vaalea, terveyttä, valoa ja toimivuutta korostava



Kantakaupungin kasvoja.

moderni ja tasa-arvoinen lähiö ja toinen on meren syleilyssä oleva intensiivisen urbaani perinteinen eurooppalainen kompaktikaupunki.

Laskutavasta riippuen Helsingillä lienee parisataa kilometriä merenrannaa. Kun tähän vielä lisätään joukko toinen toistaan hienompia saaria, olemme tekemisissä ainutlaatuisen merellisen pääkaupungin kanssa. Valitettavasti tätä ei ole kovinkaan hyvin ymmärretty tai pystytty hyödyntämään.

Sata vuotta sitten keuhkotauti oli yleinen tappava kansansairaus. Tuolloin luultiin, että raaka meri-ilma pahentaa tautia tai saattaa jopa aiheuttaa sitä. Niinpä asutusta ei haluttu viedä aivan veden ääreen vaan Helsingin parhaat rannat jäivät pääosin satama-, varasto-, teollisuus- ja kaatopaikka-alueiksi. Vasta viimeisen 20-30 vuoden aikana Helsingin nimen rannat ovat alkaneet todenteolla vapautua. Näin on käynyt Katajanokalla, Ruoholadessa ja Arabianrannassa. Näin tulee lähiaikoina käymään Jätkäsaarella, Hernesaarella, Sörnäistenrannassa ja Hermanninrannassa sekä Kruunuvuorenrannassa. Lähivuosisikymmeninä Helsinki vasta asettuu paikoilleen meren rannalla.

Turku ja Kotka ovat tähän asti onnistuneet Helsinkiä paremmin profiloitumaan merikaupunkeina. Viimeisenä niittinä oli Merimuseon siirtäminen Helsingistä Kotkaan.

Merellisen historian merkittävin monumentti Helsingissä on epäilemättä Suomenlinna. Ranskalaisten tuella tämä mahtava merilinnoitus suunniteltiin tasapainottamaan Venäjän sotilaallisen voiman kasvua. Niin kuin usein käy, tämäkin megalomaaninen hanke osoittautui sotilaallisesti vanhentuneeksi melko pian valmistuttuaan. Suomenlinnan vaikutus Helsingin kehitykseen on kuitenkin ollut suuri alkaen aina pääkaupunkiaseman saavuttamisesta.

Satamalta vapautuvien alueiden onnistunut toteutus vahvistaa Helsingin merellistä mielikuvaa merkittävästi. Mutta paljon pidemmälle voidaan vielä mennä. Joissain kaupungeissa, kuten San Franciscossa, voi yksi siltakin muovata mielikuvia. Helsingissä ei tällaisia mahdollisuuksia ole vielä käytetty, mutta Kruunuvuoren rannan liikenneyhteydet tarjoavat tähän mahdollisuuden. Linja Liisankatu, Tervasaari, Sompasaari, Korkeasaari, Emäntä/Nimismies ja Kruunuvuorenranta on edullisin tapa liittää Kruunuvuorenranta kantakaupunkiin. Emännästä ja Nimismiehestä Kruunuvuorenrantaan tarvittaisiin pitkätkö kaarisilta.

Vaihtoehtona on merenalainen tunneli. Tämän yhteyden sivutuotteena Sörnäistenrannan asukkaat ovat muutaman askeleen päässä Kruununhaasta ja koko itä-Helsingin kevyt liikenne voisi sivuuttaa Kulosaaren sillan ja Sörnäisten rantatien kulkemalla ihanassa saaristoluonnossa Mustikkamaan läpi Sompasaareen ja sieltä edelleen Tervasaaren kautta Pohjoisrantaan.

Helsingin merellisyyden ässäksymys on kuitenkin Santahaminan tulevaisuus. Puolustusvoimat ovat investoineet saareen paljon, eikä sen merkitystä sotilaskulttuurin ylläpitäjänä ja vahvistajana pidä väheksyä. Helsingin puolustuksen kannalta sen merkitys kuitenkin väistämättä vähenee. Ensinnäkin se on varsin haavoittuva maali kahden sillan takana. Toiseksi Helsingin metropolialue laajenee niin, että Santahaminan strateginen sijainti heikkenee koko seutua ajatellen. Lisäksi ilma- ja me-



Suomenlinnan maisemia.

ritorijunta tulee entistä liikkuvammaksi ohjusten keventyessä. Pelkkänä kulttuuri- ja koulutuskeskuksena Santahamina on liian kallis, voitaisiinkin lähes 400 hehtaarin saareen sijoittaa suuri määrä uutta asutusta. Asian ympärillä ei kuitenkaan voi olla jatkuvaa epävarmuutta. Onkin perusteltua tehdä linnarauha Helsingin ja puolustusvoimien kanssa niin pitkäksi aikaa kunnes saareen tehdyt investoinnit tulevat kunnolla kuoletuksi.

