

**Helsingin keskustan historia Eliel Saarisen ajoista Ruoholahden  
asuinalueen suunnittelun aikoihin – Katsaus Helsingin  
yhdyskuntarakenteen, liikenteen, kulttuurin ja ympäristön  
historiaan Ruoholahden, Kampin ja Töölönlahden alueella**

Helsingin yliopisto

Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Suomen ja pohjoismaiden historia

Pro gradu -tutkielma

Arno Meller

Tammikuu 2017

Tiedekunta/Osasto Fakultet/Sektion – Faculty		Laitos/Institution – Department	
Humanistinen tiedekunta		Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos	
Tekijä/Författare – Author			
Arno Meller			
Työn nimi / Arbetets titel – Title			
Helsingin keskustan historia Eliel Saarisen ajoista Ruoholahden asuinalueen suunnittelun aikoihin – Katsaus Helsingin yhdyskuntarakenteen, liikenteen, kulttuurin ja ympäristön historiaan Ruoholahden, Kampin ja Töölönlahden alueella			
Oppiaine /Läroämne – Subject			
Suomen ja pohjoismaiden historia			
Työn laji/Arbetets art – Level	Aika/Datum – Month and year	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages	
Pro gradu	Tammikuu 2017	89	
Tiivistelmä/Referat – Abstract			
<p>Tämän tutkielman aiheena on Helsingin historia toisen maailmansodan jälkeen. Tarkastelussa ovat muun muassa Helsingin kaupungin suunnittelun historia ja kehityskulut jälkiteollisessa yhteiskunnassa. Helsingin kaupunki eli murroskautta, jossa yksityisautoilu oli yleistymässä. Myöskin vapaa-ajan kulttuuri ja viihdekulttuuri olivat yleistymässä. Kaupunkilaiset vaativat yhä enemmän vapaa-ajan toimintoja ja virkistysalueita. Puistojen ja virkistysalueiden merkitys kasvoi entisestään. Puistoilla ja virkistysalueilla oli nyt funktionaalinen merkitys, eivätkä ne palvelleet enää pelkästään esteettisiä arvoja.</p> <p>Helsinki oli muuttumassa yhdyskuntarakenteellisesti. Työpaikat ja asuinpaikat eivät enää välttämättä olleet erillisillä alueilla. Tämä vähensi liikenteen haittoja. Tarkastelun kohteena olevat kaupunginosat, kuten Ruoholahti, kehittyivät yhdyskuntarakenteen monipuolisuutta ajatellen. Kamppi oli sekin kehittymässä yhä enemmän asukasystävällisemmäksi vaikkakin alueella toimi paljon konttoreita. Ruoholahdessa kehitys, jossa työpaikat ja asunnot suunnitellaan samalle alueelle, sai konkreettisia muotoja.</p> <p>Julkinen mielipide näytti olevan liikenteen yleistymistä vastaan. Varsinkin yksityisautoilun lisääntyminen nähtiin haitallisena asukkaiden silmissä. Maisemallisuutta ja ympäristön viihtyvyyttä painotettiin asukkaiden lausunnoissa. Näihin asukkaiden tarpeisiin kaupunki pyrki vastaamaan omilla ohjeillaan, jotka koskivat asutusta, elinkeinoja ja teollisuutta. Samalla julkinen mielipide kritisoi kaupunkia siitä, ettei julkista mielipidettä kuultu kaupungin suunnittelussa esimerkiksi Kampin- ja Töölönlahden suunnittelussa.</p> <p>Tutkielmassa käytetään Helsingin kaupungin arkiston materiaalia, kuten Lars Hedmanin kokoelmaa ja Ruoholahti–Hietalahden asukas-yhdistyksen materiaalia. Tutkielman tavoitteena on kartoittaa Helsingin kaupungin historiaa sotien jälkeisellä ajalla. Eräitä argumentteja tukeakseen, tutkielma käsittää myös otteita varhaisemmilta ajoilta.</p> <p>Tutkielman johtopäätökset: Julkinen mielipide suosi puistojen ja kevyenliikenteen kehittämistä Helsingin alueella. Helsingin kaupunki pyrki vastaamaan näihin tavoitteisiin. Myös niin kutsuttuja piilokonttoreita vastaan julkaistiin mielipiteitä. Helsingin kaupunki pyrki vähentämään näitä alueellaan. Yksityisautoilu oli nousussa, tätä vastaan esitettiin useita kannanottoja. Ympäristön viihtyisyyteen pyrittiin vaikuttamaan esimerkiksi asukas-yhdistysten taholta. Kaupunki kehitti omia ohjesääntöjään asumisesta ja autojen käytöstä.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords			
Töölönlahti, Kamppi, Ruoholahti, liikenne, asuminen, konttori, Alvar Aalto, kaavarunkotyö, kilpailusuunnitelma, yhdyskuntarakenne			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited			
Humanistinen tiedekunta			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			

## Sisällysluettelo

<b>1 Johdanto ja tutkimuskysymykset.....</b>	<b>3</b>
1.1 Johdanto.....	3
1.2 Tutkimuskysymykset ja metodit.....	5
<b>2 Helsinki laajenee.....</b>	<b>7</b>
2.1 Laajentuva Helsinki.....	7
2.2 Vastalauseita Helsinki-keskeisyydelle.....	9
2.3 Motorisoituva Helsinki.....	11
<b>3 Töölönlahti Aallon ja Saarisen aikoihin.....</b>	<b>22</b>
3.1 Kongressi- ja konserttitalo.....	22
3.2 Eliel Saarisen aika 1920- ja 1930 -luvulla.....	26
<b>4 Yksityiskohtia Helsingin kaupunkisuunnittelussa.....</b>	<b>30</b>
4.1 Saneerauskaavoitusohjelma, suunnitelmia asuin- ja liikeympäristöstä.....	30
4.2 Kaavarunkotyö, suunnitelmia Helsingin keskustasta.....	36
<b>5 Ruoholahden, Töölönlahden ja Kampin alue 1970- ja 1980 -luvulla.....</b>	<b>49</b>
5.1 Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu.....	49
5.2 Ruoholahti 1970-luvulla.....	66
5.3 Ruoholahti 1980-luvulla.....	67
5.4 Puhetta Hietalahden ja Ruoholahden alueesta.....	73
<b>6 Johtopäätökset.....</b>	<b>82</b>
<b>7 Lähdeluettelo.....</b>	<b>86</b>

## **1 Johdanto ja tutkimuskysymykset**

### **1.1 Johdanto**

Helsingin kaupunki eli uutta kukoistuksen kautta maailman sotien jälkeisenä aikana, jolloin muuttoliike maalta loi uusia asuinalueita kantakaupunkiin ja sen liepeille. Helsinki, kuten monet muut kaupungit tuona aikana, oli motorisoitumassa. Yksityisautoilu oli lisääntymässä merkittävästi varsinkin 1960-luvulta eteenpäin. Helsingin keskusta oli muuttamassa luonnettaan uusien haasteiden edessä. Kaupunki jossa yksityisautoilu, uudet työpaikat ja kulttuurielämä lisääntyivät tarvitsi uudenlaisen keskustan. Alvar Aalto oli eräs ensimmäisistä, joka ehdotti Töölönlahtea uudeksi monumentaalikeskustaksi. Aallon keskustasuunnitelmat eivät siltikään syntyneet tyhjästä eivätkä ne päättyneet tyhjiin, sillä kysymys Töölönlahden luonteesta oli vallinnut jo Eliel Saarisen aikana ja kysymys Töölönlahden luonteesta jatkui pitkälle 1900-luvun loppupuolelle saakka.

Helsinki laajeni kantakaupungin liepeille. Etu-Töölöstä tuli nyt osa kantakaupunkia, kun Töölönlahti sai uuden monumentaalikeskustamerkityksen Helsingin- ja koko valtakunnan kulttuurikeskuksena. Jopa Pasila siirtyi jälleen kysymyslistalle Helsingin kaupungin jatkeena, johon sijoitettaisiin lukuisia uusia työpaikkoja. Kaiken kaikkiaan Helsinki oli kasvamassa yli rajojensa ja rajojensa sisäpuolella, kun maailman sotien jälkeinen jälleenrakennus alkoi ja muuttoliike maalta kaupunkiin yleisty.

Helsingin kaupunki oli muuttumassa tarkasteltavana ajanjaksona. Konttorit olivat valtaamassa alaa Helsingin keskustassa. Julkinen mielipide vastusti Helsingin yleistä konttoristumista. Vaikka toimistotaloja rakennettiin kaupungin laidalle, jatkui Helsingin keskustan konttoristuminen edelleen. Esimerkiksi 1960-luvulla liikerakennuksia rakennettiin Helsingin keskustaan enemmän kuin koskaan.<sup>1</sup>

Asukkaiden tyytymättömyys ympäristöön ja vaikuttamismahdollisuuksiin yleisty. Esimerkiksi Ruoholahti–Hietalahden asukas yhdistys kritisoi kaupunkia muun muassa virkistysalueiden ja palveluiden puutteesta alueellaan. Ajat olivat muuttumassa teollisen yhteiskunnan ajan tehokkuusajattelusta, jossa

---

<sup>1</sup>Kivilaakso 2014, s.7.

ympäristötekijöitä ei niinkään huomioitu. Siirryttiin hiljalleen 1970-luvulla palveluyhteiskunnan aikaan, jossa ympäristön viihtyisyys ja vapaa-ajan toiminnot merkitsivät enemmän.

Kaupungin viihtyisyyteen alettiin kiinnittää huomiota jälkiteollisessa yhteiskunnassa. Teollisuuden ajan tehokkuusajattelusta, jossa asumisella oli työelämää palveleva funktio, siirryttiin kohti arvoja jotka painottivat vapaa-aikaa ja virikkeellisuutta. Helsingin kaupunki pyrki vastaamaan palvelukulttuurin ja yhteiskunnan asettamiin uusiin haasteisiin. Teollisuus alkoi siirtyä kaupungin laitamille. Asuinalueet ottivat vallan ranta-alueilla, kuten esimerkiksi Ruoholahdessa.

Liikenne, erityisesti yksityisautoilu, oli sekin lisääntynyt maailman sotien jälkeisenä aikana. Yksityisautoilun lisääntymistä valiteltiin julkisessa mielipiteessä ja toivottiin enemmän kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen lisäämistä. Helsingin kaupunki yritti parhaansa mukaan vastata kaupunkilaisten toiveisiin. Esimerkiksi Töölönlahti pyrittiin säilyttämään autottomana virkistysalueena, jossa julkisen mielipiteen painottamat luontoarvot tulisivat näkyviin.

Kampin- ja Töölönlahden aluetta suunniteltiin jälleen 1980-luvulla. Keskusteluun kuului monta mielipidettä, joista yleisin painotti alueen viihtyisyyttä ja luonnonmukaisuutta. Muutosta oli tapahtunut sitten Alvar Aallon keskustasuunnitelman aikojen, jolloin Töölönlahden alueesta oli tulossa uusi monumentaalirakennusten alue. Nyt, 1980-luvulla, uuden monumentaalikeskustan ideasta haluttiin luopua ja keskittyä alueen kevyen liikenteen kehittämiseen. Kampin- ja Töölönlahden alueesta oli tulossa uusi kaupungin alueita yhdistävä alue.

Helsingin kaupungin luonne oli muuttunut tultaessa 1980-luvulle. Teollisuusyhteiskunta oli muuttumassa palveluyhteiskunnaksi. Funktionalismi, joka kukoisti 1960-luvulla Alvar Aallon keskustasuunnitelmissa, sai nyt ensi kertaa kritiikkiä post-modernisteilta. Kaupungin yhdyskuntarakenne oli muuttumassa. Funktionalismin ajan aluejaottelusta, jossa asuinalueet ja työpaikat nähtiin erillisinä, siirryttiin aikaan, jossa työpaikat ja asuinalueet saatettiin nähdä samoilla alueilla.

## 1.2 Tutkimuskysymykset ja metodit

Tutkimus keskittyy Helsingin kaupungin historian kuvaamiseen maailman sotien jälkeisenä aikana, joskin joitain tarkastelukohtia haetaan aiemmiltakin ajoilta. Tutkimuskysymyksiin kuuluvat muun muassa: mitkä tekijät vaikuttivat Helsingin kaupungin luonteen muuttumiseen tarkasteltuna ajanjaksona? Miten Helsingin kaupunki muuttui tarkasteltuna ajanjaksona? Lisäksi kysyn: minkälaisen keskustelun kukin kaupunkisuunnittelun osa-alue sai aikaan? Miten kuhunkin lopputulokseen päästiin? Toteutuivatko suunnitellut hankkeet sellaisinaan vai liittyikö niihin ongelmakohtia? Lisäksi kysyn: Miten Helsingin ympäristö muuttui kyseisinä aikana? Mitkä tekijät vaikuttivat tähän muutokseen? Kysyn tämän lisäksi: Miten Helsingin yhdyskuntarakenne muuttui tarkasteltavana aikana?

Tutkimus käsittää pääasiassa Helsingin kaupungin historiaan toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. Vertailukohtia haetaan myös sotien väliseltä ajalta, niin kauan kuin se palvelee tutkimuksen tarkoituksia. Tutkimus etenee katsauksittain, joka tarkoittaa, että kutakin aihepiiriä käsitellään lyhyesti tematiikan ja aluerajauksen kautta. Ensimmäiseksi, luvussa kaksi, käsitellään Helsingin laajentumista ja siihen liittyvää keskustelua. Tähän osioon liittyy myös keskustelu liikenteestä. Kulttuuria ja Töölönlahden aluetta käsitellään kolmannessa luvussa. Alvar Aallon suunnittelema kongressitalosta käytyä keskustelua tarkastellaan luvussa kolme lähemmin. Lisäksi perehdytään lyhyesti Eliel Saarisen aikaan Töölönlahden aluetta tarkastelemalla.

Seuraavaksi tutkimus siirtyy asteittain ympäristön historiaan, jossa Eliel Saarisen ajoilta haetaan vertailukohtia seuraaviin lukuihin. Seuraavat käsittelyluvut käsittelevät yhdyskuntarakenteen historiaa varsinkin 1960-luvulta eteenpäin. Myös mikrohistorialliset ympäristöseikat tulevat huomion kohteeksi lähdeaineiston kautta. Tutkimus pyrkii katsauksillaan luomaan yleiskuvan Helsingin historiasta sotien jälkeisenä aikana. Tähän tarkoitukseen tutkimukseen sovelletaan mikro- ja makrohistoriallisia näkökulmia. Varsinkin ympäristöhistorialliset ja yhdyskuntahistorialliset seikat tulevat painotetuksi tässä tutkielmassa. Ympäristöhistorialla tarkoitan tässä historiaa, joka liittyy asuinalueiden välittömään läheisyyteen, kuten pihoihin ja puistoihin.

Tutkielman tarkoitus on luoda yleiskuva Helsingin kaupungin suunnittelun historiasta toisen maailman sodan jälkeisenä aikana. Tarkastelun kohteena ovat Kampin, Töölönlahden ja Ruoholahden alueet. Tutkielman rajaus on siis pääasiassa alueellinen ja temaattinen. Teemat ovat muun muassa: keskustan yhdyskuntarakenteen kehittyminen, keskustan ympäristö puistoineen ja virkistysalueineen, sekä keskustan liikenteen kehittyminen. Teemat sitoutuvat lopulta ajalliseen kontekstiin, joka käsittää pääasiassa Helsingin historian toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. Ajallinen rajaus ei siltikään ole niin oleellinen kuin temaattinen ja alueellinen rajaus, sillä vertailukohtia haetaan myös maailman sotien väliseltä ajalta eikä yhtenäistä epookkia näin muodostu. Ajallinen tarkastelu päättyy post-moderniin aikaan, joka käsittää 1980-luvun Helsingin historian.

Helsingin ydinkeskustan historia toisen maailmansodan jälkeisenä aikana on aihe, jota on tutkittu jokseenkin harvakseltaan. Yhtenäisen kuvan ajasta ja kaupungin tilasta luo kirjasarja *Helsingin historia vuodesta 1945*. Muuten tutkimus aiheesta on hajanaista, eikä sitä ole koottu yksien kansien sisään. Tämä tutkielma perustaa tarkastelunsa ensisijaisesti arkistolähteisiin ja tuo analyysiin lisäystä kirjallisuuden kautta. Näkökulmia tutkimukseen tuodaan muun muassa liikenteen historia-teoksista, kuten Timo Herrasen *Hevosomnibusseista metroom*. Korvaamattoman lähteen muodostavat myös painamattomat tutkielmat, joihin kuuluvat muun muassa Seija Marjatta Rahikaisen teos *Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa* ja Kari Antero Stendahlin teos *Helsingin kaupunkisuunnittelu 1900-luvulla*.

Metodeina toimivat sekä kvalitatiiviset, että kvantitatiiviset menetelmät. Tutkielma käyttää muun muassa kulttuurihistoriallisia, kaupunkihistoriallisia, ympäristöhistoriallisia ja sosiaalihistoriallisia metodeja. Menetelmät eivät rajaudu välttämättä pelkästään historiallisiin metodeihin, poikkitieteellisyyttä voidaan hakea muun muassa sosiaalitieteiden alalta.

Tutkimuskirjallisuutena toimii ensisijaisesti Helsingin historia vuodesta 1945 - kirjasarja, joka antaa kattavan kuvan Helsingin historiasta aina sotien jälkeiseltä ajalta nykypäivään asti. Lisäksi Helsingin kaupungin tilastokeskuksen tutkimukset tuovat oman hyvän lisänsä aineistoon. Arkistolähteinä toimivat muun muassa

Helsingin kaupungin arkiston Lars Hedmanin kokoelmat, Finlandia-talo asiakirjat ja Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistyksen kokoelmat.

Ensisijaiset lähteet ovat alkuperäisiä kokoelmia, joissa alkuperäiset ja viralliset dokumentit tai läheteet on kirjattu päivämäärin ja usein allekirjoituksin. Lähteet täyttävät lähdekriittisen tarkastelun vaatimukset.