Jos ja kun Santahamina vapautuu esimerkiksi vuonna 2050 muuhun käyttöön (valtion lahja 500 vuotta täyttävälle pääkaupungille?), tulee sen kytkeminen metroverkkoon ajankohtaiseksi. Vuoden 2002 yleiskaavassa on jo piirretty yhteys Katajanokan ja Kruunuvuorenrannan kautta Santahaminaan. Näin syntyisi metron haara, jota liikennöitäisiin edestakaisin. Tämän linjan ongelmana on mm. hankalat merenpohjan olosuhteet. Kiinteä kallio olisi paljon lähempänä pintaa reitillä Jätkäsaari – Suomenlinna – Vallisaari – Kuninkaansaari – Santahamina, josta metro voisi jatkaa pinnassa Laajasalon läpi liittyen nykyiseen metroverkkoon Herttoniemessä tai Kulosaareissa käyden lopulta kääntymässä joko Keski-Pasilassa tai jopa lentokentällä. Näin syntyvä kehämetro täydentäisi rautateiden pisaralengkkiä keskustassa.

Vaikka Suomenlinnassa käy paljon vierailijoita kesäisin, metroyhteys toisi linnoituksen entistä lähemmäksi Helsinkiä ja mahdollistaisi vilkkaan käytön ympäri vuoden. Suomenlinnan kasarmeihin, joissa minäkin suoritin aikanaan varusmiespalveluni, voisi sijoittaa melko paljon hotellikapasiteettia.

Santahamina vastaa kooltaan suurin piirtein Kruunuhaan, Töölön ja Ullanlinnan yhteenlaskettua pinta-alaa. Suomenlinnan ja Santahaminan välissä olevat Vallisaari ja Kuninkaansaari vastaavat kooltaan Jätkäsaarta ja Hernesaarta. Viimemainituissa saarissa on paljon suojeltavaa puolustushistoriaa ja ainutlaatuista luontoa. Taitavasti suunnitellen niihin voisi kuitenkin muodostua aivan ainutlaatuinen merellinen ja historiallinen virkistysalue ja marina sekä jonkin verran asutusta.

Helsingillä on vielä paljon mahdollisuuksia käyttämättä tullakseen maailmanluokan merikaupungiksi.

Merikaupunkistrategiassa on tietysti yksi heikkous. Itämeri on yksi maailman pahimmin, ellei pahiten, saastunut meri. Jos se kuolee kokonaan käsiimme ja muuttuu hapettomaksi haisevaksi viemäriksi, on Helsingin-

kin parasta pysyä siitä kaukana. Veden pinnan huomattava nousu voisi sekin pilata painopisteen siirtämisen rannoille ja saariin. Näiden vaarojen välttämiseksi Helsinginkin tulisi joka tapauksessa tehdä kaiken voitavansa sekä yksin että yhteistyössä muiden itämeren altaan kaupunkien kanssa vesien kaikkinaisen kuormittamisen vähentämiseksi.



Tulvan saartama kaupungintalo.

9 Luova Helsinki

Erottuvan brändin luomisen ongelma on, että useimmat kaupungit markkinoivat itseään hyvin samankaltaisin käsittein. Kun teollinen mas-
satuotanto siirtyy Kiinaan, Intiaan ja muihin matalapalkkamaihin, tilalle tarjotaan luovuutta ja innovaatiota. Kaikissa suuremmissa kaupungeissa on tulevaisuuden alan klustereita, kuten biolaaksoja ja piimäkiä, nanoteknologiaa ja mobiilisuunnittelun foorumeita. Tietenkin vain muutamista tulee maailmanluokan keskuksia, mutta mainosretoriikasta tätä on vaikea tunnistaa.

Kännykkäteollisuuden läpimurron aikoihin Helsinki oli hetken todella kiinnostava paikka Nokian vanavedessä. Kun myös L.M. Erikssonilla oli Helsingin seudulla merkittävää verkkopuolen tutkimusta, Helsingin mahdollisuudet informaatiotekniikan luovaksi keskuksiksi olivat hyvät. Uudet langattomat trendit ovat kuitenkin jättäneet meidät jo hieman sivuraiteelle.