## **2 Helsinki laajenee**

### **2.1 Laajentuva Helsinki**

Helsingin kaupunki oli laajenemassa 1960-luvulla. Maatalouselinkeinot työllistivät vuosikymmenen loppuun tultaessa 14% vähemmän. Teollisuus ja palveluelinkeinot kasvoivat sitä vastoin räjähdysmäisesti. Yksikään muu Euroopan maa ei ollut käynyt yhtä rajua rakennemuutosta yhtä lyhyessä ajassa. Suuri muuttoliike maalta kaupunkeihin tapahtui bruttokansantuotteen noustessa pääkaupunkiseudulla muuhun maahan nähden. Kasvun kausi toi uusia asukkaita Helsinkiin. Uuteen asuntotarpeeseen vastattiin rakentamalla niin kutsutulle metropolia alueelle, Helsingin laitamille.<sup>2</sup>

Muuttoliikkeen seurauksena, jossa ihmiset muuttivat paremman toimeentulon toivossa maaseudulta kaupunkeihin, kaupunkilaisten osuus kasvoi vuosikymmenessä 38%:sta 51%:een. Kulutusmahdollisuudet lisääntyivät kun auto ja televisio tulivat markkinoille. Kasvun kausi oli huima. Poliitikassa elettiin kasvunkauden konsensuspolitiikkaa. Kasvusta tuli pääkaupunkiseudulla lähes itsetarkoitus. Pääkaupunkiseudun työvoimapula ja kaupunkien tarve saada veronmaksajia sai ihmiset muuttamaan maalta kaupunkeihin varsin nopeasti. Asuntoja rakennettiin varsin nopeasti. Ympäristön laatu ja viihtyisyys olivat tuolloin toissijaisia seikkoja asuinalueilla ja kaupungissa ylipäänsä.<sup>3</sup>

Rakentaminen tiivistyi kaupunkiseudulla aina 1970-luvulta lähtien. Aluekeskukset pyrittiin sijoittamaan raideliikenteen varsikohdille niin kutsutuille projektialueille. Myös kantakaupungista pyrittiin löytämään tilaa uudisrakentamiselle. Tällöin Töölö

---

<sup>2</sup> Tuomioja 1988, s. 9–10.

<sup>3</sup> Tuomioja 1988, s. 12.



ynnä muut aikaisemmin kaupungin katvealueella olevat paikat saivat huomiota myös Alvar Aallon uudessa keskustasuunnitelmassa.<sup>4</sup>

Kaupunginvaltuusto oli luonut suunnitelman, jossa 600 000 uutta asukasta varten oli luotava asunnot vuoteen 1980 mennessä. Helsingin valtuusto otti lähtökohdaksi tämän toteuttamiseksi Alvar Aallon keskustasuunnitelman, joka oltiin yleisesti hyväksytty valtuuston kokouksissa 1966. Tässä tapauksessa huomion kohteeksi tuli ainoastaan se Aallon työn osuus, jossa uusia työpaikkoja Pasilaan suunniteltiin.

Tässä suunnitelmassa kaavoiteltiin uusia työpaikkoja Pasilaan helsinkiläisille noin 30 000 – 40 000 kappaletta. Pasila valittiin lopulta sijoituskohteeksi sijaintinsa ansioista, joka mahdollisti uusien kulkuväylien vetämisen alueelle. Lisäksi Pasilan vanhat puurakennukset olivat heikkokuntoisia ja helppoja purkaa. Alvar Aalto palasi suunnitelmissaan Pasilasta Eliel Saarisen suunnitelmiin, jotka hän oli laatinut 1918 koskien Pasilaa. Tarkoitus oli laajentaa Helsingin liikekeskustaa Pasilaan hyvin kulkuyhteyksin. Kumpikaan arkkitehdeista ei pitänyt aluetta siltikään asumiseen sopivana.<sup>5</sup>

Aalto katsoi, että Helsingin keskustalla oli eräs ominaislaatuinen piirre. Sillä oli mahdollisuus kasvaa keskustaan sisäänpäin sen lisäksi, että se kykenisi kasvamaan ulospäin ympäryskuntiin. Tässä nähtiin Töölönlahti keskeisessä asemassa keskustan sisäänpäin rakentumisen kannalta. Aalto totesi ulospäin suuntautuvasta rakentumisesta, että Pasila olisi oiva kasvun paikka jos sinne saataisiin joukkoliikennevälineet. Samalla voitaisiin ratkaista kantakaupungin liikennekysymys, Aalto toteaa. Aallon visiossa kulttuuritoiminnat voitaisiin keskittää Helsingin uuteen keskustaan, Töölönlahden rannalle. Aalto visioi rakennusryppään Töölönlahden rannalle niin, että se muodostaisi yhden kokonaisuuden ja korostaisi täten Helsingin asemaa maan pääkaupunkina.<sup>6</sup>

Väestö oli tosiasiallisesti kasvussa Helsingin alueella jo toisen maailman sodan jälkeisenä aikana. 1960-luvulta eteenpäin muuttoliike tapahtui yhä enemmän

---

<sup>4</sup> Herranen 1998, s 215–217; Litzen 1987, s26; Suolahti 1972, s283.

<sup>5</sup> Herranen 1997, ss 165–166, 193–196; Hedman 1998 s62.

<sup>6</sup> Hedman 1998, s58–62.

kaupungin laitamille keskustan asuintalojen muuttuessa liikerakennuksiksi. Tätä ilmiötä kutsutaan keskustapakaisuudeksi. Keskustan tonttimaan nousevat hinnat pakottivat kiinteistöjen yhä tehokkaampaan käyttöön, tämä puolestaan johti vanhan keskustan muuttumisen niin kutsutuksi konttorierämaaksi. Asuntojen muuttaminen konttoreiksi oli vapaata aina vuoteen 1963 asti, jonka jälkeen siitä tuli luvanvaraista, ja lopulta yleiskaavan hyväksymisen jälkeen luvatonta.<sup>7</sup>

1960-luvun aikana Helsingin alueelle valmistuneet asunnot vastasivat jopa kahta viidesosaa koko valtakunnan asuntotuotannosta. Vielä 60-luvulla pohdittiin, mihin sijoittaa ne 700 000–800 000 asukasta, jotka vajaan miespolven kuluttua asuisivat kaupungin rajojen sisäpuolella. 1960-luvulla muutto syrjäseuduille alkoi kilpailla luvuillaan muuttovirrasta kaupungin keskustaan. Keskustan rakennusten muuttuessa yhä useammin toimitiloiksi, hakeutui asutus yhä kauemman keskustasta. Tällöin metro tuli yhä ajankohtaisemmaksi kysymykseksi joukkoliikenteen muiden ratkaisujen ohella.<sup>8</sup>

Helsinki oli konttorisoitumassa. Koko 1960-luvulla ei asuntopinta-ala ollut kantakaupungissa lisääntynyt lainkaan. Sen sijaan toimitilakerrosalan kasvu oli noin kaksi miljoonaa neliometriä, eli noin 30%. Kantakaupungin asukasluvun väheneminen oli nopeutunut 1960-luvun loppupuolella ja osoitti edelleen nopeutuvan 1970-luvun alussa. Asuntotuotantoluvut olivat myös laskeneet ja olivat asetettuja tavoitteita pienemmät. Voimakkainta asukasluvun väheneminen ja asuntoalueen muuttuminen työpaikkavaltaiseksi oli Kruununhaan, Punavuoren, Etu-Töölön ja Meilahden kaupunginosissa.<sup>9</sup>

## 2.2 Vastalauseita Helsinki-keskeisyydelle

Yhdyskuntasuunnittelun seminaarissa vuonna 1965 valiteltiin sitä seikkaa, että asemakaavaopista valmistuneista diplomi-insinööreistä vain harva hakee maaseudulle kun siellä olisi arkkitehdinvirka avoinna. Arkkitehti Pärssinen ehdottikin, että teknillinen korkeakoulu ryhtyisi pitämään pakollisena harjoittelua maaseudulla. Arkkitehti Narjus katsoi myös, että pitäisi desentralisoida suunnittelua

---

<sup>7</sup> Suolahti 1972, 281–283 ; Tuomioja 1988, s.18.

<sup>8</sup> Ibid. ; ks. myös Litzen 1987, s. 72.

<sup>9</sup> Vesikansa 1978, s. 65.

enemmän, jotta arvostettuja toimia ja virkoja olisi myös Helsingin ulkopuolella, koska ”muuten pääkaupunkikeskeisestä ajattelutavasta ei koskaan päästä irti”.<sup>10</sup> Arkkitehtikunta esitti, että valtiovallan tulisi tukea valtakunnansuunnittelua seuraavissa asioissa:

*Väestön ja työpaikkojen ja tuotantolaitosten alueellisessa sijoittumisessa, huomioon ottaen vastaisuuden elinkeinorakenteen ja asumisvaatimukset; edelliseen niveltyen pääväyläverkoston jäsentyminen, kaikki eri liikennemuodot huomioon ottaen; taajamaverkon kehittäminen siten, että estetään yksityisen kaupunkien alueellinen hajoaminen ja eri taajamien välinen epätasapaino; seutukaavoituksen ohjaaminen niin, että eri suunnitelmat tulevat keskenään koordinoituksi ja että ehjät toiminnalliset kokonaisuudet eivät seutusuunnittelun tasolla hajoa.*<sup>11</sup>

Pääministeri Johannes Virolainen vastasi edellisiin kysymyksiin: ”henkisiä keskuksia luotaessa pidettiin tärkeänä sitä, ettei mikään seutu jäisi vaille nykyajan kulttuurin luomia etuja.” ja ”Valtakunnansuunnittelun päämääränä on kussakin maassa ilmenevien kaikkien kehitysmahdollisuuksien kartoittaminen ja sen pohjalta tapahtuva taloudellisten ja henkisten voimavarojen mobilisoiminen hyödyttämään tasapuolisesti maan eri osia.”<sup>12</sup>

Dosentti Matti Kuusi oli eräs Helsinki-keskeisyyden vastapuhujista. Hän sai huomiota puheessaan ”vastapooli Helsingille”, jossa hän kritisoi Helsingin asemaa maan kulttuuri- ja tiedepääkaupunkina. Hän puhui 1800-luvun Porvoon idyllistä, jossa Minna Canthin, Ahon ja Järnefeltin kaltaiset ihmiset kritisoivat valtakunnasta eriytynyttä Helsinkiä. Kuusi kiteytti: ”tarvitsemme elinvoimaisia maakuntakulttuurin keskuksia!”. Fagerholmin hallitus näytti sekin kannatusta valtakunnansuunnittelulle. Valtio oli muun muassa helpottamassa pitkäjänteistä lainojen saantia kunnille.<sup>13</sup>

Toisaalta kaupungin johtaja Osmo Anttilan alustus väestöstä, työpaikoista ja yhdyskuntarakenteesta antaa toisen kuvan: ”myöskin pyrittiin miltei joka toisesta Suomen kaupungista luomaan korkeakoulukaupunki. Kuitenkin maassa, jossa on

---

<sup>10</sup> Asemakaava-suunnittelun seminaari, s 20–22. (Lars Hedmanin kokoelma)

<sup>11</sup> SAFA:n neuvottelupäivät 25–26.11.1965 (Lars Hedmanin kokoelma)

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Kolbe 2002, s. 190.

vain vajaa 5 miljoonaa asukasta, on ilmeistä, ettei korkeakoulua voi olla aivan joka kylässä”. Osmo Anttila kehotti ihmisiä kohdistamaan katseensa Uuteenmaahan ja varsinkin sen ympäryskuntiin, kuten Lohjaan, Porvooseen ja Hyvinkäeseen. Anttila katsoi, että juuri nämä ympäryskunnat tarjoaisivat vastalääkkeen liian Helsinki-keskeiseen ajatteluun. Anttila perustelee: ”Valtion virastojen ja yritysten ja teollisuuslaitosten siirtäminen pois Helsingistä kehitysalueille on vaikea, jopa monessa tapauksessa mahdoton tehtävä. Niiden sijoittaminen näihin edellä mainittuihin Uudenmaan kasvu- ja sairaalakeskuksiin olisi sitä vastoin varsin helppoa mm. Siitä syystä, että tällöin laitosten palveluksessa olevan henkilökunnan mahdollisuus säilyttää nykyiset asuinpaikkansa olisivat olemassa.”<sup>14</sup>

Näyttää siltä, että tiede- ja taidemaailman hätähuudot kuultiin valtakunnansuunnittelun osalta. Sekä Fagerholmin, että Virolaisen hallitukset kuuntelivat ja tukivat ehdotuksia maakuntakulttuurin tukemisesta. 1960-luvun tiheä jälleenrakentaminen keskittyi selkeästi kaupunkialueille. Jo 40% maan koko väestöstä asui kaupungeissa nopeimman kasvun ollessa pääkaupunkiseudulla. Tämä tuki luonnostaan Helsingin kaltaisten kaupunkien kulttuuri- ja tiede-elämää ja jätti usein suurilla hankkeillaan muun maan kulttuuri- ja tiedeasiat varjoonsa.

### **2.3 Motorisoituva Helsinki**

Helsinki oli motorisoitumassa. Autoilu lisääntyi hurjasti 1960-luvulla. 1950-luvun alkupuolen 100 000 auton rajasta päästiin kaksinkertaiseen lukemiin vuosikymmenen loppuun mennessä valtakunnallisesti. Helsingissä oli 1960-luvun alussa 90 000 autoa, tämä luku puolestaan kaksinkertaistui vuosikymmenen loppuun mennessä.<sup>15</sup>

Helsinki oli uhkaavasti muodostumassa autojen ohikulkupaikaksi, jossa työpaikat katosivat muualle. Helsingin työpaikat kasvoivat vain 7% huolimatta tiiviistä toimistorakentamisesta. Tämä kieli siitä faktasta, että Helsinki oli muuttumassa autoilijoiden ohikulkupaikaksi ja että alue oli piilokonttorien valtaama. Yleistyvä autoilu nähtiin ongelmana ympäristön laadun ja joukkoliikenteen palvelun heikkenemisenä. Lisäksi pysäköintiongelma oli yleinen ongelma paisuvan liikennemäärän takia. Näihin haasteisiin Smith & Polvinen ja Alvar Aalto pyrkivät

---

<sup>14</sup> Uusimaa – seminaari 1975, s. 48.

<sup>15</sup> Schulman 2000, s. 69.

vastaamaan suunnitelmissaan moottoritiestä ja pysäköintialueesta. Kumpikaan suunnitelmista ei siltikään mennyt läpi korkeiden kustannusten ja ympäristölle koituvien haittojen takia.<sup>16</sup>

Maankäyttövaihtoehtoja käytiin läpi liikennetutkimuskomiteassa. Kokouksessa Rakennusneuvos Skogström katsoi, että olisi ensin sovittava siitä, miten eri maankäyttövaihtoehdot otetaan huomioon. Komitea katsoi, että oli kaksi vaihtoehtoa, toinen käsittäisi asutuksen keskittämistä lähelle kaupungin keskusta-alueita ja toinen vaihtoehto painotti voimakkaita aluekeskuksia Espoossa ja Helsingin maalaiskunnissa. Tie- ja vesirakennushallitus painotti jälkimmäistä vaihtoehtoa. Lisäksi jaettiin asutus kolmeen eri mahdolliseen toteutusmalliin: keskitetty, lievästi hajakeskitetty ja voimakkaasti hajakeskitetty.<sup>17</sup>

Samassa komiteassa esitettiin, että asuintalojen muuttaminen toimistotiloiksi olisi estettävä keskustassa. Lisäksi ehdotettiin, että väkilukuennusteista lukien, olisi syytä lisätä rakennusoikeuksia pohjoisilla esikaupunkialueilla.

Yksityisautoilun lisääntyä. Vuonna 1980 henkilöautoja oli 280 tuhatta asukasta kohden. Vuonna 2000 henkilöautoja oli 440 tuhatta asukasta kohden. Kantakaupunkiin suuntautuva liikenne lisääntyi. Äärialueiden vähäisestä työpaikkaomavaraisuudesta katsottiin lisääntyvän ajosuoritteiden epätaloudellinen kasvu. Yhdysvalloista otetun mallin mukaan suositeltiin, että työpaikkoja tulisi vähentää kantakaupungissa ja lisätä muiden seutujen työpaikkaomavaraisuutta. Liikenne suuntautui nyt keskustaan, paikkaan jossa työpaikkaomavaraisuus oli korkea.<sup>18</sup>

Suurimman kuormituksen sai diplomi-insinööri Wood :in laskelmissa Mannerheimintie 200 000 ajoneuvomatkalla. Wood arvioi, että ”lopullista tulevaisuuden tarpeet tyydyttävää liikenneverkkoa kehittäessä on yleisesti otettava huomioon kolme liikennejärjestelmän parantavaa mahdollisuutta”. Ensimmäinen ehdotus oli: ”lisätään tieverkon kapasiteettia vastaamaan tarvetta”. Toinen oli:

---

<sup>16</sup> Herranen 1997, s 190–192 ; Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, s. 91.

<sup>17</sup> Fa:7 N:o5, Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, 1966-1967, Hka.

<sup>18</sup> Fa:7 liitteet asiaan N:o 1, Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, 1966-1967, Hka.

”parannetaan julkisen liikenteen järjestelmää julkisen liikenteen osuuden lisäämiseksi erikoisesti kriittisillä alueilla”. Ja kohta kolme oli: ”muutetaan maankäyttöä siten, että se helpottaa liikenneongelmia vaikeimmilla alueilla”.<sup>19</sup>

Liikennelautakunta katsoi, että ruuhkan vähentämiseksi oli tehtävä 1. Maankäytön tarkoituksenmukainen tiivistäminen ja 2. Seudullisten keskusten luominen, ”jolloin Helsingin keskustaan suuntautuva ruuhkaliikenne vähenee.” Tässä mietinnössä kiinnitettiin huomiota seudullisiin busseihin ja metroon liikenneruuhkien välttämiseksi. Tohtori Castren katsoi, että ”julkisen liikenteen pienet vaihtelut eri verkoilla osoittavat, ettei autonomistajia ole moniakaan yritetty houkutella julkisen liikenteen matkustajiksi”. Lisäksi teiden ylikuormittumiseen esitettiin kolme vaihtoehtoa suunnittelijoiden taholta: näistä ensimmäinen oli: tiekapasiteetin lisääminen; toinen: julkisen liikenteen matkustajien lisääminen ja kolmas: maankäytön muuttaminen.<sup>20</sup>

Vuonna 1945 Helsingissä tehtiin 150 miljoonaa raitiotiematkaa. Bussit kuljettivat vain 7,5 miljoonaa matkustajaa. Vuonna 1945 Helsinkiin liitettiin useita esikaupunkialueita, kuten Haaga, Oulunkylä ja Kulosaari. Tällöin toivottiin parempia liikenneyhteyksiä vesi- ja viemärihuollon tason nostamisen lisäksi. Helsingin työpaikkojen ja asuinsijojen erilainen sijainti lisäsi liikennettä varsinkin aamulla esikaupungeista keskustaan ja illalla keskustasta esikaupunkeihin. Työpaikkojen ja asuntojen poikkeava sijoittuminen vaikutti suurelta osin liikenneongelmien syntyyn.<sup>21</sup>

Pohjoismaissa oli yleisesti vireillä käsitys, että joukkoliikenneoloja oli kehitettävä. Ratkaisuksi nähtiin rationaalinen ja pitkäjänteinen esikaupunkiliikenteen suunnittelu. Esikaupunkiasutuksen myötä bussiliikenteen tarve laajeni. Helsingissä asemakaavoitus ja liikennesuunnittelu nähtiin yhtenä ja samana asiana. Tavoitteeksi otettiin myös pikaraitiotiet, jotka hoitaisivat yhteydet Haagaan, Herttoniemeen ja

---

<sup>19</sup> Fa:7 liitteet asiaan N:o 1, Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, 1966-1967, Hka.