Tein aikanani väitöskirjan (Kriisit ja pitkät syklit 1981) pitkän ajan taloudellisista vaihteluista nojautuen mm. J. Schumpeterin innovaatioita koskeneisiin tutkimuksiin. Kovin selvää näyttöä innovaatioiden kasautumisen ja taloudellisen kasvun nopeutumisen välillä ei voida havaita. Näyttää kuitenkin siltä, että perustavaa laatua olevien tieteellisten keksintöjen virta on melko satunnainen, mutta niiden käytäntöön soveltamisessa eli innovaatioissa on aaltoilua. Innovaatioiden avulla yritykset voivat saada epätäydellisen kilpailun mukanaan tuomia normaalia suurempia voittoja, mikä tietysti saa myös jäljittelijät liikkeelle.

Erityisesti hitaan kasvun ja korkean työttömyyden oloissa puhutaan innovaatioiden välttämättömyydestä uuden kasvun synnyttäjänä. Åke E. Andersson ja Richard Florida ovat kytkeneet luovuuden nimenomaan suurkaupunkeihin liittyväksi ominaisuudeksi. Anderssonin vuoden 1985 *Kreativitet Storstadens Framtid* -kirjassa korostettiin mm. toleranssia, epävakaisuutta ja epävarmuutta sekä monimuotoisuutta luovuuden lähteenä. Richard Floridan seitsemäntoista vuotta myöhemmin julkaistussa kirjassa *The Rise of the Creative Class* korostetaan niin ikään toleranssia (esim. homoindeksi) mutta myös talenttia ja teknologiaa. Paikkaan liittyvä luova pääoma nousee keskeiseen asemaan maailman lahjakkuuk-

sien houkuttelussa ja tulevaisuuden kilpailukykyä ja menestystä määriteltäessä syrjäyttäen näin aineellisen pääoman ensisijaisena kehityksen moottorina.

Suurkaupungit ovat luovia superaivoja, mutta toiset ovat enemmän kuin toiset. Mitä Helsingin pitäisi tehdä asemansa vahvistamiseksi?

Aidot innovaatiot aiheuttavat aina vaistomaista vastarintaa, kosmista torjuntaa. Reaktio on sama kuin keholla, joka luulee uutta makua aluksi myrkyksi. Niinpä alkuperäiset keksijät saavat harvoin hyödyn ideoistaan. Perässä tulijat ja peesaajat korjaavat tavallisesti hyödyn. Oikealla innovaatioilmastolla on kuitenkin merkityksensä. Anderssonin ja Floridan peräänkuuluttamaa sallivuutta tarvitaan, jottei valtaenemmistön väistämätön konservatiivisuus tappaisi luovuutta ja uusia ideoita jo heti alkuunsa.

Professori Pekka Himanen on kehitellyt erityistä ”luovuuden filosofiaa”, jota yritän tulkita aiheemme kannalta – luovasti.

Kaiken motivaation ja toiminnan liikkeellepanevana voimana on unelma paremmasta elämästä ja yhteiskunnasta. Unelmat luovat toivoa ja synnyttävät innostusta ja iloa. Kaupungin kehittäminen on unelmien, intohimojen ja taloudellisten etujen demokraattista yhteensovittamista.

Mikäli ihmiset joutuvat kamppailemaan selviytymisestä pelon ilmapiirissä, on lopputuloksena ainainen kärsimys ja ennenaikainen loppuun palaminen. Luovuus sen sijaan tarvitsee tuekseen yhteisten unelmien lisäksi rikastavan yhteisön, jossa iloitaan jokaisen jäsenen menestyksestä. Rikastavassa yhteisössä vallitsee luottamus, jossa kaveria ei jätetä epäonnistumisenkaan hetkellä. Hyväksikäyttökulttuurissa taas pelätään luovien tuotosten riistämistä muiden (esimerkiksi esimiesten) kunniaksi samalla kun munausten hetkellä syyllisten ja syntipukkien etsintä on aktiivista ja näkyvää.

Valitettavasti yhteisöllisyys ei ole suomalaisten vahva laji eikä poikkeavuutta helposti siedetä. Niinpä luovat ihmiset ovat kautta aikojen turvautuneet alakulttuureihin, koulukuntiin ja salaseuroihin. Usein on ollut kysymys Suomen eristyneisyydestä ja aikaisemmasta köyhyydestä johtuvasta itseluottamuksen puutteesta. Osaltaan on kysymys ollut myös hierarkkisuuteen taipuvasta organisaatioajattelusta ja vanhasta virkavaltaisuudesta.

Yksilölajeissa olemme maailmalla menestyneet, joukkuepeleissä on vielä kehittämistä. Valitettavasti globalisoituva ja verkottuva maailma perustuu yhä enemmän yhteistyöhön. Himanen käyttää esimerkkinä positiivisesta luovasta kiertteestä Linux-yhteisöä, joka mullisti avoimuudella koko tietokonemaailman suomalaisen Linus Torvaldsin aloitteesta. Luomalla uuden käyttöjärjestelmän Torvalds on tehnyt urotyön vailla vertaa. Linux-prosesseja pitäisi saada liikkeelle mahdollisimman monilla aloilla.

Jotkut kaupungit ovat luovan ajattelun ja toiminnan keskuksia, toiset taas kuolettavan tylsiä. Miksi? Historiasta ja luovuutta käsittelevästä kirjallisuudesta tiedämme, että Cordoba oli todennäköisesti Länsi-Euroopan merkittävin suurkaupunki islamin kukoistuskaudella runsaat tuhat vuotta sitten, mutta kuihtui mitättömyyteen kristittyjen hallussa. Firenze kukoisti parisataa vuotta nostaen koko Euroopan uudelle sivistyksen ja taiteen tasolle, mutta sen painoarvo tänään uutta luovana kulttuurikeskuksena on vähäisempi. Wien oli Euroopan henkinen keskus sata vuotta sitten, mutta tämän päivän saavutuksilla kaupunki tuskin nousisi kovin merkittävään maailmanmaineeseen. Toisen maailmansodan jälkeen New York on ollut ehkä maailman tärkein kulttuurikaupunki.

Mitä yhteistä luetelluilla kaupunkien kultakausilla on ollut keskenään? Ainakin yksi piirre voidaan heti erottaa: kaupungit ovat sallineet poikkeavien alakulttuurien elää ja toimia rauhassa. Islamilaisessa Cordobassa oli vieläkin nähtävissä oleva vahva juutalainen asujamisto, ghetto. Päästyään valtaan kristityt alkoivat vainota juutalaisia ja ajoivat heidät pois kaupungista. Renessanssin Firenze puolestaan edusti maallista valtaa, joka antoi suojan rehelliselle analyysille ja objektiivisille havainnoinnille ilman pelkoa kirkon kostotoimista (lukuun ottamatta Savonarolan lyhyeksi jäänyttä kirkollista hirmuhallintoa). 1900-luvun alun Wien ja New York yhä olivat sallivia yhteisöjä, joissa juutalaisten asema oli suhteellisen vahva. Etniset alakulttuurit ovat luovimmillaan sallivassa monikulttuurisessa ympäristössä, mutta vähemmän luovia muodostaessaan ryhmiä oman maan sisälle yhtenäiskulttuurin puitteissa (katso Peter Hall, *Cities in Civilization*).

Sallivuus, monimuotoisuus, epävarmuus ja marginaalisuus näyttävät olevan parhaita ympäristöjä nuorekkaalle riskinotolle ja ajattelun valankumouksille. Kysymys ei kuitenkaan ole vain luovien nuorten anarkistisesta taistelusta mm. julkisen tilan haltuunotosta. Elinvoimaisen

marginaalisuuden lisäksi tarvitaan riskinottoon valmista valistunutta vauraiden ryhmää, joka historian valossa näyttää parhaiten kumpuavan pankkiirien piiristä.

Kun tarjosin kuuluisalle italialaiselle taiteilijalle Francesco Clementelle päivällistä, kysyin mistä mahtaa johtua se omituisuus, että maailman kuvataidekeskus sijoittuu yllättävän usein samaan kaupunkiin kuin pankki-maailmankin keskus. Viittasin Firenzeen, Amsterdamiin ja New Yorkiin ja viimeksi Lontooseen. Clemente vastasi hymyssä suin, sehän on aivan selvää: pankkiirit ja taiteilijat ovat samalla alalla, he luovat arvoja tyhjästä.

Pankkiirien kuten Medicien rooli mesenaatteina renessanssin Firenzessä selittynee paljolti pyrkimyksellä parantaa huonoa mainettaan. Koronkiskonta oli kirkon ja raamatun mukaan syntiä, eikä pankkiirin arvostus tästä syystä ollut korkealla. Nykyaikaan siirrettynä jättiläismäisiä optioita ei pidetä kansalaisten mielestä hyväksyttävänä, vaan pikemminkin koronkiskonnan tapaisena ryöväyksenä. Uusrikkaiden olisikin syytä ”hyvittää” ympäröivää yhteiskuntaa tukemalla tieteitä ja taiteita sekä rakentamalla kaunista ympäristöä kaikkien iloksi. Sama koskee yrityksiä. Pohjolan pääkonttori Aleksilla on kunniaksi tekijöilleen satojen vuosien ajan.