<sup>20</sup> Fa:7 Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: pöytäkirja 1966-1967, Hka.

<sup>21</sup> Kolbe 2002, s. 221-223.; Herranen 1988, s. 169-170.

Munkkivuoreen. Pikaraitiotiet tulisi sijoittaa kaikkein tiheimmin rakentuneille esikaupunkialueille. Metrosta puhuttiin ensimmäistä kertaa vuonna 1955.<sup>22</sup>

Liikennelaitos asetti joukkoliikennetariffit maistraatin hyväksymänä vuonna 1962. Kaupunginvaltuusto päätti, että maksuja Helsingin raitio- ja linja-autoliikenteestä kannettaisiin seuraavien määräysten mukaisesti:

1. *”Matkustajan kokonaismatka muodostuu ensiksi ajettavasta perusmatkasta ja siihen mahdollisesti liittyvästä yhdestä tai erikoistapauksessa useammasta siirtomatkasta. Sekä perus- että siirtomatkaksi katsotaan sellainen matkaosuus, jonka aikana matkustaja ei ole poistunut vaunusta tai sivunnut jo ajamaansa matkan osaa. Siirtomatkan tulee olla perusmatkan jatko eikä se saa tapahtua paluusuuntaan. Siirtomatkan on aloitettava välittömästi perusmatkan päättymisen jälkeen.*

2. *Maksujen määräämistä varten kaupunkialue jaetaan kahteen maksuvyöhykkeeseen. Ensimmäiseen maksuvyöhykkeeseen kuuluu alue, jonka ulkoraja on kaupungin keskipisteestä linnuntietä n. 5.6 km:n etäisyydellä, ja toiseen maksuvyöhykkeeseen tämän ulkopuolella oleva osa kaupunkialuetta.*

Lippujen hinnaksi määriteltiin lopulta 40 mk yhden vyöhykkeen alueella. Yksi matka kahden vyöhykkeen alueella merkittiin maksavaksi 50 markkaa. Kuukausilippu määrättiin maksavaksi 2000 markkaa.<sup>23</sup>

Vuonna 1972 valtuusto päätti, että kaupunki siirtyy saman tariffin piiriin. Tällä muutoksella haluttiin edelleen lisätä ja kannustaa pidempiä matkustusreittejä kaupungin laita-alueilla. Kahden vyöhykkeen maksu oli jo vuonna 1962 sillä tasolla, että se kannusti pidempiin työmatkoihin. Tätä kehityssuuntaa haluttiin vahvistaa edelleen vuosikymmenen loppuun tullessa siitä syystä, että se oli kustannustehokas vaihtoehto korkeaan erillistariffiin nähden.<sup>24</sup>

Helsingin autoistumista vastustettiin lujasti 1960-luvulla. Sen sijaan toivottiin tehokasta ja halpaa joukkoliikennettä, ”mielummin bussi-, juna- ja

---

<sup>22</sup> Kolbe 2002, s. 221–223.

<sup>23</sup> Helsingin kaupungin kunnallisasetuskokoelma 1962.

<sup>24</sup> Kolbe 2002, s. 240.

raatiovaunuliikenteen kehittämistä sekä lisää kävelyteitä ja pyörateitä”. Moottoriteitä ja rajoittamatonta yksityisauton käyttöä keskustassa vastustettiin jyrkästi.<sup>25</sup>

Kaupunkisuunnitteluvirastossa omaksuttiin myös uudet liikennepoliittiset virtaukset. Uusina liikennesuunnittelullisina ajatuksina nähtiin: Niemen kehäväylä, ”jonka tuli imeä läpikulkuliikennettä asuntoalueilta sekä toimia säteettäisten pääväylien liikenteen jakajana; suurterminaalijärjestelmä, jossa periaatteena on, että mahdollisimman paljon liikekeskustan pysäköintitiloista pyritään keskittämään niemen kehäväylään välittömästi liittyviin pysäköintilaitoksiin; sekä, suurkorttelijärjestelmä, jossa pyrkimyksenä on luoda läpiajoliikenteeltä suojattuja, usean korttelin muodostamia liikenteellisesti rauhallisia alueita.”<sup>26</sup>

Kaupunkisuunnitteluvirastossa katsottiin, että yksityisautoilulle oli siltikin luotava lisää tilaa. Julkisen liikenteen sijoittamisesta maan alle puhuttiin myös raitiovaunu liikenteen osalta. Tunnelista Hakaniemestä Snellmaninkadulle puhuttiin myöskin. Suunnitelmassa todettiin, että tavoitteena, vuodeksi 2000, oli saada tasa-arvon ja demokratian lisääminen liikennesuunnittelun avulla. Yksityisautoilua haluttiin vähentää pysäköintitarjontaa vähentämällä, varaamalla katuja jalankululle sekä parantamalla julkisen liikenteen palvelutasoa.<sup>27</sup>

Tätä suunnitelmaa nimeltä Niemi 2 alettiin pitää suosiossa 1970-luvulla. Suurkortteleita alettiin kehittää ns. katuverkon jäsenöinnin nimikkeellä ja tammikuussa 1972 kaupunkisuunnittelulautakunnalle esitettiin alustava suunnitelma autottomasta ydinkeskustasta.

Suunnitelmassa Niemi 2 todettiin:

*Liikennevaikeuksien ratkaisemiseksi ehdotetaan, että uutta kerrosalaa ei keskustaan enää rakennettaisi ja että mahdollinen lisärakentaminen olisi osoitettava asumiseen, työmatkat olisi suoritettava joukkoliikennevälinen ja työaikoja tulisi porrastaa, keskusta-alueen jalankulkukadut ja niiden liittyminen muihin jalankulkualueisiin tulisi toteuttaa. Suurkorttelien toteuttamiseksi ehdotetaan asuntokatujen katkaisemista läpiajavalta*

---

<sup>25</sup> Vesikansa 1974, s. 56–60.

<sup>26</sup> Vesikansa 1974, s. 56–60.

<sup>27</sup> Ibid.



*liikenteeltä ja asuntokaduilta poistuvan liikenteen ohjaamista olemassa oleville ja uusille pääväylille, joilla tarkoitetaan keskustan kehäväylää ja vapaudenkatua. Keskustan läpikulkevan liikenteen vähentämiseksi tulisi kehittää kehämäisiä yhteyksiä joukkoliikenteelle ja yksityiselle ajoneuvoliikenteelle.*<sup>28</sup>

Työpaikat pyrkivät keskustaan. Yritykset kykenivät maksamaan suurempia vuokria, joten asutus väheni keskustassa. Yksityisautoilu ja lisääntyvä toimistojen keskittyminen näyttivät toteutuvan samaan aikaan. Kaduista tuli liikenneväyliä ja pysäköidyt autot veivät yhä enemmän tilaa puistoissa ja kadun varsilla. Helsingin keskustan kaupallistuminen näytti vaikuttavan liikenteen räjähdysmäiseen kasvuun. Tähän ongelmaan pyrittiin löytämään ratkaisuja. Eräs näistä oli vyöhykesuunnitelma, jossa kartoitettiin alueet jossa ei saanut rakentaa konttoreita tai muuttaa asuintaloja konttoreiksi. Myös käytännön ohjeita annettiin kansalaisille.<sup>29</sup>

Ohjeita annettiin käytännön- ja yksilötasolla: ”1. Tule kantakaupungissa olevaan työpaikkaasi aina joukkoliikennevälineillä

2. Anna vaimosi (jos on kotona) käyttää päivällä autoa ostos-, asiointi-, koulu- ym. matkoilla.
3. Käytä autoasi etupäässä viikonloppumatkoilla ja iltaisin perheen yhteisillä matkoilla.
4. Jos joudut ajamaan kaupungissa, älä mene rauhaisille asuntokaduille, vaan pysy pääkadulla.”<sup>30</sup>

Elinkeinoelämälle annettiin seuraavat ohjeet: ”1. Keskusta-alueelle ei tulisi enää rakentaa uutta kerrosalaa.

2. Asuntojen muuttamisesta konttoritiloiksi tulisi luopua.
3. Konttorisoituneet asunnot tulisi muuttaa takaisin asunnoiksi.
4. Työaikoja tulisi porrastaa huippuliikenteen tasaamiseksi.
5. Kauppojen ja palvelupisteiden aukioloaikoja tulisi muuttaa ostos- ja asiointimatkojen huippujen tasaamiseksi”.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Schulman 2000, s. 72.

<sup>30</sup> Vesikansa 1974, s. 56–60.

<sup>31</sup> Ibid.

Yleiskaavassa esitettiin liikennejärjestelyjä : ”Joukkoliikenne: Raitioliikenteelle ja esikaupunkiliikenteelle varataan sektoreittain erilliskaistat kantakaupungin kriittisiltä katuosuuksilta. Kantakaupungin sisäinen joukkoliikenne pyritään suunnittelemaan siten, että pääosalta suunnittelualuetta on vaihdottomat yhteydet kantakaupungin eri osiin. Joukkoliikenteen palvelutasoa kantakaupungin sisäisessä liikenteessä pyritään parantamaan nykyisestään.”<sup>32</sup>

Vuonna 1970 keskimääräinen henkilöautoliikenteen määrä, johon kuului kuorma- ja pakettiautot, oli 19 823 kappaletta. Busseja oli sen sijaan 1 995 kappaletta ja raitiovaunuja 1301 kappaletta per mittauspiste / vuorokausi. Helsingin liikenneväylien kapasiteetti oli täydessä käytössä jo vuonna 1967. Liikenteen kasvun painopiste siirtyi Helsingin ulosmenoteille, joilla liikenne kaksinkertaistui aikavälillä 1966–1988.<sup>33</sup>

Kevyestä liikenteestä kirjoitettiin: ”Kevyelle liikenteelle varataan tilaa kantakaupungissa pääasiassa nykyisestä katutilasta. Jalankulkijoita varten pyritään muodostamaan yhtenäisiä ajoneuvoliikenteeltä rauhoitettuja alueita. Töölönlahden pohjois- ja itärannat varataan virkistykseen.”

Tavoitteeksi katsottiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa: ”1.Kantakaupungin liikenneympäristön parantaminen 2.kantakaupungin asuinympäristön parantaminen 3. Joukkoliikenteen, tavara- ja huoltoliikenteen parantaminen 4. Kevyen liikenteen parantaminen”<sup>34</sup>

Keinoiksi katsottiin: ”1.katuverkon jäsennöinti 2.Niemelle tulevan liikenteen kasvun pysäyttäminen (olemassa olevan määrän hyväksyminen) 3. Väylätarjonnan lisääminen 4. pysäköintipaikkojen kasvu vain vähän suhteessa kysyntään”.<sup>35</sup>

Helsingin aatekilpailun vuonna 1986 julkaistussa arvostelupöytäkirjassa kirjoitettiin liikenteestä Kampin ja Töölönlahden alueella:

*Töölönlahden eteläpuolinen alue voidaan liittää katuverkkoon ensi sijassa maanpäällisillä puistokatumaisilla katuratkaisuilla. Ne palvelevat aluetta ja*

---

<sup>32</sup> Vesikansa 1978, s. 71–75.

<sup>33</sup> Herranen 1988, s. 244–245.

<sup>34</sup> Vesikansa 1978, s. 71–75.

<sup>35</sup> Vesikansa 1978, s. 71–75.

*sen yhteyksiä viereisiin kaupunginosiin, johtamatta uutta läpikulkuliikennettä kilpailualueelle. Ajoneuvoliikenteen keventäminen Kampin ja rautatieaseman välisellä alueella on sen ohella tärkeä lähtökohta. Kilpailu on tuonut esiin kaksi kehittämiskelpoista vaihtoehtoa itä-länsisuuntaiseksi yhteyksiksi alueelle. Kaisaniemen puiston eteläreunan kautta pääosin maan tasossa ja radan poikki (yli) kulkeva katu ja kevyen liikenteen reitti on tutkimisen arvoinen ajatus.*<sup>36</sup>

Kaupunkisuunnittelulautakunta totesi kirjeissään Kampin alueesta: ”Töölönlahden eteläpuolinen alue voidaan liittää katuverkkoon ensi sijassa maanpäällisillä puistokatumaisilla katuratkaisuilla. Ne palvelevat aluetta ja sen yhteyksiä viereisiin kaupunginosiin, johtamatta uutta läpikulkuliikennettä kilpailualueelle. Ajoneuvoliikenteen keventäminen Kampin ja rautatieaseman välisellä alueella on sen ohella tärkeä lähtökohta.”<sup>37</sup>

Liikenteestä todettiin tarkemmin: ”Keskustan läpi kulkeva, varsinkin itä-länsisuuntainen liikenne ja sen aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan. Alueen (Kamppi-Töölönlahti) suunnittelussa keskeinen tavoite on viihtyisien ja yhtenäisten jalankulkualueiden ja turvallisten jalankulkuyhteyksien luominen. Pysäköinti keskitetään maanalaisiin laitoksiin ja varataan paikkoja ensisijassa keskustassa asioiville vierailijoille sekä asukkaille. Työmatkapysäköintiä ei suositata.”<sup>38</sup>

Vaikuttaa siltä, että työpaikkaliikennettä haluttiin ohjata kaupungin ulkopuolelle. Parkkialaa haluttiin varata kantakaupungissa nimenomaan kantakaupungissa asuville ihmisille. Myös toimistoalaa kehoitettiin muuttamaan asuinalueeksi kantakaupungin alueella, joka viesti osaltaan tarpeesta ohjata työpaikkaliikennettä kaupungin laita-alueille. Kantakaupungin sisäistä liikennettä haluttiin tehostaa joukkoliikenteellisin ratkaisuin ja autoilua kehoitettiin välttämään kantakaupungin alueella.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta julkaisi tutkimuksen liikennejärjestelyistä. Tässä tutkimuksessa todettiin, että:

---

<sup>36</sup> Kamppi-töölönlahti aatekilpailu

<sup>37</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>38</sup> Ibid.

*Helsingin keskustaan on luotava asumisviihtyisyyttä edistävä sekä kaupunkikuvan säilyttävä liikennejärjestelmä nykyisen katuverkon pohjalta vähentämällä pysyvästi keskustan liikennetarvetta. Tämä merkitsee, että: keskustan asutusta on lisättävä poistamalla piilokonttorit. Keskustan työpaikkoja on hajautettava siirtämällä ne aluekeskuksiin ja muualle kantakaupunkiin. Keskustassa on lisättävä asukaspysäköintiä ja perustettava lisää pihakatuja. Keskustan kävelyverkkoa on laajennettava. Keskustaan on rakennettava yhtenäinen kevyen liikenteen verkko. Joukkoliikenteen kilpailukykyä on kohotettava kaikin käytettävissä olevin keinoin.<sup>39</sup>*

Lisäksi tutkimus toteaa:

*Liikennepolitiikan tulee palvella kaupungin kehittämisen yleisiä tavoitteita. Eräs keskeisistä tavoitteista on estää väestön väheneminen kantakaupungissa ja ohjata työpaikkojen sijoittumista niin, että työmatkat lyhenevät. Työpaikkoja on vähennettävä keskustassa ja lisättävä kantakaupungin pohjoisosissa sekä esikaupunkialueella. Kantakaupunkiin on saatava uusia asukkaita parantamalla asuinympäristön laatua ja palauttamalla konttoreiksi muutettuja asuntoja takaisin asuinkäyttöön. Asukkaiden on voitava käydä työssä ja asioida omalla asuinalueellaan.<sup>40</sup>*

Vaikuttaa siltä, että niin kutsuttuja piilokonttoreita haluttiin muuttaa asuinsijoiksi ja konttoreita haluttiin siirtää pohjoisemmaksi kantakaupungin keskustasta. Lisäksi joukkoliikenteen kilpailukykyä haluttiin parantaa. Näyttää siltä, että kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen suosiminen viesti siitä tosi seikasta, että yksityisautoilu oli kasvanut yli rajojensa. Helsingin kaupunki halusi kompensoida ylikuormittunutta liikennettä tekemällä ehdotuksia kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen parantamiseksi.

Liikenteen vähentämiseksi ehdotettiin: ”Ainoa tehokas keino vähentää autoliikennettä keskustassa on rajoittaa pysäköintipaikkojen tarjontaa. Uusien

---

<sup>39</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>40</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

pysäköintiluolien rakentamisesta on luovuttava ja on laajennettava asukas pysäköintijärjestelmää oleellisesti nykyisestä.”<sup>41</sup>

Kaupunkisuunnittelukunta jatkaa:

*Kun keskustaan suuntautuvaa henkilöautoliikennettä rajoitetaan, keskustan toimivuus on turvattava kehittämällä keskustan sisäistä joukkoliikennettä. Keskustaan on perustettava vyöhyke, jossa henkilöauton käyttöä tietoisesti vaikeutetaan ja jossa julkisen liikenteen palvelutasoa parannetaan vuorovälejä lyhentämällä, linja-autojen ja raitiovaunujen kulkua sujuvoittamalla ja reittiverkkoa tihentämällä. Helsingille ei myöskään ole eduksi, että liikennelaitoksen tariffipolitiikalla pakotetaan ulkokuntalaiset käyttämään omaa autoa keskustassa asioidessaan.*<sup>42</sup>

Tariffipolitiikkaan pyrittiin vaikuttamaan tekemällä tariffeista laajempia niin, että ne käsittivät myös ulkokunnat. Pysäköintiä ja henkilöauton käyttöä pyrittiin tietoisesti rajoittamaan keskustan alueella.<sup>43</sup>

Tutkimuksessa todetaan vielä, että ”Helsingiläisten kannalta on tärkeämpää kehittää julkista liikennettä kuin rakentaa uusia liikenneväyliä lähinnä ulkokuntalaisia varten”. Lisäksi todettiin:

*Toimiva ja korkeatasoinen joukkoliikenne on niin oleellinen osa elintasoja, että julkisen liikenteen palvelutason nostamiseen kannattaa uhrata verovarvoja nykyistä enemmän. Liikennelaitoksen menojen maksaminen verovarvoista mieluummin kuin tariffeja korottamalla on perusteltua, koska korkeat tariffit siirtäisivät matkustajia henkilöauton käyttöön, josta aiheutuisi kaupungille ylimääräistä menoa ja asukkaille monenlaista haittaa ja harmia.*<sup>44</sup>

Näyttää siltä, että tariffeista haluttiin siirtyä myös veronmaksuun, jossa joukkoliikennettä kustannettaisiin verovaroin. Joukkoliikenteen merkitystä henkilöautoliikenteen vähentämisessä ei väheksytty. Joukkoliikenteestä oli tullut oleellinen osa ”elintasoja”. Joukkoliikennettä haluttiin kehittää yksityisautoilun

---

<sup>41</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>42</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>43</sup> Ks. Herranen 1988, s.241.