Erilaiset luovuus- ja innovaatio-ohjelmat, kuten esim. EU:n Lissabonin strategian osana, ovat yleensä onttouttaan kumisevia. Ylhäältä ja suunnitellusti tuskin minkään paikan luovuus voi puhjeta kukkaan. Kohtalaisen hyvä esimerkki tekemällä tehdystä luovasta kaupungista on Barcelona, joka on satsannut paljon varoja taiteeseen, puistoihin ja julkisiin tiloihin. Kaupungista on onnistuttu tekemään melko kiinnostava kohde ulkomaisille investoinneille. Jotain keinotekoista on silti Barcelonan paikan hengessä, kun se ei kumpua aidosti yhteiskunnallisesta todellisuudesta. Uudistusten kestävyys ja paikan luovuus pitkällä tähtäyksellä jääkin nähtäväksi.

Helsinginkin luovuusretoriikasta puuttuu uskottavuus. Huippuosaamista on varmaan monissa yrityksissä mm. Nokiassa, mutta yleistykseen ei valitettavasti ole vielä aihetta.

Robert Huggins Associates on laskenut kaupunkien tiedollisen kilpailukyvyn indeksejä. Parhaiten sijoittuvia kaupunkeja olivat San Jose, Boston ja San Francisco Yhdysvalloissa. Tukholma sijoittui sijalle 8

ja Helsinki sijalle 20 Dallasin ja Tokion edelle. Erilaisissa mittauksissa suomalainen peruskoulu sijoittuu kärkisijoille, mutta samaa ei voi sanoa Suomen yliopistolaitoksesta. Luovaan Helsinkiin pitäisi kuulua myös huippuluokan korkeakoulut.

Suomen kieli on vakava kilpailun este monella alalla, mm. tieteessä ja arkkitehtuurissa. Jo yliopiston nimi (Universitas) tulee universaalisuuden ajatuksesta. Kuitenkin latinankielen käytön jälkeen kansalliset kielet ovat rajoittaneet tiedeyhteisön yhtenäisyyttä. Mitä pienempi kielialue, sitä helpompi on etsiä suojaa kielirajan takaa.

Korkeakoululaitoksemme tason nostamiseksi tulisikin luopua suomen ja ruotsin kielen käytöstä yliopistoissa ja siirtyä käyttämään opetuksessa ja julkaisuissa universaalisinta kieltä eli englantia. Lähes kaikki professorien virat pitäisi täyttää maailmanlaajuisen haun perusteella. Samalla voisivat maisteritutkinnon jälkeiset opinnot tulla maksullisiksi, mikä mahdollistaisi kilpailukykyisten palkkojen maksamisen professoreille ja lahjakkuuksien houkuttelun suuressa mitassa mm. Kiinasta. Ehdotettu Teknillisen korkeakoulun, Kauppakorkeakoulun ja Taideteollisen korkeakoulun yhdistäminen uudeksi huippuyliopistoksi on vielä keskenäinen ajatus. Myös Kuvataideakatemia kuuluisi luontevasti mukaan, muutoin taidealat jäisivät jalkoihin. Uudelle yliopistolle tai ainakin sen taidelaitoksille paras paikka olisi Helsingin Kalasatama, jonka ympärillä Kalliossa ja Vallilassa on Suomen suvaitsevaisin ja luovim asujaimisto. TKK:n arkkitehtiosaston innovatiivisuuden rapautumisesta eristetyllä kampuksella Espoon Otaniemessä on jo riittävästi näyttöä. Tiedemetro Otaniemi – Kalasatama integroisi hyvin laitokset.

Epävarmuus ja kaaos eivät ole tavanomaisia kaupunkipolitiikan tavoitteita. Pohjoismainen hyvinvointiajattelu ja siihen pohjautuva asuntopolitiikka ja kaavoitus tähtäävät päinvastoin järjestykseen ja turvallisuuteen aina pitkävetisyyteen asti. Ihmis- ja perhekäsitys on standardoitu niin, ettei asuntotarjonnassa juuri ääripäitä näy, ei slummeja, mutta ei myöskään superrikkaiden ”palatseja”. Tappaako samankaltaisuus luovuden? Matti Pohjolan ja Jukka Pekkarisen korporatismitutkimus osoitti päinvastaista. Hyvä sosiaaliturva ja korporaatioiden vahva läsnäolo työpaikoilla näyttää vähentävän työntekijöiden pelkoa uutta tekniikkaa ja yrityselämän muutoksia kohtaan. Kansalaistulolla voisi olla sama vaikutus yksityiseen luovaan pienyritteliäisyyteen ja kolmannen sektorin innovaatioihin nähden. Vahvan minimiturvan ei kuitenkaan pitäisi kahlita

kaikkia samaan muottiin. Tuen universaalisuus on tässä suhteessa tärkeä näkökohta. Pitkälle vietyä tarvehankintaa ei voi pitää erossa säätelyn tunkeutumisesta yksityiselämän alueelle. Pitkälle menevä kontrolli on väistämättä aina jäljessä elävän elämän realiteeteista.

Luovaksi lopuksi vielä muutama pohdinta rikkaiden roolista. Suomalaisessa kulttuurissa ei ole ollut tapana pullistella omaisuuksilla. Luovan toiminnan kannalta tämä on valitettavaa, koska lopulta esimerkiksi taiteen kerääminen ja suosiminen sekä korkeatasoisten ja kauniiden rakennusten pystyttäminen on kestävin ja eniten arvostusta nauttiva yhteiskunnallisen aseman vahvistamiskeino rikkauksien avulla. Kun tulonjako on varsin tasainen, Suomessa rikkaitakin on suhteellisen vähän. Kuitenkin Nokian nousun sekä isojen pääoma- ja optiotulojen seurauksena näytettävääkin vaurautta on viime vuosina syntynyt. Hämmästyttävän vähän tästä on suuntautunut taiteisiin tai tieteisiin. Voisiko olla niin, että kontrollifriikki ja kade suomalainen yhteiskunta ei rohkaise mesenaatteja tekemään itsestään kuolemattomia vuosituhansien aikana kärkikulttuureissa hyväksi havaitulla tavalla?

Taiteilijoiden, tieteen harjoittajien ja mesenaattien lähentämiseksi toisiaan pitäisi jo pedagogisista syistä sallia myös yksityishenkilöille lahjoitusten vähennysoikeus verotuksessa. Ruotsi ja Suomi lienevät ainoat maat maailmassa, jotka ovat vienneet veropuritanismin näin pitkälle. Kulttuuriin liittyvän koulutuksen lisääminen kaikella tavoilla voisi sekinauttaa. Kulttuurirahaston kulttuurin ”maanpuolustuskurssit” on hieno aloitus oikeaan suuntaan. Niiden pitäisi vain nykyisen paripäiväisyyden sijaan olla vähintään yhtä pitkät ja perusteelliset kuin oikeat maanpuolustuskurssit tai Sitran järjestämät talouspolitiikan johtamiskurssit. Yritysjohtajien tulisi ymmärtää, että globaalisuuden lisäksi yritykset ovat aina myös paikallisia, eikä paikallisen kulttuurin vahvistamista kannata vähätellä osana hyvää yrityskansalaisuutta tai -kaupunkilaisuutta.

Luova kaupunki on monikulttuurinen, tiheä ja kuhiseva metropoli, joka on avoin ja salliva, kaikki unelmat, visiot, halut, oivallukset ja innovaatiot syliinsä sulkeva kokonaisuus. Se muuttaa koko ajan muotoaan luovuuden etsiessä toteutumamahdollisuuksia samanaikaisesti sekä marginaalissa että eri asteisissa järjestyneissä yhteisöissä. Luovuuden kultakausi ei synny itsestään, mutta ei myöskään suunnittelemalla. Joskus tulee Helsingin vuoro nousta kärkeen eurooppalaisten metropolien verkostossa. Sen eteen kannattaa tehdä työtä.

10 Hyvä elämä kaupungissa

Ihmiset muuttavat kaupunkiin työn ja toimeentulon perässä, mutta jäävät sinne hyvän elämän takia. Mitkä seikat luovat hyvän elämän edellytykset kaupunkiin?

Ihmiset tarvitsevat toisiaan. Biologisesti olemme enemmän laumaeläimiä kuin erakkoja. Kaupungissa asuvien osuus kasvaa koko ajan maailman kaikissa maissa. Emu-Euroopassa kaupunkilaisten osuus on jo noin 75 prosenttia. Suomikin on viimeisen puolen vuosisadan aikana kaupungistunut vauhdilla, vaikkei suomalainen kaupunki paljon perinteistä eurooppalaista ”polista” muistutakaan. Noin 62 prosenttia suomalaisista asuu juridisesti kaupungeissa, tosiasiasa enemmistö tästä jonkinlaisessa kaupungin ja maaseudun välimuodossa, lähiössä tai ”välikaupungissa”.

Politiikkaa ja etiikkaa ei voida Aristoteleen mukaan erottaa toisistaan, koska ihminen on luonnostaan yhteisöllinen olento, joka voi kehittyä ihmisenä vain kaupungissa (polis). Paljaan elämän muuttamiseen hyväksi elämäksi tarvitaan paikka, jossa elämä voi ”politisoitua” eli kehittyä hyväksi. Elääkö ihminen jotain päämäärää varten, vai onko korkein tarkoitus evoluutio kohti jumalallista joutilaisuutta? Hyvä elämä sisältää antiikin käsityksen mukaan pyrkimyksen hyvyyteen ja viisauteen (totuuteen), mutta myös kauneuteen. Elämän prosessi itsessään on tärkeämpää kuin mikään yksittäinen elämän tila tai päämäärän saavuttaminen. Elämän virta saavuttaa parhaat muotonsa kaupungissa, mutta siellä on myös nähtävissä elämän nurja puoli ja ihmisen pahuus.