<sup>44</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

kustannuksella. Tämä oli jokseenkin uutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Henkilöautojen määrä oli nousemassa uhkaavasti. Vuonna 1960 Helsingissä oli 29 274 autoa ja vuonna 1970 puolestaan 86 989 autoa. Yksityisautoilusta oli tullut todellinen tilaa vievä ongelma, jota haluttiin ratkoa joukkoliikenteellisin ratkaisuin. Metrosta alettiin keskustella enemmän 1970-luvulla, kun asenteet joukkoliikennettä kohtaan olivat muuttuneet.<sup>45</sup>

Itä-Pasilan asukasyhdistys lähetti kirjeen kaupunkisuunnitteluvirastolle jossa todettiin: ”Niemen ja kantakaupungin rajalla henkilöautojen kuljetuskapasiteetti on nykyisten liikennelaskentojen mukaan keskimäärin 1,3 matkustajaa autoa kohden kuljettaja mukaan lukien. Tämä merkitsee sitä, että sadasta henkilöautosta vain kolmessakymmenessä on kuljettajan lisäksi joku muu matkustaja. Tämän yksilöllisen matkailun tukeminen ei saa olla kaupunkimme ensisijaisena tavoitteena.”<sup>46</sup>

Asukasyhdistys ehdotti myöskin jalankulkijoiden ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista. Kirje liittyi keskusteluun keskustan liikenneolojen parantamisesta. Tässä keskustelussa painotettiin kolmea mallia, joista ensimmäinen vapauttaisi työpaikkamatkailijoiden autopaikkoja asukkaiden käyttöön ja raitiovaunu liikenteen lisäämiseen. Toinen malli vähentäisi raitiovaunuliikennettä, mutta lisäisi bussiliikennettä Helsingin niemen alueella ja varaisi murto-osan asukaspysäköinnistä työpaikkapysäköintiin sillä ehdolla että kevyen liikenteen maanalainen tunneli rakennettaisiin. Kolmas vaihtoehto pyrki tihentämään katuverkkoa sekä henkilöautoliikenteen että kevyen liikenteen osalta.<sup>47</sup>

Vastalauseita esitettiin. Eräässä lausunnossa työmatkaliikenteen rajoittamista nähtiin uhkaavan elinkeinoelämää:

*Elinkeinoelämän kannalta varsinkin ensimmäinen vaihtoehto on tuhoisa. Ilman ajoneuvoja riittäviä pysäköintipaikkoja ei elinkeinoelämä tule toimeen. Mikäli pysäköintipaikat ja elinkeinoelämän kannalta tarkoituksenmukaiset reitit poistetaan, joutuvat yritykset hakeutumaan muualle. Yritykset ovat suuressa määrin kantakaupungissa. Sieltä ovat kontaktit ja asiakkaat. Pakottaminen*

<sup>45</sup> Herranen 1988, s. 241 ; Klinge & Kolbe 2007, s. 123.

<sup>46</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>47</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

*siirtymään esikaupunkialueelle esim. liikennepoliittisin keinoin merkitsee monesti yrityksen loppua. Ei ole järkevää, että tässä kaupungissa niin yksipuolisesti alleviivataan viihtyvyyttä. Tehokkuutta, kaupungin toimivuutta kokonaisuutena ja liikkumisen tasapuolista sujuvuutta edistävää realismia tarvitaan.*<sup>48</sup>

Kauppakamari näytti alleviivaavan sekin autoliikenteen merkitystä, kun elinkeinoneuvottelukunta julisti: ”Kauppakamarin alleviivatessa sitä, ettei laajamittaista kävelykatujen muodostamisohjelmaa pidä toteuttaa ennen kuin autoliikenteelle on luotu korvaavia liikenneväyliä, on tähän lisättävä maininta myös paikoitusjärjestelyjen tehostamisen välttämättömyydestä. Kaupungin tulisi aktiivisesti osallistua uusien pysäköimistöjen luomiseen kaavoitus- ja rakentamisaloittein sekä omin rahoituspanostuksin, esim. Tampereen esimerkkiä noudattaen”.<sup>49</sup>

Kaiken kaikkiaan esitykset Helsingin kaupungin liikenteen kehittämistä olivat asukaslähtöisiä. Vastalauseita esitettiin elinkeinoelämän puolelta, jossa yksityisautoilun rajoittamista ja asuinparkkipaikkojen lisäämistä työmatkaparkkipaikkojen kustannuksella kritisoitiin. Myös asuinviihtyvyyden korostamista kritisoitiin elinkeinoelämän puolelta, jossa tehokkuus ja kaupungin kokonaisvaltainen toiminta nähtiin olevan etusijalla. Kaupungin työpaikkojen ja elinkeinotoiminnan nähtiin olevan vaarassa kaupunkisuunnittelun keskittyessä asukkaiden viihtyvyyteen ja joukkoliikenteen parantamiseen.

### **3 Töölönlahti Aallon ja Saarisen aikoihin**

#### **3.1 Kongressi- ja konserttitalo**

Helsingin 150-vuotisjuhlatuomikunta katsoi, että konsertti- ja kongressitalo, myöhemmin Finlanditalo, tulisi tarpeen Helsingin Töölönlahdella. Tuomikunta katsoi, että Helsingin asema musiikkikaupunkina oli merkittävä, eikä riittäviä tiloja konserttien järjestämiseksi ollut olemassa. Tästä syystä, tuomikunta katsoi, oli hankala saada kuuluisia ulkomaisia esiintyjä. Myös kongressien määrä oli

---

<sup>48</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>49</sup> Hb:2, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

lisääntynyt kaupungissa, joista monet ylittävät kävijämäärältään jopa 1000 ihmistä. Kongressitiloja oli niitäkin liian vähän, toteaa toimikunta.

Kongresseilla oli huomattava merkitys myös matkailun ja kansainvälisen kanssakäymisen kannalta, toimikunta sanoo. Kaupungin olisi oman etunsa vuoksi pyrittävä luomaan ulkonaiset mahdollisuudet suurtenkin kokousten ja kongressien pitämiseen. Kongresseja pidettäisiin yleensä kesäisin, siinä missä konserttikausi miellettiin varsinaisesti syksystä kevääseen, tämä sopisi kongressi- ja konserttitalon luonteeseen ja tuki ajatusta hankkeen toteutumisesta.<sup>50</sup>

Niin sanottu teatteritalokomitea katsoi, että yhdistetty konsertti-teatteri-kongressitalo ei kuitenkaan olisi mahdollinen. Kaupunginvaltuusto yhtyi tähän näkemykseen 19.11.1958. Kysymys teatterin rakentamisesta ja kongressi- ja konserttitalon rakentamisesta ei voinut välttyä poliittiselta vastakkainasettelulta. Vasemmisto ajoi teatteritaloa siinä, missä oikeisto konserttitaloa. Vasemmisto näki konserttitoiminnan liian elitistisenä, siinä missä oikeisto suosi konserttitoimintaa ja haki uusia tiloja kaupunginorkesterille. Kongressi- ja konserttitoimintojen yhdistämisen idean nähtiin tulevan vasemmistolta.<sup>51</sup>

Yleisradion kanssa käymissään neuvotteluissa vuonna 1957 kaupunki oli päässyt yhteisymmärrykseen konserttitalon rakentamiseksi ylipormestari Lauri Ahon ja valtuutettujen Veikko Lopin ja toimitusjohtaja Janne Hakulisen kuuluessa neuvottelukuntaan, Yleisradiolla ollessa oma 6-henkinen neuvottelukuntansa. Vaikka neuvottelut olivat vielä kesken, oli Yleisradio osoittanut mielenkiintoa ja yhteistoiminta nähtiin ainakin jossain muotoa mahdolliseksi. Keskustelua käytiin voisiko sekä Yleisradio että kaupunginorkesteri jakaa saman rakennuksen. Tässä kohden Loppi toteaa, että kaksi orkesteria olisi Helsingin kokoisessa kaupungissa liikaa. Yksi konsertti viikossa nähtiin tosin senkin olevan liian vähän. Tuolloin puhuttiin myös oopperaorkesterin perustamisesta, samalla kun kaupunginorkesterin lopettamisesta puhuttiin.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1962, Kaupunginvaltuuston päätökset, esitys 7 N:o 45

<sup>51</sup> Kolbe 2002, ss. 173, 177.

<sup>52</sup> Ha:1, Finlandia-talon historia-asiakirjat 1957-1981, Hka.



Kaupunki varaisi pysyvät tilat myös kaupunginorkesterin harjoitushuonetta ja kansliaa varten. Myös radio-orkesteri oli kiinnostunut osallistumisesta hankkeeseen ja ilmoittikin omat vaatimuksensa rakennuksen suhteen. Yleisradio esitti ”Sibelius-talon” rakentamista Mechelininkadulle tai Sibeliuspuistoon. Sekä Helsingin kaupunki, että Yleisradio ja kaupunginorkesteri näyttivät olevan sitä mieltä, että kaupungilta puuttui 2000 hengen konserttitalo. Yleisradiolla oli tuolloin henkilökuntaa 16:sta eri paikasta ja se halusi tuoda henkilökuntansa yhteen paikkaan.<sup>53</sup>

Myös kaupungin ja Yleisradion orkesterien yhdistämisestä puhuttiin. Tämä toisi valtuutettu Hakulisen mukaan paljon säästöjä. Tuolloin, vuonna 1959, päädyttiin Mechelininkadun sijaintiin. Hakulinen ehdotti jo tuolloin kongressitilojen ja konserttitalojen yhdistämistä. Myös konserttien ajankohdasta puhuttiin, jolloin todettiin, että yksi kerta viikossa konsertteja takaisi loppuviikon vapaaksi kongresseille myös kesällä.<sup>54</sup>

Keväällä 1961 julkaistu akateemikko Alvar Aallon keskustan asemakaavasuunnitelmasta hyväksyttiin alustavasti vain kongressi- ja konserttitalo. Juhlatoimikunta katsoi, että Töölönlahden länsirannalle suunnitellut kulttuurirakennukset tulisi rakennuttaa vasta myöhemmin.<sup>55</sup> Lisäksi Töölönlahden suunnitelmiin liittyi liikennekysymys, jossa kaavailtiin jopa 20 000 auton pysäköintipaikkaa. Niin kutsutun Smithin ja Polvisen suunnitelmaa uudesta liikennejärjestelystä ei toteutettu valtaviin kustannusten ja kaupungille koituvien ympäristöhaittojen takia. Tämä tarkoitti sitä, että Aallon ydinkeskustaa varten laatimat suunnitelmat ja terassitoria koskevat suunnitelmat tulivat toteuttamiskelvottomiksi.<sup>56</sup>

Kongressi- ja konserttisali nähtiin Alvar Aallon keskustan asemakaavasuunnitelmasta ensisijaisena mahdollisena toteutuskohteena. Kun Helsinki viettää pääkaupungiksi julistamisensa 150-vuotispäivää, voitaisiin,

---

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ha:1, Finlandia-talon historia-asiakirjat 1957-1981, Hka.

<sup>55</sup> Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1962, Kaupunginvaltuuston päätökset, esitys 7 N:o 45

<sup>56</sup> Herranen 1997, s. 190.

toimikunta totesi, juhlallisuuksiin liittyvänä toimenpiteenä päättää periaatteessa tällaisen rakennuksen aikaansaamisesta. Toimikunta pyysi kaupunginvaltuustoa tekemään kaupunginhallitukselle esityksen asian toteuttamiseksi niin, että rakennustyöt voitaisiin aloittaa heti kun kaupunginteatteritalo olisi valmis.<sup>57</sup>

Myös kaupungin musiikkilautakunta tuki ja tähdensi konserttitalon tärkeyttä ja kiireellisyyttä. Kaupunginteatteritalon on mainitun rakennuksen aikaansaamista pidetty kaupungin tärkeänä kulttuuritehtävänä. Kaupunginhallituksen investointitoimikunta katsoi sijoitusohjelmassa vuosille 1962–1966, että konsertti- ja kongressitalon rakentaminen tulisi kyseisenä aikana ajankohtaiseksi. Alkumäärärahat myönnettiin vuosille 1965–1966. Kaupunginhallitus yhtyi lopulta 150-vuotisjuhlatoimikunnan kirjelmässä esitettyihin näkökohtiin. Kaupunginhallitus katsoi, että rakennuksen aikaansaaminen olisi tärkeää Helsingin kaupungin aseman vahvistamiseksi.<sup>58</sup> Kaupunginvaltuusto julisti juhlakokouksessa huhtikuussa 1962, että toimenpiteisiin yhdistetyn konsertti- ja kongressitalon rakentamiseksi ryhdyttäisiin yhteistuumin. Suunnittelutoimikunta asetettiin huhtikuussa 1962 ja kaupungin hallitus hyväksyi paikan taloa varten joulukuussa 1963.<sup>59</sup>

Ilman vastustusta ei säästyty. Sen lisäksi, että Alvar Aallon suunnitelmista jätettiin huomiotta Töölönlahden länsirannan kulttuurirakennukset, jätettiin myös kaupunkilaisten vastustuksen vuoksi huomiotta Hesperian puiston rakennusaiheet. Kaupunginhallitus hyväksyi kongressi- ja konserttitalon rakentamisen vuonna 1963 Aallon asemapiirustusten mukaisesti, mutta muut kohdat Alvar Aallon suunnitelmasta jätettiin toistaiseksi huomiotta.<sup>60</sup>

Kongressitalo suunniteltiin rakennettavaksi niin, ettei se tuhoaisi ympäröivää puistoa, eli tässä tapauksessa Hesperian puistoa. Talo suunniteltiin niin, että sen konserttisaleja voitaisiin käyttää myös kongressitiloina. Lopulta koko rakennuksen tilavuudeksi vakiintui 90 000 kuutiometriä, siinä missä se alkuaan oli suunnitelmassa 120 000 kuutiometriä tilava. Valiokuntahuoneet sijoitettiin rakennuksen etelä-

---

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1962, Kaupunginvaltuuston päätökset, esitys 7 N:o 45 ; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 75, 1962, Helsinki 1965, ss 45, 246.

<sup>59</sup> Kolbe 2002, s. 176.

<sup>60</sup> Herranen 1997, s. 189.

päähän, jotta niitä voi tarpeen vaatiessa lisätä koskematta Hesperian puiston miljööseen.<sup>61</sup>

Kaiken kaikkiaan Aallon suunnitelmat otettiin osin vastaan innostuneesti. Julkinen mielipide ei katsonut liikarakentamista hyvällä Hesperian puiston tapauksessa, eikä liikennejärjestelyiden tapauksessa, jotka olisivat tuhonneet Töölönlahden ympäristöä liiksi. Tulevan Finlandia-talon perusajatus oli siltikin hyväksytty hallinnollisella tasolla Helsingin 150-vuotisjuhlan kunniaksi. Kongressi- ja konserttitalo oli priorisoituna teatteritalon jälkeen toiseksi tärkeimpänä rakennushankkeena ja ensisijaisena hankkeena Alvar Aallon suunnitelmasta Helsingin uudeksi keskustaksi. Talossa yhdistyisi kaksi toimintoa, joista kongressisesonkiin vastaisi kongressitilat ja konserttisesonkiin konserttitilat.

Politisoitumiselta ei voitu välttyä tässäkin tapauksessa. Konserttitalo nähtiin liian elitistisenä vasemmiston piirissä. Kongressitilojen yhdistäminen konserttitaloon nähtiin tulevan vasemmistolta, keskustelua konserttitalon luonteesta näytti värittävän 1960-luvun poliittinen murros.

Konserttitalon luonteesta keskusteltiin Yleisradion ja kaupungin kesken. Kun konserttitalon sijaintia pohdittiin, pohdittiin samalla myös radion sinfoniaorkesterin ja kaupunginorkesterin yhteistyötä. Tosin äärimmäisyytenä ehdotettiin kaupunginorkesterin lopettamista ja tilojen luovuttamista radion sinfoniaorkesterille. Keskustelussa puollettiin näkökulmia suuntaan ja toiseen. Lopulta kompromissiin päästiin ja kaupunki sai sopimuksen konserttitalon jakamisesta radion sinfoniaorkesterin kanssa. Myös tilaratkaisuissa otettiin huomioon radion sinfoniaorkesterin tarpeet.