Antiurbanit aatesuunnat ovat aina liittäneet pahuuden, väkivallan, rikollisuuden ja epäterveelliset asunto-olot nimenomaan kaupunkiin. 1800-luvun lopun puutarhakaupunkiliike ammensi voimansa kielteisestä suhtautumisesta kaupunkielämäään. Muuttamalla idyllisiin ja homogeenisiin ”villa”-yhdyskuntiin kaupungin ulkopuolelle keskiluokka karisti silmistään köyhyyden ja yhteiskunnan ongelmat. Kauniainen ja Kulosaari ovat esimerkkejä tästä ilmiöstä.

Myös modernin metsälähiön juuret ovat kaupunkikielteisyydessä. Sijoittamalla talot harvaksen luontoon saadaan valoa ja terveyttä jokaiseen asuntoon. Katukuilut, torit ja muut julkiset tilat rikotaan kaavoittamalla piste- ja lamellitaloja vinoon ja irti katulinjoista ja korttelirakenteista. Modernistinen kaupunkisuunnittelu halusi jakaa elämän funktioihin ja kaupungin vyöhykkeisiin, jotka liittyvät toisiinsa mahtipontisilla tie- ja väyläverkoilla. Asuintalo oli lähinnä nukkumiskone. Tämä myös fordismiksi kutsuttu kehitysvaihe ratkoi ongelmia standardisoinnin ja sarjatuotannon keinoin. Kertakulutus- ja pikaruokakulttuuri olivat hallitsevana. Tämä kaikki on syvässä ristiriidassa eurooppalaisen urbaanin perinteen kanssa. Juuri kompaktikaupungin vapaus tarjoaa parhaat mahdollisuudet luovuuteen ja yksilölliseen persoonallisuuteen, jota auktoriteetit tai yhdenmukaistamisen paineet eivät voi saavuttaa ja lanistaa. Kriittinen luova henki, joka on hyvää elämää kohti kehittyvän ihmisyyden perusta, on aina ärsyttänyt anarkistisuudessaan hierarkiaan taipuvaisia valtiollisia auktoriteetteja. Kaupungin hajottaminen irrallisiin metsälähiöihin on omalta osaltaan heikentänyt urbanismin voimaa ja vähentänyt luovaa kaaosta.

Urbaania yhteisöllisyyttä voidaan toki edistää myös suunnittelun keinoin. Vanhoissa kaupunkikulttuureissa kuten Roomassa korttelikohdainen paikallisuus on paljon vahvempaa kuin Helsingissä. Rooma jakautuukin hyvin persoonallisiin kaupunkikyliin omine kokoontumispaikkoineen.

Helsingissä torit ja aukeat ovat yleensä liian suuria ja epäviihtyisiä. Ei myöskään kahvilakulttuuri ole levinnyt korttelitasolle. Kun tähän vielä lisätään pohjoismaiseen hyvinvointivaltioon liittyvä korkea verotus, pienpalveluihin kohdistuva rankka verokiila ja siitä johtuvat kivijalkakauppojen ja -korjaamojen kuolemat, elävälle pienimuotoiselle urbaanille sykkeelle ei ole paljon tilaa täällä pohjolan perukoilla. Kerrostaloasukkaat tuskin tuntevat tai tervehtivät toisiaan. Pienimittakaavainen kaupunkipiientalo omalla sisäänkäynnillä kadulta leimataan suunnittelupiireissä helposti matalaksi esikaupunkimaiseksi matoksi, kuten on käynyt mm. arkkitehti Trevor Harrisin hienolle kilpailuvoitolle Sörnäisten ja Hermanninrannassa. Urbanismin juuruttamisessa tänne metsien maahan on vielä paljon työtä.

Helsinki on aivan viime aikoja lukuunottamatta rakennettu valtio/keisarivetoisesti nimenomaan pääkaupungin tarpeiden näkökulmasta.

Kantakaupunginkin kaupunginosat liittyvät enemmän kokonaisuuteen kuin muodostavat itsenäisiä ja omavaraisia ”kyliä”. Tätä samaa periaatetta on jatkettu myös lähiöiden rakentamisessa: Työpaikat ovat usein kaukana ja kauppakeskukset kokoavat kävijät laajalta alueelta. Paikalliset ostarit ovat kuihtuneet eivätkä koskaan muodostuneet kaupunginosien keskeisiksi kokoontumispaikoiksi.