### **3.2 Eliel Saarisen aika 1920- ja 1930 -luvulla**

Jo Eliel Saarisen aikana puhuttiin keskustan luonteesta Töölönlahden ja Kampin suhteen. Saarinen lausui eräässä kokoonpanossa, että rautatien alueen city-keskus tulisi täyttää kriteerit, jossa liikennejärjestelmä, luonnollinen ja yhtäjaksoinen city

---

<sup>61</sup> Ha:1, Finlandia-talon historia-asiakirjat 1957-1981, Hka.

alueen kehitys sekä selvästi toteutettu liikenteen ja city-alueen suoraviivaisuus toteutuisivat. Tällöin käsittelyssä oli arkkitehti Oiva Kallion työ kilpailussa Töölönlahden asemakaavasta. Saarinen jatkoi, että kaupunki tarvitsisi ennen kaikkea ulospäin suuntautuvan valtimon kehittyvän liikenteen palvelemiseksi. Aleksanterin katu ja Esplanadinkatu olivat vanhan keskustan päävaltimot. Sellaisia tarvittaisiin Saarisen mukaan lisää. Saarinen painotti selvempiä katusuuntia ja haki vertailukohtia Champs elysée:stä ja Central Park Avenuestä.<sup>62</sup>

Samassa kokouksessa käsiteltiin insinööri Tammelinin työ jossa ensikertaa, Eliel Saarinen toteaa, ehdotetaan tavara-aseman siirtämistä Pasilaan. Eliel Saarinen kiteytti tulevaisuuden suunnitelmansa kokouksessa: 1. ”meidän on tavoiteltava suurempaa alaa liikenteelle; 2. Meidän on luotava parempia Cityn kehittämismahdollisuuksia; 3. Meidän on toimittava niin, että tavara-asema voidaan muuttaa kauemmaksi pohjoiseen, Pasilaan; 4. Meidän on siten toimittava, että luonnollinen kehitys on mahdollinen; 5. Me jätämme henkilö aseman paikalleen, mutta muutamme tavara-aseman.”. Vastalauseilta ei siltikään vältytty. Ratajohtaja Grunér katsoi, että nykyiset kulkuyhteydet ratapihalle olivat hyvät, eikä tavara-asemaa tämän takia tulisi muuttaa Pasilaan. Grunér puolsi Saarisen näkemystä suorista teistä, mutta painotti samalla, että myös rautatiet tarvitsevat tilaa. Kokouksessa painotettiin myös kauneusperiaatteita tavara-aseman sijoittelussa. Insinööri Tammelin totesi ettei tavara-asema ole sopiva monumentaalisessa keskustassa ja että se vaikuttaisi ”rumentavasti” ympäristöön.<sup>63</sup>

Tavara-aseman muuttamista Pasilaan puollettiin ja vastustettiin. Eliel Saarinen katsoi kuitenkin, että pääasia oli luoda hyvät kulkuyhteydet asemalle sijaitisi se sitten keskustassa tai Pasilassa. Myös saksalaisen suunnittelun apua kyseltiin kokouksessa. Saarinen kuitenkin totesi, että saksalaiset ratkaisevat yleensä tilan käytön liian ahtaasti ja että oli ennemminkin ajateltava ”päälle rakentamista” New Yorkin keskusaseaman tapaan. Oiva Kallion työ palkittiin lopulta ensimmäisellä palkinnolla Töölön asemakaavakilpailussa.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Ha:332 N:O 47.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Ha:332 N:O 47.

Ratapihan siirtäminen olisi tosiasiaassa tullut liian kalliiksi Eliel Saarisen suunnitelmissa, joissa alueelle olisi perustettu keskuspuisto ja ajotie Heikinkadusta pohjoiseen, todettiin Uudessa Suomessa. Uudessa Suomessa todettiin, että ”Helsingin uusi, kaunis asematalo ja koko ratapiha olisivat olleet hylättävä ja niiden sijaan olisi ollut rakennettava uudet vastaavat laitokset”.<sup>65</sup>

Arkkitehtikilpailun luonnetta kritisoitiin lehdissä. Katsottiin, että arkkitehtiluonnokset olivat liian kilpailuhenkisiä ja pyrkivät vain voittoon tai luomaan vaikutuksen tuomaristoon. Lehdissä ihmeteltiin, kuinka triviaalejakin asioita ei voitu hoitaa kaupungin omien asemakaava-arkkitehtien toimesta.<sup>66</sup>

Oiva Kallion työtä kehuttiin palkintolautakunnassa. Sen katsottiin olevan halpa toteutukseltaan, mutta samalla luovan monumentaalista arvokkuutta kaupungille. Suunnitelman katsottiin sisältävän hyvät liikenneyhteydet länsisatamaan ja lisäksi ”jotakuinkin tyydyttävän ratkaisun rautatien itäpuolella olevien alueitten järjestelyksi”. Suunnitelmaan kuului laaja puistobulevardi ja aukio, jota kehuttiin myöskin palkintolautakunnassa muun muassa liikennejärjestelyiden hyvän huomioon ottamisen kannalta.<sup>67</sup>

Maan käyttöä kritisoitiin lehdissä. Jo tuolloin katsottiin, ettei puisto-alaa löydy Töölönlahden suunnitelmista. Jutussa sanotaan:

”Kaupungin viranomaisille on viime vuosien kuluessa kymmeniä kertoja huomautettu, miten toivottoman lapsipuolen asemaan tahdotaan Töölönlahti jättää, mitä puistikkoihin ja lasten leikkipaikkoihin tulee. Seurauksena on ollut, että joitakin pienikokoisia hiekkatäpliä on varsinkin lapsille järjestetty. Mistään nurmikoista tai vihreiden puiden varjostamista paikoista ei ole ollut puhuttakaan.” Lehdessä kritisoitiin maan kaavoittamista tiheästi rakennetuille tonteille puisto-alaa huomioimatta. Kaupunginarkkitehti Birger Brunila puolusti haastattelussa, että kauneusarvot ja puistot kylläkin muistetaan ja huomioidaan suunnitelmissa. Brunila vakuutti, että ”Helsingin kaupunki sulkee piiriinsä puistoalueen, joka laajuutensa

---

<sup>65</sup> Uusi Suomi 14.1.1925.

<sup>66</sup> Helsingin sanomat 15.12.1926.

<sup>67</sup> Ibid.

samoin kuin ihanteellisen asemansa puolesta vetää vertoja monien suurkaupunkien komeimmille puistoille”.<sup>68</sup>

Helsingin tulevaisuutta pohdittiin Töölönlahtea katsellen. Ulkoilu-elämän todettiin lisääntyneen ja urheiluaktiiviteettien tämän myötä. Uudessa Suomessa todettiin, että suunnittelun tulisi tapahtua tulevia sukupolvia ajatellen:

*Kaikki merkit viittaavat siihen, että seuraavien sukupolvien aikana sekä nuoret että vanhat yhä enemmän tulevat viettämään aikaansa ulkosalla. Kun nyt ajattelemme tulevaisuuden Helsinkiä on meidän siis samalla ajateltava juuri näitä ihmisiä, vieläpä otettava huomioon, että kysymys sukupolvista, joiden keskuudessa nykyiset ulkoiluharrastukset eivät enää ole harrastuksia, vaan jo jokapäiväiseksi tarpeeksi muodostunutta elämää.*<sup>69</sup>

Myös hiekkarantoja ehdotettiin Töölönlahdelle. Nämä rannat helpottaisivat lapsiperheiden arkea, sillä, jutussa todetaan, monet joutuvat matkustamaan kilometrejä nykyisille hiekkarannoille. Lisäksi Töölönlahti olisi suojaisa paikka hiekkarannalle, joka olisi edullinen asia lapsiperheiden osalta. Tässä yhteydessä puhuttiin myös uimastadionista ja veneilymahdollisuuksista Töölönlahdella, johon oltaisiin mahdollisuuksien mukaan rakentamassa kanavaa vesiliikenteelle.<sup>70</sup>

Helsingin sanomat teki kyselyn, jossa enemmistö katsoi Töölönlahden nykyisen tilan säilyttämisen ensisijaisen tärkeänä. Myös Birger Brunila oli tämän kannalla haastattelussaan Helsingin sanomissa ja tähdensi, että lahdet ovat niin kauniita, että niillä tulee olemaan suuri merkitys virkistysalueina ja että ”meillä on täysi syy johtaa kehitys siihen suuntaan, että ne vielä tulevaisuudessa vielä paremmin vastaavat tarkoitustaan.”<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Helsingin sanomat, 27.9.1928; Iltalehti 27.9.1928.

<sup>69</sup> Uusi Suomi 6.1.1933.

<sup>70</sup> Uusi Suomi 8.1.1933.

<sup>71</sup> Helsingin sanomat 11.1.1933.

## 4 Yksityiskohtia Helsingin kaupunkisuunnittelussa

### 4.1 Saneerauskaavoitusohjelma, suunnitelmia asuin- ja liikeympäristöstä

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto ja asemakaavaosasto julkaisi ”Niemen” asuntoalueiden saneerauskaavoitusohjelman vuonna 1985, jossa todettiin että olisi hyvä, että asuintonteilla olisi kunnostettu piha asukkaiden käyttöön ja että asukkailla olisi käytössään asianmukaiset yhteiskäyttötilat. Asukkaiden yhteistiloista todettiin, että asuinyhtiöt voivat halutessaan sisustaa ullakoille asuntoja ja muuttaa kellaritiloja työtiloiksi. Asemakaavaosaston ohjeissa selostettiin vielä, että ”[...]Asuntotonteilla olevan muun kuin asumistoiminnan on aina otettava huomioon asumisen, rakennuksen ja pihan käyttöön liittyvät vaatimukset ensisijaisina.”<sup>72</sup>

Kaupunginsuunnitteluviraston ohjelma jatkaa liiketonteista, joista se toteaa: ”Liiketonteilla pyritään ensisijaisesti ympäristön laatutason parantamiseen siten, että kunkin tontin piha olisi kunnostettu yleistä viihtyisyyttä ajatellen. Näin piha voisi palvella myös työpaikkavirkistystä.”. Lähtökohdaksi otettiin, että yleisten rakennusten pihatilat voitaisiin nähdä osana kaupunkiympäristöä. Yleisten rakennusten pihoilta odotettiin, että ne palvelisivat työpaikkavirkistystä ja että ne olisivat korkeatasoisesti kunnostettu. Samalla toivottiin, että yleisten rakennusten pihat palvelisivat muuta yhdyskuntaa, kuten asukkaiden lapsia. Teollisuuden tonteilta kysyttiin puolestaan toimintaa, joka ei häiritseisi naapuritontteja ja pihvoja, jotka olisi kunnostettu ajatellen näkymiä kadulta.<sup>73</sup>

Sisäministeriön asettama toimikunta totesi, että julkisten ulkotilojen suunnittelu kuuluu kunnalle, mutta tosiasiallisesti merkittävä vaikutus kuuluu myös liike-elämälle. ”Erityisesti keskustassa liikeyritysten pysäköintialueet ja pihat muodostavat huomattavan osa kaupungin julkisista tiloista.”. Toimikunta totesi vuonna 1982, että Suomessa on toistaiseksi vain muutamia esimerkkejä, joissa kauppa olisi tietoisesti pyrkinyt luomaan ympäristöstään viihtyisää kaupunkitilaa. Toimikunta toteaa, että julkisista ulkotiloista huolehtiminen ei ole välttämättä ristiriidassa taloudellisten päämäärien kanssa. Tästä esimerkkinä nähdään Euroopan monien kaupunkien

---

<sup>72</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13

<sup>73</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13

autottomat alueet. Toimikunta kirjaa, että syitä on haettava ennemminkin päätöksentekijöiden asenteista ja kaupunkikulttuurinäkemysistä.<sup>74</sup>

Sisäasianministeriön asettama toimikunta antoi ehdotuksia kaupunkirakenteesta. Tässä katsannossa todettiin, että asuinalueiden kehittäminen ei nykytasolla toteudu. Tämä johtui siitä, että ”paikallisella tasolla esiintyy sellaisia omaleimaisia ja eriytyneitä kehittämisongelmia, jotka eivät paljastu normaalin, esimerkiksi tilastotietoihin perustuvan hallinto- ja suunnittelurutiinin yhteydessä.”. Toimikunta katsoi, että lähelle asukkaita tulevasta suunnittelusta voitaisiin puhua vasta kun tavoitteidenasettelu tuotaisiin lähelle asukkaita ja näin alueellistettaisiin. Lisäksi toimikunta totesi, kuinka sosiaaliset muutokset tapahtuvat hitaasti ja tarvitsevat näin vaiheittaisia kehitysprosesseja, eikä niinkään voimakkaita ja nopeita muutoksia ympäristössä.<sup>75</sup>

Näyttää siltä, että Helsingin kaupunki oli siirtymässä kohti alueellista suunnittelua, jossa pihojen ja asuinalueiden lähiympäristöä suunniteltiin tarkemmin. Tämä alueellinen suunnitteluohjelma näytti keskittyvän keskustaan ja erikoistui eri yhdyskuntarakenteen miljöön parantamiseen. Näin erikoistunutta kaupunkisuunnittelua, jossa sosiaaliset ja viihtyvyyttä painottavat seikat otettiin kattavasti huomioon, ei oltu nähty aikaisemmin. Tämä alueellinen suunnittelu näytti olevan yhteydessä jälkiteollisen yhteiskunnan kehityksen kanssa, jossa palveluita ja vapaa-aikaa, sekä asumisympäristöä alettiin arvostaa yhä enemmän. Viihtyvyyttä ja turvallista kaupunkiympäristöä alettiin kaavoittaa 1970-luvulla, kun kaupunkiympäristön vaatimukset alkoivat kasvaa uusien jalankulkua ja ympäristön monikäyttöä suosivien suunnitteluperiaatteiden myötä. Aluksi ympäristöä pyrittiin kohentamaan istutuksin. Istutukset nähtiin tuolloin lähes ainoana keinona parantaa ympäristön viihtyvyyttä.<sup>76</sup>

1970-luvulla tuli yleiseksi periaatteeksi uustuotannon kannustaminen asumisongelman ratkaisemiseksi. Vähitellen kävi kuitenkin selväksi, että olemassa olevassa asuntokannassa oli runsaasti parantamisen varaa. Tällöin, asuntokannan

---

<sup>74</sup> Kaupunkiuudistus Suomessa, s. 30.

<sup>75</sup> Kaupunkiuudistus Suomessa, s. 20–21.

<sup>76</sup> Junttila 1995, s. 131. ; ks. myös Landry 2006 s.288. ; Mansikka 1989, s.46.



parantamiseksi, annettiin ohjeita talonomistajille ja pyrittiin vaikuttamaan kaavoitukseen. Kaupunki pyrki samalla saneeraamaan yksittäisiä omistamiaan kohteita. Tarkoituksena oli tasapainottaa väestö- ja elinkeinorakenne ja luoda lähiympäristöön viihtyisyyttä. Näitä päämääriä voi pitää sosiaaliseen ja ympäristön tasapainoon liittyvinä.<sup>77</sup>

Palveluista kirjoitettiin:

*Palveluiden sijoitussuunnitelman tavoitteena on monipuolisen ja helposti saavutettavan palveluverkon saaminen (Helsingin niemen) alueelle. Uudet palvelut on pyritty osoittamaan väestön painopistealueelle tai muuten helposti saavutettaviksi. Alueella nykyisin olevien palveluiden toimintamahdollisuudet pyritään turvaamaan, koska useimpien niiden toiminta ja käyttäjäkunta ovat vakiintuneet.*<sup>78</sup>

Palvelut olivat yleistymässä jälkitekollisessa yhteiskunnassa. Palveluihin oltiin hieman aikaisempaa tyytymättömämpiä 1980-luvun lopulle tultaessa. Helsingin kaupunki pyrki kompensoimaan tekemällä palvelut saavutettaviksi kaikille.<sup>79</sup>

Katurakennuksen ensimmäisen kerroksen käyttö jaettiin kolmeen kategoriaan, joista ensimmäinen toimi kauppakatuna, toinen sekakatuna, jossa voitiin sijoittaa katutasoon myös toimistotiloja, mutta tarpeen vaatiessa muuttaa tilat kauppatiloiksi, ja kolmas asuntokatuna. Kaduista todettiin kaupunkisuunnitteluvirastossa: ”Katurakennuksen ensimmäisen kerroksen käyttöä ohjaavat suositukset tähtäävät riittävän kaupallisen palveluverkon olemassaolon turvaamiseen alueella sekä kyseisiin tiloihin kohdistuvien käyttötarkoituksen muutospainneiden suuntaamiseen toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista perusteista valituille kaduille.”<sup>80</sup>

Jälkitekollinen yhteiskunta oli siirtymässä aikaan, jossa asuminen ja työpaikat olivat samoissa kortteleissa. Sisäasiainministeriön vuonna 1982 asettaman toimikunnan mukaan 1950-luvulta lähtien asuntoalueet on suunniteltu puhtaiksi asuntoalueiksi. Funktionalismin periaatteiden mukaisesti asunnot ja työpaikat on sijoitettu erikseen

---

<sup>77</sup> Sosiaalinen tasapaino Helsingissä, s.33.

<sup>78</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13

<sup>79</sup> Keskinen 2002, s.25.

<sup>80</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13

toisistaan, erillisiksi vyöhykkeiksi. ”Asuntoalueiden ainoat työpaikat ovat alueen palvelulaitokset kouluissa, päiväkodeissa ja myymälöissä.”. Toimikunnan mukaan asuntojen sijoitus erillisille alueille pakottaa asukkaat pitkiin työmatkoihin, joka lisää myöskin liikennettä. Toimikunta summaa, että työpaikkojen sijoittaminen asuntoalueille edellyttää kunnallishallinnolta asenteenmuutosta ja uuden tyyppistä elinkeinopolitiikkaa. Etuina uudenaikaisesta yhdyskuntarakenteesta olisi toimikunnan mukaan muun muassa uusien työpaikkojen luonti asukkaille ja työmatkaliikenteen väheneminen.<sup>81</sup>

Helsingin keskustan suunnittelu näytti noudattavan niin kutsuttua tuotannollista rationalismia, jossa suunnittelu oli redusoitu tieteelliseksi teoriaksi modernistien sanelemana. Suomessa tämä kaavoihin perustuva tuotannollinen rationalismi yleistyi 1960-luvulta eteenpäin. Tämä näkyi varsinkin ajan yhdyskuntarakenteen suunnittelussa, joka noudatti funktionalismin periaatetta alueellisista kokonaisuuksista. Lopulta tähän tuli muutos kun työpaikkoja ja asuintaloja voitiin yhdistellä tapauskohtaisesti.<sup>82</sup>

Näyttää siltä, että asuinalueiden ja kaupallisten palveluiden sekä työpaikkojen yhdistämistä suunniteltiin nyt kunnallisella tasolla 1980-luvulla. Tämä uusi trendi kertoi funktionalismin ajan päättymisestä ja palveluyhteiskunta-ajan tai informaatioyhteiskunta-ajan alkamisesta. Sekakadut olivat merkki uudesta ajasta, jossa työmatkat lyhenivät ja yhdyskuntarakenne monipuolistui alueittain. Funktionalismin aikana painotettiin enemmän alueellisuutta, jossa työpaikat ja asunnot nähtiin toisistaan erillisinä alueina.<sup>83</sup>

Heikki Kaiteran mukaan työpaikkamatkoihin liittyy eräs ristiriita. Kun työpaikkamatkailua pyritään vähentämään, päädytään usein malliin, jossa työpaikat sijaitsevat kaupungin keskustassa. Työpaikat tuovat mukanaan kuitenkin aina yksilöllistä ajoliikennettä ja näin kaupungin keskusta ruuhkautuisi, jolloin ympäristöhaittojen ynnä muiden ongelmien takia ihmiset muuttaisivat pois

---

<sup>81</sup> Kaupunki uudistus Suomessa, s.26.

<sup>82</sup> Passinmäki 2002, s.36.

<sup>83</sup> Ibid. ; Sumu 1989, s.15.

keskustasta. Työpaikkojen sijoittaminen lähelle keskusta-asutusta ei siis ollut ongelmatonta.<sup>84</sup>

Pysäköinnistä puhuttiin kaupunginsuunnitteluvirastossa. Pysäköinnin nähtiin olevan vasta toissijainen seikka pihajärjestelyissä, joissa lasten leikkialueet ja istutukset nähtiin ensisijaisina. Pihapysäköinnin oli tehtävä tilaa asukaslähtöisille piha-aktiiviteeteille. Kaupunginsuunnitteluvirasto totesi pysäköintisuunnitelmaohjelmassa an, että autoille pyritään varaamaan pysäköintipaikka joko kadunvarrelta tai olemassa olevasta autohallista. Virasto kehotti yleisesti lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. Pidempiaikainen pysäköinti kaavailtiin siirrettävän ”liikennesolun reuna-alueille”.<sup>85</sup>

Liikennekäyttäytymiseen pyrittiin vaikuttamaan keskustan ruuhkautuessa. Lyhytaikaista pysäköimistä suosittiin. Pihojen viihtyisyys ja asukkaiden tarpeet pihojen suhteen tulivat etusijalle. Ohjeita annettiin pihojen viihtyisyydestä:

*Rakennuksia koskevissa ohjeissa tähdätään nykyisen asuntokerrosalamäärän säilymiseen ja rakennuskannan sekundääritilojen (ullakot, kellarit) käytön tehostamiseen rakentamalla niihin asukkaiden yhteistiloja, asuntoja ja työtiloja. Rakennuksien maantaso- tai kellarikerrokseen tulevat erityyppiset toiminnot eivät saa häiritä asumista vaan niiden tulee olla ympäristöä rikastavia ja palvelutasoa parantavia tekijöitä. Uuden kerrosalan laskettavan tilan rakentamisen yhteydessä edellytetään taloyhtiöiltä asumisviihtyisyyttä parantavien toimenpiteiden toteuttamista. Tällaisia toimenpiteitä ovat asukkaiden yhteis- ja varastotilojen rakentaminen sekä pihamaan kunnostaminen.*<sup>86</sup>

Tämä ohje liittyi vuoden 1976 yleiskaavaan, jossa asutusta haluttiin lisätä ja konttoristumista vähentää Helsingin alueella. Vuonna 1981 perustettiin asuntokannan saneerausprojekti. Tämän projektin tarkoituksena oli luoda uusia asuintiloja piilokonttoreiden kustannuksella. Tavoitteena oli 3000–5000 uuden asunnon

---

<sup>84</sup> Kaitera 1982, s.66.

<sup>85</sup> Ibid. ; Kaupunkiudistus Suomessa , s. 38–39.

<sup>86</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13

luominen Helsingin keskustaan. Tässä saneerausprojektissa tuettiin ullakkorakentamista ja vanhojen asuintalojen peruskorjausta.<sup>87</sup>

Pihoista kaupunginsuunnitteluvirasto totesi, että niiden tulisi olla virkistysalueita muuten tiiviissä korttelirakenteessa. Tästä syystä, kaupunginsuunnitteluvirasto sanoi, pihoilla tulisi olla istutuksia sekä tilaa ulkona oleskelua varten. Pihojen ulkoiseen ilmeeseen kiinnitettiin huomiota esimerkiksi pihakalusteiden osalta. Näiden tuli sopia pihan ”ulkoiseen ilmeeseen”. Pihoista todettiin myös, että nämä olisi suojattava melulta ja tuulelta.<sup>88</sup>

Nämä ohjeet vastasivat osaltaan ajan keskusteluun, jossa esimerkiksi Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys vaati pihoilleen enemmän virikkeellisyttä. Pihoista haluttiin tehdä yhdenmukaisia ja viihtyisiä. Pihoissa tuli olla toiminnat niin aikuisille kuin lapsillekin. Kunnan asukkaille oli 1980-luvulla perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen entistä tärkeämpää kokonaisu ympäristön luominen, johon sisältyy ympäristö, sosiaali- ja kulttuuripalvelut. Erään kyselyn mukaan 47% vastanneista asukkaista halusi lisää viihtyisyyttä ympäristöönsä. Puistojen ja ulkoilualueiden lisäämistä kannatti sen sijaan 22% vastanneista. Näyttää siltä, että Helsingin kaupunki pyrki vastaamaan asukkaiden toiveisiin yleisillä ohjeillaan.<sup>89</sup>

Kaupunginsuunnitteluvirasto totesi, että liikerakennusten, yleisten rakennusten ja teollisuusrakennusten pihat kunnostettaisiin palvelemaan myös työpaikkavirkistystä ja yleistä viihtyvyyttä. Näiden pihojen toimintamahdollisuudet pyrittiin turvaamaan myös esimerkiksi huollon osalta. Pihojen toivottiin olevan kunnossa viimeistään silloin, kun uutta kerrosalaa otettaisiin käyttöön. Myös teollisuustonteilla toivottiin olevan istutuksia ja näkymään kadulta oli kiinnitettävä huomiota.<sup>90</sup> Asuinpihoista annettiin puolestaan seuraavanlaisia ohjeita:

*Tontin kaikilla pihoilla on oltava istutuksia. Kullekin tontille on varattava pihatilaa ja varusteita lasten leikkiä varten. Leikkialueeseen on liityttävä tasainen, tyhjä, päällystetty tai hiekkapintainen tila, joka on noin 1/3*

<sup>87</sup> Kolbe 2002, s. 431–432.

<sup>88</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13.

<sup>89</sup> Lehtosaarni 1986, s. 37 ; Wilenius 1989, s.84.

<sup>90</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13.

*pihapinnasta. Kullekin tontille on varattava pihatilaa ja kalusteita aikuisten ulko-oleskelua varten. Pihan leikki- ja oleskelualueiden käyttöä häiritseviä melu- ja tuulisuushaittoja on säädeltävä portein ja aidoin. Naapuritonttien välille on pyrittävä näkö- ja kulkuyhteyksiä. Pihajärjestelyitä suunniteltaessa on kiinnitettävä huomiota näkymiin ikkunoista, naapuritonteilta ja kadulta.*<sup>91</sup>

Ohjeiden merkityksestä kaupunginsuunnitteluvirasto totesi, että tavoitteena olisi asuntoalueiden kehittäminen ”alueen omat edellytykset lähtökohtana ottaen”. Suunnitelmalla ei todettu olevan ”juridista vaikutusta”, vaan se nähtiin ohjeena rakennushankkeista neuvoteltaessa tai asemakaavan muutoksia laatiessa. Ohjeissa todettiin: ”Suunnitelma osoittaa tontinomistajalle ne puitteet, joiden mukaan tämä voi halutessaan käynnistää rakennuksen ja pihamaan käytön kehittämiseen tähtäävät toimet.”<sup>92</sup>

Ohjeet pihojen kunnostamiseksi koskivat niin teollisuuden-, kaupan-, kuin asuntojenkin pihvoja. Nämä ei-juridiset kehotukset pyrkivät ympäristön viihtyisyyden lisäämiseen kyseisillä alueilla. Helsingin kaupunki toivoi vuokralaisiltaan toimia asemakaavan muutoksia laadittaessa tai kerrosalaa lisättäessä. Toimet koskivat viihtyisyyttä ja virkistystä. 1980-luku on nähty aikana, jolloin ihmisten elinmahdollisuudet ja rakennetun ympäristön laatu paranivat huomattavasti. Helsingin kaupunki pyrki tietoisesti parantamaan yleistä viihtyisyyttä, kaupunkiasumista ja ympäristön laatua saneerauskaavoitusohjelmassaan.<sup>93</sup>

#### **4.2 Kaavarunkotyö, suunnitelmia Helsingin keskustasta**

Liikekeskusta-alueen suunnittelusta kirjattiin kaavarunkotyössä. Tavoitteeksi katsottiin vuoden 1970 yleiskaavassa, että keskusta säilytettäisiin ”korkeimman asteen palvelukeskuksena”. Erikoispalveluita ja palvelukeskuksen toimintakykyä pyrittiin parantamaan Helsingin keskustassa. Palvelukeskusverkkoa pyrittiin parantamaan Helsingissä ja toisaalta rajoittamaan suurten kaupallisten asiakaspalveluyksiköiden kasvua. Todettiin myös, että:

---

<sup>91</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13.

<sup>92</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.1.14.

<sup>93</sup> Hedman 1998, s. 67.

*Pääkaupungin keskusta on valtakunnalle erityisen tärkeä kansainvälisen kanssakäymisen lisääntyessä. Elinkeinoelämän kansainväliset yhteydet, tiede-, kulttuuri- ja urheilutapahtumat sekä turismi tuovat merkittävää henkistä ja taloudellista hyötyä sekä Helsingille että muulle Suomelle. Korkeatasoisen ympäristön toteutuminen edellyttää toimenpiteitä julkisten tilojen, katujen, torien ja puistojen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavien hallintokuntien sekä tonttien omistajien taholta.<sup>94</sup>*

Tämä mietintö oli osa 1970- ja 1980-luvulla käytyä keskustelua, jossa city-kulttuuri oli kehittymässä jälkiteollisessa yhteiskunnassa. Huomio siirtyi tarjonnasta kysyntään, kulutuksen ja palveluiden kasvuun. Varsinkin pienet myymälät valtasivat alaa Helsingin keskustassa. Kaavarunkotyössä näytettiin kiinnostavan huomiota jälkiteollisen yhteiskunnan erikoistarpeisiin, jossa kulutus ja turismi ottivat yhä enemmän alaa myös kaupunkitilassa. Myös ympäristöön alettiin kiinnittää huomiota.<sup>95</sup>

Tavoitteeksi kirjattiin: ”kaavoituksen tulee luoda edellytykset alueen kehittymiselle arkkitehtonisesti korkeatasoiseksi, toiminnoiltaan monipuoliseksi, toimintakykyiseksi ja ympäristöltään viihtyisäksi kokonaisuudeksi.”<sup>96</sup>

Myös kaupungin viihtyisyyteen jalankulkijoiden, eli kuluttajien, kannalta panostettiin. Liikennettä vähennettiin keskustan vanhoilla kauppakaduilla. Jalankulkukäytävät, basaarit ja kauppakujat yleistyivät. Helsingistä oli kehittymässä Skandinavian suurin ostoskeskusta, johon tulivat kuulumaan muun muassa Forum, Kluuvi ja Stockmann. Öljykriisin jälkeinen Suomi oli nousemassa kulutuskulttuurin kärkimaaksi. Tähän osasyyksi voidaan nähdä elpynyt kauppa Neuvostoliiton kanssa.<sup>97</sup>

Liikenteen yleisistä tavoitteista kirjattiin, että ”joukko- ja ajoneuvoliikennettä kehitetään samalla kun keskustan läpiajoliikenteen aiheuttamia haittoja pyritään

---

<sup>94</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

<sup>95</sup> Kolbe 2002, ss.431, 434; Schulman 2000, s.65.

<sup>96</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

<sup>97</sup> Kolbe 2002, s.431 ; Gordon 1992, s.16 ; Klinge & Kolbe 2007, s.143–144.

minimoimaan”. Jalankulkua keskustan pääasiallisena liikkumismuotona painotettiin. Jalankulkutilaa pyrittiin lisäämään keskustassa, jossa myös jalankulkuympäristön turvallisuutta vaadittiin. Tavoitteeksi katsottiin: ”liikennejärjestelmää kehitetään tasapuolisesti eri liikennemuotojen osalta ja siten, että erityistä huomiota kiinnitetään keskustan jalankulkuun.”<sup>98</sup>

Näyttää siltä, että liike-elämä oli jalankulun kehittämistä vastaan, vaikkakin tutkimukset osoittivat, että yritysten liikevaihto kasvaa kävelykaduilla. Helsingin kaupunki oli kuitenkin toteuttamassa kevyen liikenteen saneerausta, jossa muun muassa pääliikematkat oltiin muodostamassa kävelykaduiksi. Kevyestä liikenteestä todettiin, että sillä ei ollut suojaa muuta liikennettä vastaan. Tämä kehityskulku oli nähtävissä erityisesti vanhan kaupungin alueella. Sisäasianministeriön toimikunta toteaa, että on jopa riskialtista, hankalaa ja epäviihtyisää kävellä ja etenkin pyöräillä.<sup>99</sup>

Alueellisista ominaispiirteistä kirjoitettiin kaupunginsuunnitteluvirastossa. Todettiin, että keskusta-alueella on havaittavissa vilkkaukseltaan eri asteisia alueita. Ydinkeskustassa ominaista olivat runsaimmat jalankulkijamäärät ja tavaratalot. Aluetta leimasi korkeimmat vuokrat ja monikerroksisuus palveluissa. Myös erikoisaloja esiintyi Helsingin keskustassa. Alueesta todettiin: ”Alue täyttää parhaiten keskustahakuisten yrityspalveluiden ja korkean tason yrityshallinnon tiheän kontaktitarpeen asiakkaisiin ja muihin yrityksiin.”<sup>100</sup>

Keskustan alueesta todettiin vielä, että sitä ympäröiville alueille on ominaista palvelujen runsaus, mutta keskustaan verrattuna selvästi vähemmän. Pienyksikkövaltaisuus ja suurten yksiköiden vähäisyys oli keskustan reuna-alueille ominaislaatuista. Reuna-alueilla oli myös erikoistavarakauppoja ja palveluita, jotka eivät olleet yhtä maksukykyisiä kuin ydinkeskustassa. Keskustan reuna-alueita leimasivat runsaslukuiset työpaikat ja asunnot, jotka olivat konttoristuneet. Reuna-alueiden tavoitteeksi katsottiin: ”Keskustan eri osa-alueilla pyritään kehittämään niiden omaleimaisia ja vakiintuneita myönteiseksi katsottavia ominaispiirteitä,

---

<sup>98</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

<sup>99</sup> Kaupunki uudistus Suomessa, s.38.

<sup>100</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

ympäristöllisiä ja toiminnallisia arvoja. Rakentamistoimenpiteet sopeutetaan alueen perinteelliseen luonteeseen.”<sup>101</sup>

Keskustalle ja sitä ympäröiville alueille oli nähtävästi kehittynyt omanlainen toimintakulttuuri, jossa esimerkiksi ensimmäisessä suuret ostoskeskukset ja basaarit vallitsivat katukuvaa ja jälkimmäisessä konttorit sekä asuintalot pienine suppeiden tuoteryhmien myymälöineen.

Kaupallisista palveluista todettiin, että vähittäiskaupan ja asiakaspalvelun yksikköjä varten varattaisiin tilaa maanpäällisistä kerroksista ja toissijaisesti ylemmistä kerroksista. Tämä tapahtuisi varsinkin korttelialueilla, jotka olisivat lähellä tärkeitä kauppakatuja ja liikenneväyliä. Tavoitteeksi katsottiin kaupunginsuunnitteluvirastossa, että kadunvarsilla olisi runsaasti ja monipuolisesti palveluita julkisivua kohden. Myös suuryksiköiden voitiin katsoa laajenevan kortteleiden sisäosiin. Tavoitteeksi katsottiin myös, että henkilökohtaisten palveluiden runsaus olisi taattu. Keskustan tilarakenne haluttiin säilyttää mahdollisimman monipuolisena. Erääksi tavoitteeksi kirjattiin: ”Pyritään luomaan edellytykset kaikkia käyttäjäryhmiä eri vuorokaudenaikoina palvelevien ravitsemistoimintojen syntymiselle ja pysymiselle keskustassa. Majoitustoiminnan sijoittumisella tuetaan keskustan monipuolisuutta.”<sup>102</sup>

Samalla kun kaupunkia haluttiin laajentaa sisältä päin, sitä haluttiin myös säästää vanhan keskustan osalta. Nämä kaksi vallalla olevaa trendiä näyttivät elävän yhtä aikaa Helsingin keskustasuunnitelmissa. Nämä trendit eivät siltikään sotineet keskenään, vaan palvelivat liike-elämän tarkoituksia. Turismi oli eräs seikka, jossa nähtiin potentiaalia myös vanhan alueen kannalta. Puhuttiin kaupungin ”elävöittämisestä” vanhan keskustan osalta. Tähän suunnitelmaan kuului muun muassa kivijalkatason palveluiden lisääminen ja elävöittäminen keskustan alueella.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>102</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>103</sup> Nevanlinna 2012, s.211–212.



Helsingin keskusta oli muuttumassa teollisesta yhteiskunnasta palveluyhteiskuntaan, jossa palveluita pyrittiin turvaamaan kaikkina vuorokauden aikoina. Kauppojen laajenemista asuinkortteleissakin katsottiin hyvällä. Näyttää siltä, että kaupallisille toiminnoille oli kysyntää ja tarvetta Helsingin keskustassa. Turismi ja vapaa-ajan kulttuuri näyttivät liittyvän ajan suunnitteluun.<sup>104</sup>

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa asetettiin yleisperiaatteet kaupungin kehittämiseksi:

*Yleisperiaate: kantakaupunkia kehitetään liikekeskus- ja työpaikka-alueita lukuun ottamatta pääasiallisesti tiiviinä ja palvelutasoltaan hyvänä asuntoalueena.*

*Seudullinen kokonaisuus: Pyritään palvelutason ja työpaikkaomavaraisuuden suhteen tasa-arvoisuuden lisäämiseen kantakaupungin ja muun kaupunkialueen välillä ohjaamalla pääosa kaupunkiseudun työpaikkakerrosalan kasvusta kantakaupungin ulkopuolelle aluekeskuksiin.<sup>105</sup>*

Keskustan konttoristuminen ja piilokonttoristuminen oli edennyt räjähdysmäisesti toisen maailman sodan jälkeisenä aikana. Nyt piilokonttoristuneita kortteleita haluttiin jälleen asuinkäyttöön. Tällöin toivottiin ja kaavailtiin, että työpaikkakerrosala kasvaisi kantakaupungin ulkopuolisiin keskuksiin.<sup>106</sup>

Asuntomarkkinat olivat ylikuormittuneet 1980-luvulle tultaessa. Kantakaupungin asuntojen hinnat olivat hyvin korkeat. Helsingissä oli muuhun pääkaupunkiseutuun nähden korkea asumisen hintaindeksi: 37,1 Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla 27,2, asuntojen hinnat olivat siis korkeammat Helsingissä kuin muualla pääkaupunkiseudulla. Tähän vaikutti osaltaan piilokonttorit, jotka veivät merkittävän osan keskustan kerrospinta-alasta.<sup>107</sup>

Asumisesta puhuttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Kaupungin asukasluvun laskemista pyrittiin vähentämään ja uutta asuinkerrosalaa kaavailtiin rakennettavaksi. Työpaikkakerrosalan kasvua pyrittiin puolestaan rajoittamaan alueellisesti.