Tunnetun urbanistin Joel Kotkinin mukaan menestyneiden kaupunkien salaisuus piilee henkisten, taloudellisten ja poliittisten tarpeiden tyydytyksessä. Kaupunki ei ole elinvoimainen ellei siinä ole pyhyttä, turvallisuutta ja vilkkautta.

Turvallisuuden osalta Helsinki sijoittuu erilaisissa vertailuissa kohtalaisen hyvin. Humalahakuiseen juomiseen liittyvä aggressiivinen ja meluava käytös saattaa tosin subjektiivisella tasolla heikentää turvallisuuden tunnetta enemmän kuin murha-, ryöstö- ja pahoinpitelytilastot sinänsä kertovat. Vilkkautta on tullut viimevuosikymmeninä lisää, erityisesti keskustaan. Silti urbaani syke on Helsingissä vaisua vaikkapa Tukholmaan verrattuna. Keskustan elävöittämisessä ja rakentamisessa onkin vielä paljon tehtävää alkaen kaupungintalokortteleista.

Pyhyden kokemuksista on kaupunkien yhteydessä puhuttu vähän. Silti se voi olla yksi ydinkysymyksiä kaupunkien säilymiselle ja kukoistukselle. Kaupunki on myös mielentila.

Antiikinaikainen miljoonakaupunki, Rooma, vaipui keskiajalla muutamien kymmentuhannen asukkaan rappiolla olevaksi paikaksi. Kun uusi kasvu alkoi paavinvallan vahvistumisen seurauksena, Rooma rakennettiin vanhoille paikoilleen, pyhille raunioille, eikä siirretty esimerkiksi Tiberin länsirannalle Vatikaanin kylkeen.

Mikä on pyhintä ja kestäväintä Helsingissä? Yli käsityskyvyn kohoava kauneus empirekeskustan kohdatessa lähes avoimen meren, vai jugendarkkitehtuurin helmien nauha, vaiko funkkisarkkitehtuurin julistama yksinkertainen kauneus ja tasa-arvo? Vai kaikki nämä yhdessä vahvistettuna metsäluonnon ikiaikaiseen pyhyteen suomalaisille?

Lopuksi pari selityksen sanaa. Tämän kirjasen työnimenä oli pitkään ”Minun Helsinki”, jota EVAn taholta alunperin ehdotettiin. En päässyt kuitenkaan irti työhöni liittyvästä suuntautumisesta tulevaisuuden pohdiskeluun. Näin ollen kirjan nimeksi tuli ”Helsinki tulevaisuuden kaupunki”, jolla viitataan monimielisesti sekä tulevaisuuden visioihin että

oletettavissa olevaan urbanisoitumiseen joskus tulevaisuudessa. Nimeen sisältyy myös kolmas ulottuvuus. Professori Manuel Castelsin vieraillessa Suomessa hän sanoi, ettei ole koskaan tavannut niin tulevaisuuteen suuntautunutta kansaa kuin suomalaiset. Tämän hetken eläminen ja siitä nauttiminen tahtoo täällä tosiaan jäädä jatkuvien tulevaisuuden suunnitelmien ja projektien jalkoihin. Mutta tämä on ymmärrettävää – onhan hyvä elämä mahdollista vain kaupungissa, jota olemme vasta rakentamassa.

Kirjallisuutta

Åke E. Andersson, *StorStadens Framtid*, Värnamo 1985.

Aristoteles, *Politiikka*, Jyväskylä 1991.

Richard Florida, *The Rise of the Creative Class*, New York 2002.

Peter Hall, *Cities in Civilization, Culture, Innovation and Urban Order*, London 1999.

Pekka Himanen, *Luovuuden filosofia*, Taideteollinen korkeakoulu, Professorien virkaanastujaiset 2005.

Pekka Korpinen, *Kriisit ja pitkät syklit*, TTT, Helsinki 1981.

Pekka Korpinen, *Asuntojen hinnanmuodostuksesta Suomessa*, Työväen taloudellisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 22, Helsinki 1989.

Joel Kotkin, *The City, A Global History*, London 2005.

Rolf Martinsen (toim.), *Sydän on hyvä*, Zachris Topeliuksen kirjoituksia Helsingistä, Espoo 2003.

Jari Ojala (ym, toim.), *The Road to Prosperity, An Economic History of Finland*, Jyväskylä 2006.

Juhani Pallasmaa, *Encounters, Architectural Essays*, Hämeenlinna 2005.

Jukka Pekkarinen – Matti Pohjola – Bob Rowthorn (toim.), *Social Corporatism, A Superior Economic System?*, New York 1992.

Ilya Prigogine, *The End of Certainty, Time, Chaos and the New Laws of Nature*, New York 1997.

Urban Facts, *The Economic Map of Urban Europe, Helsinki in the European Network*, Helsinki 2006.