---

<sup>104</sup> Kolbe 2002, s. 431 ; Nevanlinna 2012, s.211–214.

<sup>105</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>106</sup> Ibid.

<sup>107</sup> Hyypiä 1986, s. 33.

Piilokonttoreita ynnä muita asumiselle haitallisia toimintoja kaavailtiin siirrettävän muualle. Lisäksi keskustan työpaikkoja kehitettäisiin ympäristöltään paremmaksi.

Ympäristöstä todettiin: ”kantakaupungista pyritään muodostamaan toimintakykyinen ja tiivis asuin-, työ- ja vapaa-aikaympäristö. Parantamalla asumisen edellytyksiä pyritään vähentämään alueellista eriarvoisuutta maankäytön keinoin lisäämällä puisto- ja vapaa-alueita sekä ohjaamalla julkisia palveluja ja vapaa-aika toimintoja.”<sup>108</sup>

Samalla haluttiin säilyttää yrityshallinto Helsingin keskustan alueella. Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistötoiminnan nähtiin luovan toimintaedellytykset liikekeskustan palveluille. Keskustan todettiin siirtyvän ja ”elävän” näiden keskustahakuisten toimintojen mukana. Yrityshallinnon ja –palveluiden sijoittaminen nähtiin kaavarunkotyössä ensisijaisena. Yrityshallinnon ja –palveluiden nähtiin tarvitsevan keskustasijaintia, jossa kansalliset ja kansainväliset, sekä henkilökohtaiset kontaktit olisivat hyvät.<sup>109</sup> Tässä yhteydessä todettiin:

*Toimistojen kaupunkikuvalle ja ympäristön luonteelle mahdollisesti aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan. Tavoite: Turvataan pääkeskussijaintia vaativien toimintojen sijoittuminen keskustaan ja samalla pyritään välttämään suurten suljettujen yksiköiden syntymistä. Asiakaspalvelua vaatimattomien toimintojen sijoittumista pyritään ohjaamaan rakennusten ylempiin kerroksiin.”<sup>110</sup>*

Samalla kun piilokonttoristumista tapahtui, pyrittiin turvaamaan pääkeskussijaintia vaativien toimintojen, kuten rahoitus- vakuutus ja kiinteistötoiminnan säilyminen keskustassa. Palveluita haluttiin turvata katutasossa ohjaamalla konttoritoimintoja ylempiin kerroksiin. Piilokonttoristumiseen pyrittiin vaikuttamaan vuodesta 1976 lähtien. Tavoitteeksi otettiin tuolloin konttoristumisen hillitseminen. Vuonna 1981 kaupunginhallitus aloitti asuntokannan saneerausprojektin. Tavoitteeksi katsottiin

---

<sup>108</sup> Vesikansa 1978, s. 68.

<sup>109</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

<sup>110</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6

viihtyisyyden lisääminen, väestörakenteen monipuolistaminen ja piilokonttoreiden vähentäminen.<sup>111</sup>

Julkisesta hallinnosta kirjoitettiin lautakunnassa. Valtion ja kunnanhallinnon sekä läänin todettiin sijoittuvan kaupungissa perinteisesti keskusta-alueelle. Kansainvälisten järjestöjen todettiin edellyttävän arvokasta ja keskeistä sijaintia. Näiden todettiin olevan tärkeitä pääkaupungin roolin kannalta. Tavoitteeksi katsottiin julkisen hallinnon osalta: ”Pyritään rajoittamaan hallinnon kasvua liikekeskusta-alueella erityisesti katutasossa. Uusien julkisen hallinnon yksiköiden tulee olla lähinnä pääkeskussijaintia edellyttäviä tai asiakaspalveluun liittyviä toimintoja.”<sup>112</sup>

Näyttää siltä, että Katutaso haluttiin varata ja säilyttää liiketoiminnalle, joka oli vilkkaasti yleistymässä basarien ynnä muiden kaupallisten toimintojen viedessä alaa yhä enemmän Helsingin keskustassa. Tämän lisäksi julkisen hallinnon katsottiin tarpeelliseksi olla lähellä pääkeskusta, jossa vallitsi palvelukulttuuri. Toisaalta pyrkimys alueelliseen tasapainoon ajoi samalla suunnittelua kaupungin laita-alueille. Virastoja pyrittiin sijoittamaan myös kaupungin laita-alueille tai muihin keskuksiin.<sup>113</sup>

Julkisista palveluista todettiin, että yksityinen sektori ottaa koulut, kirjastot, museot ja teatterit ynnä muut yhä enemmän huomioon sijaintipäätöksissään. Julkisten palveluiden laajennuksen todettiin vaikuttavan näin ympäröivään tilaan. Julkisten laitosten sanottiin olevan erilaisessa kilpailuasetelmassa kuin yksityisten yritysten. ”Julkinen valta voi sijoittaa julkiset laitokset haluamallaan tavalla, mutta yksityisten yritysten täytyy toiminnallaan tuottaa sijainnin aiheuttamat kustannukset”, kirjattiin. Julkisten palveluiden ei tarvinnut sijaita vilkkaimmassa liikekeskustassa, lautakunta toteaa. Julkisille palveluille katsottiin riittäväksi sijainnit, jotka käsittivät hyvät liikenneyhteydet. Sivussa liikekeskustasta voitiin katsoa päätösten valmisteluyksiköt ynnä muut tämän kaltaiset hallinnolliset elimet. Tavoitteeksi kirjattiin: ”Liikekeskustassa varataan tilaa valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävälle sekä

---

<sup>111</sup> Kolbe 2002, s. 431.

<sup>112</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>113</sup> Kolbe 2002, s. 431 ; Schulman 2000, s. 78.

sellaisille julkisille palveluille, joita käyttää koko kaupungin väestö ja alueella työskentelevät.”<sup>114</sup>

Varsinainen liikekeskusta säilytettiin jalankulkualueena, jossa autoilua vähennettiin. Julkiset palvelut sijaitsivat taas joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen läheisyydessä. Liike-elämälle annettiin tilaa keskustan vilkkaimmilla alueilla. Yksityiselle sektorille riitti sijainti hyvien kulkuyhteyksien äärellä. Liike-elämää haluttiin tukea tämän kaltaisilla ratkaisuilla.

Virkistys- ja vapaa-ajan toiminnoista puhuttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Tuolloin todettiin kulttuuripalveluiden, kuten näyttely-, elokuva-, ja konserttitoiminnan olevan perinteinen osa keskustaan liittyvää toimintaa. Kulttuuritoiminnan katsottiin palvelevan kaupunkilaisten yhdessäoloa. Virkistys- ja kulttuuripalveluiden todettiin olevan luonteeltaan julkista ja niiden tuli olla sijoitettuna niin, että palveluiden käyttäjä voi verrata ja valita kohteita keskustassa ollessaan. Tavoitteeksi katsottiin kulttuuri- ja huvitteluelämän tukeminen keskustassa.<sup>115</sup>

Palvelukulttuuri oli tekemässä nousua jälkiteollisessa yhteiskunnassa. Jälkiteollisessa yhteiskunnassa kysyntä kasvoi palveluiden ja kulutuksen osalta. Tämä näkyi myös ennen pitkää eurooppalaisten kaupunkien kaavoituksessa. Keskustat alkoivat muuttua suljetuista tiloista avoimiksi, kansalaislähtöisen toiminnan keskuksiksi, joissa kulutuskulttuuri kukoisti.<sup>116</sup>

”Kaupunki tarvitsee keskustaa” kirjoitti Erik Allardt vuonna 1986. Hän jatkaa:

*Kaupungeissa ja kaupunkilaisille on tärkeää, että kaupungissa on olemassa jonkinlainen keskusta. Sellainen auttaa kaupunkilaisia kokemaan, että heillä on jotain yhteistä, että heillä on kotipaikka ja että he eivät ole vain kartalle mielipuolisesti sijoiteltuja nappuloita. Keskustassa tarvitaan alueita, katuja ja toreja, jotka jollakin tavalla ovat vilkkaan sosiaalisen elämän ja ihmisvilinän keskipisteitä. Tällaiset alueet tuottavat yhteisyyden elämyksiä ja yhteisiä*

---

<sup>114</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>115</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>116</sup> Kolbe 2002, s. 431 ; Rahikainen 1985, s.99–100.

*kokemuksia ja ovat yleensä välttämättömiä kaupunkilaisten viihtyisyydelle. Samalla on tärkeää, että kaupunkikeskustassa tarjotaan runsaasti mahdollisuuksia erilaisten ihmisten erilaisten tarpeiden tyydyttämiseksi. Kaupungin keskustassa tulee olla teattereita, ravintoloita, elokuvateattereita, taidegallerioita, diskopaikkoja jne. Ihmisvilinä kuuluu keskustan olemukseen.<sup>117</sup>*

*kaupungin ja varsinkin keskustan suunnittelussa ei kuitenkaan ole kysymys vain torien, kauppakatuja, liikenneväylien ja muita ihmisvilinää edustavien paikkojen sijoittamisesta. Tärkeää sen lisäksi on mm. eri virastojen, eri toimintoja edustavien talojen ja palvelupisteiden sijoittaminen. Ei kuitenkaan ole kysymys vain siitä, miten ja kuinka monta asiakasta virastot ja toimipisteet palvelevat. Virastoilla ja taloilla on myös runsaasti kulttuurista ja sosiaalista merkitystä, joiden huomioon ottaminen kaupungin ja varsinkin keskustan suunnittelussa on hyvin tärkeää. Näiden virastojen sijoitus vaikuttaa ratkaisevasti siihen, minkälaiseksi kokonaisuus muodostuu ja miten keskusta voi täyttää tärkeää sosiaalista tehtävää kaupunkilaisten yhteisyyttä ja vapautta samanaikaisesti edustavana miljööna.<sup>118</sup>*

Kaupungin viihtyisyyttä ja monialaisuutta painotettiin ajan keskustelussa. Kaupungilla oli erilaisia funktioita, joista eräs oli kulttuurinen ja vapaa-aikaan liittyvä ja toinen liike-elämään liittyvä. Helsingin keskustan nähtiin muodostuvan tämänkaltaisista toiminnoista. Kuluttaminen ja ”citykulttuuri” olivat yleistymässä. Huvittelu ynnä muu vapaa-ajan toiminta oli yleistymässä sekkin. Tähän pyrittiin vastaamaan kaupunkisuunnittelussa.<sup>119</sup>

Erään tutkimuksen mukaan vapaa-ajan vietto jakaantuu kahteen ikäryhmään, joista ensimmäinen on alle 30-vuotiaiden ikäryhmä. Tälle ikäryhmälle on tyypillistä voimakkaasti viihteseen ja kodin ulkopuolella ikäryhmässä tapahtuvaan sosiaaliseen yhdessäoloon keskittyvä ulospäin suuntautunut toiminta. Tälle ikäryhmälle on tyypillistä runsas viihdepalveluiden käyttö. Toinen ikäryhmä käsittää perheelliset

---

<sup>117</sup> Allardt 1986, s. 16.

<sup>118</sup> Ibid. ; ks. kaupungin hierarkiasta ja toreista: Kajaste 1992, s. 27.

<sup>119</sup> Klinge & Kolbe 2007, s. 144.

ikäluokat, jotka viettävät suurimman osan vapaa-ajastaan kotona ja perheen parissa. Tämä ikäryhmä ei perusta niinkään palveluihin, vaan asuinympäristön läheisyyteen perustuviin aktiviteetteihin, kuten ulkoiluun ja pihalla olemiseen. Kyselyn perusteella kaupunkilaisilla on kolme vapaa-ajan vietto tapaa, joista ensimmäinen on asunto- ja perhekeskeinen vapaa-ajan käyttö, toinen urbaani palveluiden käyttö ja kolmas ulkoileva vapaa-ajan käyttö. 54 % vastanneista viettäisi aikaansa luonnossa ja 25 % viettäisi vapaa-aikansa asunnossa. Urbaaneja palveluita käyttäisi 16% ja asuntokeskeisiä toimintoja suorittaisi 50% vastanneista.<sup>120</sup>

Kaupunkimaisen elämänmuodon tyypeistä ja asukaskulttuureista sanotaan seuraavaa: ”18–22 vuotta: keskustassa viihtyviä urbaaneja nuoria, joita vetää keskustaan vilkas huiielämä ja monipuoliset vapaa-ajan palvelut sekä kaupungin sosiaalinen scene. Elämäntapa on suuntautunut kodin ja perheen ulkopuolelle ja vapaa-aikaa vietetään tavallisimmin ikäryhmissä. Sosiaalinen elämä koetaan tärkeämmäksi kuin asunnon ja sen fyysisen ympäristön ominaisuudet.

23–29 vuotta: Keskustan nuoria perheitä. Elämäntapa muuttumassa, jonka vuoksi asuinalueen valintapreferenssit ovat ristiriitaisia. Toisaalta arvostetaan keskustan tarjoamaa vilkasta huiielämää mutta samalla perhe- ja asuntokysymykset ovat nousemassa entistä tärkeämmiksi. Osa nuorista perheistä harkitsee poismuuttoa keskustasta, koska ovat tyytymättömiä asuntoonsa ja keskustan asuinympäristön ongelmiin erityisesti lasten kannalta.

Yli 65 vuotta: Viihtyvät keskustassa koska arvostavat sen hyviä ja monipuolisia palveluita sekä perinteistä kaupunkiympäristöä. Samoin he arvostavat vanhaa keskusta-asuntoaan ja perinteistä kaupunkimaista elämäntapaa. Tuttu kaupunkikuva koetaan tärkeäksi osaksi asukkaan identiteettiä.”<sup>121</sup>

Näyttää siltä, että keskustatoiminnot olivat perustumassa nuorisolähtöiselle kulutus- ja palvelukulttuurille. Nuoret ovat tutkimuksen mukaan aktiivisimpia palveluiden käyttäjiä. Nuorisokulttuuri näytti elävän kukoistustaan 1980-luvulla, jolloin palvelukulttuuri kehittyi entisestään teollisuuden vetäytyessä kaupungin laita-alueille.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> Lehtosaarni 1986, s. 14–15.

<sup>121</sup> Ibid.

<sup>122</sup> Kolbe 2002, s.431 ; Pulma 2000, s.247.

Teollisuudesta kirjattiin kaupunginsuunnittelulautakunnassa. Tällöin todettiin, että keskustahakuiselle teollisuudelle on oleellista tuotteen nopea pääsy markkinoille. Niin kutsutuksi lähitarveteollisuudeksi nähtiin korjaamot, ompelimot, ateljeet ja graafinen teollisuus. Tämän kaltaisten toimintojen katsottiin pyrkivän lähelle asiakkaita. Keskustan pienteollisuudella katsottiin olevan merkitystä alueen elävyydelle ja virikkeellisyydelle. Tavoitteeksi kirjattiin pienteollisuuden osalta, että sitä tuetaan keskustassa, kunhan se ei aiheuta ympäristöhaittoja.<sup>123</sup>

Jälkiteollisessa palveluyhteiskunnassa raskasteollisuus – ja teollisuus yleensä – oli alkanut siirtyä kaupungin laitamille. Nyt pienteollisuutta haluttiin jälleen tukea keskustan alueella sen vähennyttyä sotien jälkeisillä vuosikymmenillä. Teollisuuden osuudet Helsingissä olivat vuonna 1987: Metall- ja konepajateollisuus 44%, vastaavan luvun ollessa koko maassa 33%. Muita suuria teollisuuden aloja olivat elintarviketeollisuus sekä paperiteollisuus ja graafinen tuotanto. Graafinen tuotanto edusti suhteellisen suurta osuutta teollisuudesta verrattaessa koko maan keskiarvoon. Graafinen teollisuus oli juuri niitä aloja, joita pyrittiin tukemaan keskustan alueella, sillä tämä ala oli 1970-luvun lopulla muuttanut Helsingin kaupungin ulkopuolelle, sitä haluttiin jälleen tuoda Helsingin kaupungin rajojen sisäpuolelle. Teollisuus työllisti noin 17% Helsingissä ja 25 % muualla Suomessa vuonna 1987.<sup>124</sup>

Asumisesta kirjattiin:

*Ydinkeskustan kiinteistöissä on vielä asuntoja, mutta asuntojen osuus pienenee kuitenkin kaiken aikaa. Osa asukkaista toimii kiinteistöjen huoltotehtävissä. Muu asuminen on yleensä sijoittunut enimmäkseen liikekeskustan reuna-alueille. Tavoite: Asumisen osalta tavoitteena liikekeskusta-alueella pidetään nykyisen asuntokerrosalan määrän säilyttämistä mahdollisuuksien mukaan.<sup>125</sup>*

Asumista pyrittiin tukemaan ydinkeskustassa, jossa piilokonttorit veivät yhä enemmän alaa myös asumiselta. Yhdyskuntarakenne oli muuttunut epäsuotuisaksi

---

<sup>123</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>124</sup> Kolbe 2002, s. 431 ; Hyypiä 1987, s. 6 ; Herranen 1988, s.238.

<sup>125</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

asuinolojen suhteen, tähän seikkaan pyrittiin tuomaan muutos Helsingin kaupungin toimesta.<sup>126</sup>

Pihoista sanottiin puolestaan, että pihoja kehitetään alueen ominaispiirteitä huomioon ottaen. Tällöin esimerkiksi sisäpihojen merkityksestä työympäristön viihtyisyyteen puhuttiin. Keskustaan pyrittiin saamaan vilkkaimman jalankulun alueille korttelialueita läpäiseviä jalankulkuyhteyksiä. Samalla pihoja pyrittiin vapauttamaan tarpeettomasta huolto- ja pysäköintiliikenteestä.<sup>127</sup>

Tämä painotus viihtyisyyteen osui yksiin jalankulkualueiden yleistymisen kanssa keskustan kauppalaueella, jossa basaarit ynnä muut katetut kauppakujat olivat yleistymässä. Yhteiskunta oli siirtymässä jälkiteolliseen palveluyhteiskunnan aikaan, tämä näkyi myös keskustasuunnitelmissa.<sup>128</sup> Samalla piilokonttoristumista pyrittiin hillitsemään kaupungin keskustassa, jossa asunnot olivat siirtymässä muualle.

Rakennussuojelusta todettiin kaupunginsuunnittelulautakunnassa, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset pyrittäisiin suojelemaan. Myös kaupunkikuvan kannalta tärkeät miljööt pyrittiin suojelemaan. Kaupunkikuvasta todettiin:

*Helsingin keskustan eri aikakausina tonteittain, mutta yhtenäistä rakennustapaa noudattaen rakentuneessa ja rakentuvassa, vanhaan tonttijakoon ja umpikortteliperiaatteeseen perustuvassa kaupunkirakenteessa uudisrakentamisen tulee noudattaa ympäröivän rakennetun alueen mittakaavaa sekä muita kaupunkikuvallisia ja toiminnallisia suunnitteluperiaatteita eheän miljöön saavuttamiseksi. Kaupunkikuva ja sen omaleimaisuus vanhassa kaupungissa on paljolti historiaa, eri aikakausien jättämää jälkeä, ei vain korkeinta luokkaa olevia kauneusarvoja. Rakennusten tarkastelu yksityisinä säilyttämiskohteina ei yksinomaan ole merkityksellistä. Olennaista on kaupunkikuva kokonaisuutena ja miljöön aikakerrostuneisuus.*

---

<sup>126</sup> Ibid.

<sup>127</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>128</sup> Kolbe 2002, s.431.



*Tavoite: Suunnittelun lähtökohtana on muutosten ja uudisrakentamisen sopeuttaminen rakennettuun ympäristöön.<sup>129</sup>*

Tämä seikka korosti jälleen Helsingin kaupungin kaksikerrostuneisuutta, jossa vanhempi osa haluttiin säilyttää uuden vallatessa tilaa liikekeskustan alueella. Nämä kaksi trendiä, rakentaminen ja säilyttäminen, olivat vallalla jälkitekollisessa Helsingin kaupunkikulttuurissa. Erään kyselyn mukaan 38% vastanneista halusi säilyttää ja suojella vanhoja rakennuksia. Yleinen mielipide näytti siis jokseenkin tukevan vanhojen rakennusten säilyttämistä uusien liikerakennusten viedessä jatkuvasti tilaa liikekeskustassa.<sup>130</sup> Lisäksi todettiin:

*Helsingin keskustassa vallitsee selväpiirteinen ruutukaava ja sen suorakulmaiseen katuverkkoon perustuva katutila. Korttelit ovat umpikortteleita, rakennukset rajoittuvat korttelin kadunpuoleiseen rajaan ja kortteleita kiertävät jalkakäytävät. Lähtökohtana kaikessa suunnittelussa pidetään olemassa olevaa umpikortteliperiaatetta tontin kadunpuoleiseen rajaan ulottuvin rakennuksin. Katutasossa tulee pyrkiä selkeään katutilaan, välttämällä voimakkaita sisäänvetoja ja korttelin kulmien avaamista. Kortteleiden sisäosiin avattavien jalankulku- ja ajoaukkojen mittasuhteiden tulee noudattaa vanhan katukuvan mittakaavaa. Katujen perinteisen luonteen tulee säilyä ja jalkakäytävien tulee säilyttää asemansa pääjalankulkuakseleina. Uudisrakennusten korkeuden tulee sopeutua viereisten rakennusten korkeuksiin ja Helsingin perinteelliseen silhuettiin. Tavoite: Uudisrakennukset tulee yleensä suunnitella siten, että vanha tonttijako on havaittavissa ja kaupunkikuvan mittakaava säilyy.<sup>131</sup>*

Samalla kun uudisrakentamista harjoitettiin, haluttiin säilyttää vanhan keskustan luonne. Tällöin pyrittiin yhdenmukaisuuteen vanhan saneerauksen ja uuden rakentamisen välillä.

---

<sup>129</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

<sup>130</sup> Lehtosaarni 1986, s.37.

<sup>131</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

Katutilan käytöstä sanottiin kaupunginsuunnittelulautakunnassa, että jalkakäytäviä levennetään ja jalankulunkannalta merkittäviä katuja muutetaan kävelykaduiksi tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Joukkoliikenteessä pyrittiin ottamaan huomioon palvelujen ja jalankulkijoiden sijainti, lisäksi kiinnitettiin huomiota ympäristöhaittojen vähentämiseen. Ajoneuvoliikennettä pyrittiin ajamaan pois katuosuuksilta, joilla jalankulkuolosuhteita pyrittiin parantamaan.<sup>132</sup>

Suunnittelu näytti korostavan liikekeskustan suosimista. Katettujen kävelykatujen turvaaminen ja palvelujen huomioon ottaminen olivat selviä merkkejä keskustan liike-elämän tukemisesta. Keskustaan haluttiin tehdä erillinen alue jalankululle, joka tukisi palvelusektoria myös joukkoliikenteellisin keinoin.

## **5 Ruoholahden, Töölönlahden ja Kampin alue 1970- ja 1980 -luvulla**

### **5.1 Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu**

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa käytiin keskustelua Kamppi–Töölönlahti alueen asemakaavakilpailusta vuonna 1984. Tavoitteena oli: ”kaupunkirakennustaiteellisesti korkeatasoinen kokonaisratkaisu, joka toimintojen osalta täydentää nykyistä keskustaa ja ottaa huomioon sen rakenteelliset periaatteet ja Helsingin pääkaupunkiluonteen.”.

Tavoitteiksi katsottiin Töölönlahden maisematilan säilyttäminen. Töölönlahti haluttiin liittää osaksi keskustan perinteistä kaupunkijärjestelmää. Mannerheimintie toimisi tässä katsannossa välittäjänä. Tavoitteeksi katsottiin myös eduskuntatalon arvon korostaminen esimerkiksi sen eteen muodostettavalla aukiolla. Töölönlahden tuli olla näkyvä osa kaupunkia. Suunnitelmakilpailussa oli otettava huomioon tulonäkymät Töölönlahdelle esimerkiksi junalla liikuttaessa. Kaisaniemen puiston ja Töölönlahden kiinnittäminen keskustarakenteeseen nähtiin tärkeänä. Töölönlahden

---

<sup>132</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.6.

merkitystä viheralueena korostettiin. Lisäksi alueelle haluttiin turvallinen ja viihtyisä jalankulkuympäristö.<sup>133</sup>

Näyttää siltä, että Töölönlahdesta haluttiin tehdä maisematilallinen virkistysalue, jossa kevyt liikenne vallitsisi ja joka yhdistyisi Mannerheimintien maisematilallisesti. Näkyvyys alueelle haluttiin säilyttää sinne tultaessa, sitä ohittaessa tai alueelta lähdetessä. Puistot haluttiin kiinnittää nyt näkyvämmiin kaupunkirakenteeseen. Tämä oli osa palvelukulttuuritrendiä, jossa vapaa-ajan käyttö yleisty ja virkistysalueiden merkitys kasvoi. Puistoihin ja virkistysalueisiin haluttiin käyttää nyt enemmän huomiota. Kolme palkittua suunnitelmaa noudattivat lopulta Alvar Aallon perintöä, jossa puistomainen vyöhyke nähtiin jo pohjoisesta tultaessa.<sup>134</sup>

Erään tutkimuksen mukaan ulkoilualueiden käyttö ja koulusivistys ovat suoraan verrannollisia. Tällöin mitä koulutetumpi asukas on, sitä enemmän hän käyttää kaupungin ulkoilualueita. Ulkoilualueiden viihtyisyyden lisääminen saattoi viestiä siitä seikasta, että näiden kysyntä oli kasvamassa. Kasvun kysyntään on saattanut osaltaan vaikuttaa koulusivistyksen lisääntyminen Helsingissä. Ammattiopin saantia laajennettiinkin 1960-70 luvulla merkittävästi. 1980-luvulla yli puolet kulloisestakin ikäpolvesta etsiytyi ylioppilaskoulutukseen.<sup>135</sup>

Helsingin kaupunki eli väestökehityksen tasaantumisen aikaa. Tuolloin rakentaminen ja asuntotuotanto oli vähentynyt. Myös teollisuuden ja rakennustoiminnan työpaikkojen määrä oli laskenut. Ekspansiivinen kasvupolitiikan aika oli ohitse 1980-luvulle tultaessa. Tällöin olemassa oleviin resursseihin sopeuduttiin. Tavoitteeksi asetettiin palveluiden, työpaikkojen ja ympäristön harmonia. Tämä näkyi myös Töölönlahden ja Kampin alueen suunnittelussa.<sup>136</sup>

Erään tutkimuksen mukaan ihmisellä on neljä suhdetta luontoon. Ensimmäinen luontosuhde on humanismi, joka painottaa luontoa ihmisen palvelijana ja jota voidaan muokata ihmisen kannalta paremmaksi. Tarkoitus ei kuitenkaan ole alistaa

---

<sup>133</sup> Hd:4 ; ks myös Helsingin kaupunkisuunnittelu s. 33.

<sup>134</sup> Lehtovuori 2010, s. 183.

<sup>135</sup> Väisänen 1989, s. 32 ; Rahikainen 1992, s. 82.

<sup>136</sup> Kolbe 2002, s. 431 ; Schulman 2000, s. 65.

tai riistää luontoa. Toinen käsitys on utilismi. Tässä luontosuhteessa on energia ja raaka-ainevarasto. Luonnon tulee tässä näkemyksessä tarjota resursseja tieteellisteknilliselle toiminnalle. Kolmas luontosuhde on mystismi. Tässä katsannossa luonnolla on pyhä arvoituksellinen olemus. Luonto vastaa ominaisuuksiltaan ihmistä ja on yhtä henkinen kuin ihminen. Tämä näkökanta painottaa ykseyden välitöntä kokemista luonnon ja ihmisen välillä. Neljäs luontosuhde on naturismi. Tässä näkökannassa luonnolla on itseisarvo. Kaikilla eliölajeilla nähdään olevan tasa-arvoinen asema.<sup>137</sup>

Tätä teoriaa soveltaen voidaan todeta, että Helsingissä harjoitettiin jokseenkin humanistis-utilistista ja naturistista luontosuhdetta. Töölönlahden luonnollisuus haluttiin säilyttää itseisarvona. Siltä haluttiin ennen kaikkea virkistyksellisiä toimintoja, jotka liittyivät luonnonmaisemaan ja sen katkeamattomuuteen muuhun ympäristöön nähden.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puhui maankäyttöperiaatteista:

*Alueelle Ia- [Kampin alueelle] voidaan sijoittaa ydinkeskustaan ja sen reuna-alueille luontevasti soveltuvia, nykyisen keskustan toimintoja täydentäviä hallinto- ja palvelutoimintoja. Kaupallisen palvelun ja toimistojen kerrosalan tulisi käsittää ensisijassa pieniä ja keskisuuria, runsasta asiakasliikennettä edellyttäviä yksiköitä. Uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä (yli 15 000 neliömetrin huoneistot) ei alueelle ole tarkoitus sijoittaa.<sup>138</sup>*

*Alueen Ia uudisrakennettava kerrosala saa olla n. 50 000 – 100 000 neliometriä. Uudisrakennettavasta kerrosalasta enintään 25% saa olla vähittäiskaupan ja muun kaupallisen palvelun tiloja ja vähintään 10% tulisi varata julkisille kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluille.”<sup>139</sup>*

*Alueelle Ib- [Töölönlahden alueelle] saa sijoittaa sellaisia kulttuuri-, virkistys- ja vapaa-ajan sekä hallinnon palveluja, joiden tulee sijaita valtakunnallisesti näin keskeisellä ja arvokkaalla alueella. Lähinnä alueen eteläisin osa soveltuu keskustan reuna-alueen toiminnoille. Kaupallisia palveluja saa kuitenkin sijoittaa vain alueen toiminnallisen monipuolisuuden ja jalankulkuympäristön*

<sup>137</sup> Haavisto 1991, s. 9 ; ks. myös Karvinen1995, s. 51.

<sup>138</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>139</sup> Ibid.

*etäisyyden edellyttämä määrä. Tällöin kyseeseen tulevat esim. pienehköt erikoistavaramyymälät, kahvilat, ravintolat, kioskit tms.*<sup>140</sup>

Näyttää siltä, että elinkeinotoimintaa haluttiin rajoittaa Kampin ja Töölönlahden alueilla. Rajoitukset näyttävät menevän yksiin ajatuksen kanssa, jossa Helsinki haluttiin nähdä myös muuna kuin työpaikkamatkailijoiden ohikulkupaikkana. Suuria elinkeinorakennuksia haluttiin välttää ja Töölönlahden luonnonmukainen ja autoton ympäristö säilyttää. Terassitorin idea oltiin näemmä hylkäämässä. Vähintään 10% kerrospinta-alasta haluttiin säilyttää kulttuuri- ja julkisiin palveluihin Kampin alueella. Suuria yhteen tarkoitukseen kirjattuja rakennuksia haluttiin välttää alueella.<sup>141</sup>

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa kaavailtiin Kampin asemaa Helsingin keskustassa. Suositusluonnoksessa annettiin kaksi vaihtoehtoa Kampin rakentamiseksi: ensimmäisen käsittäessä maksimaalisen hyödyn periaatteen ja toisen käsittäessä ”keskustan palvelukirjon täydentämisen, eli täydentämislinjan.”.

Teholinjan periaatteina olivat muun muassa maksimaalinen vuokratuotto maa-alasta. Tässä linjassa eniten tarjoava otettaisiin vuokralaiseksi. Tässä mallissa liiketilat tulisi ”Forum-tyyppiseen” käyttöön. Näitä Forum-tyyppisiä keskuksia ei siltikään pitänyt suunnitella liian suuriksi, jottei ydinkeskustan painopiste muuttuisi. Tästä voisi seurata keskustan reunaosien näivettymistä, kaupunginsuunnitteluvirastossa todettiin. Forum-tyyppisten liiketilojen ei juuri katsottu lisäävän palvelutarjonnan kirjoa, vaan ne pyrkivät palvelemaan varakkaita asiakkaita aloilla joita keskustassa jo oli.

Täydentämislinjan periaatteet olivat: ”Kaupunki perustaa kehitysyhtiön, joka rakentaa kiinteistön, tilat vuokrataan valikoiduille yrityksille. Tilojen tuotto olisi pienempi kuin maksimaalisen hyödyn periaatteessa, koska ainakin osaa yrityksistä täytyisi tukea. Liiketilat varattaisiin ensisijassa muille kuin ydinkeskustassa oleville liiketoiminnoille”. Nämä toiminnot, kaupunginsuunnitteluvirasto toteaa, olisi hyvä suunnata nuorisolle, keskustan suurimmalle käyttäjäryhmälle ainakin iltaisin.

Mallina toimisi Covent Garden-alue tai Forum-Les halles, jotka toimivat koko päivän aikana nuorison oleskelualueena. Liiketiloja täydentäisi keskustan nuorisotalo tai

---

<sup>140</sup> Ibid.

<sup>141</sup> Herranen 1997, s.191.

jokin muu vastaava. Toimistotilat varattaisiin myös tässä vaihtoehdossa vuokratuoton maksimoinnin periaatteella pieninä yksikköinä.<sup>142</sup>

Nuorisokulttuuri oli heräämässä palvelukulttuurin yhteydessä. Tämä otettiin huomioon kaupunginsuunnittelussa, jossa kaavailtiin nuorisolle suunnattuja palvelutiloja.<sup>143</sup> Kaupunki pohti samalla maankäyttöä, jossa suurten kauppakeskusten kehittymistä pyrittiin hillitsemään, sillä tämä saattaisi tehdä hajanaisen keskusrakenteen ja jo olemassa olevien keskusta rakenteiden siirtymistä laita-alueille. Näyttää siltä, että kaupallistuminen ja kulutuskulttuuri teki tuloaan vauhdikkaasti 1980-luvulla. Ostoskeskuksesta Kampin alueella puhuttiin jo tuolloin.

Museolautakunta ehdotti kaupunginhallitukselle, että kaupunginmuseon lisärakennushanke sijoitettaisiin Töölönlahden eteläpuoliselle alueelle. Rautatiehallituksen rataosasto ehdotti puolestaan hotellitontin kaavoittamista Asemakain pohjoispuoliselle alueelle. ”Valmisteluosapuolet ovat edellyttäneet, että seuraavat hankkeet otetaan huomioon I-alueen ehdotuksissa huomioon: päärautatieaseman hallintosiiven laajennus, ratapihan huoltorakennus, kaukoliikenteen linja-auto-asema, hotelli, kaupunginmuseon uudisrakennus ja Finlandia-talon näyttelytilat.”<sup>144</sup> Muita hankeideoita Kampin- ja Töölönlahden alueelle olivat muun muassa: Nykytaiteen museo, keskustan monitoimitalo, tiedekeskus, kansainvälinen instituuttirakennus ja suuri konserttisali.”<sup>145</sup> Lisäksi linja-autoliikenteen terminaalitoiminnoista puhuttiin:

*kilpailu alueelle I on sijoitettava kauko-, lähi- ja paikallisliikenteen terminaalitoimintojen seuraavat laiturij- ja pikapysäköintitilat: Kaukoliikenne: Henkilöasema: 9 tulolaituria; Lähiliikenne: Etelä-Espoon suunta 7 kappaletta, Pohjois-Espoon suunta 1 kappale, Mannerheimintie 9 kappaletta; Paikallisliikenne: Lauttasaaren suunta: 2 kappaletta, Runebergin suunta 4 kappaletta, Mannerheimintien suunta 2 kappaletta.*<sup>146</sup>

---

<sup>142</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.2.9.

<sup>143</sup> Ibid. ; Lehtosaarni 1986, s. 14–15; Kolbe 2002, s. 431.

<sup>144</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>145</sup> Ibid.

<sup>146</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

Rakennusaikeet olivat monien instituutioiden osalta nähtävissä Töölönlahden tapauksessa. Niin rautatiehallitus kuin museolautakunta olivat osaltaan vaikuttamassa päätösten lopputuloksiin. Liikenne ja kaavoitus näyttivät hakevan yhtäläisiä intressejä. Linja-autoliikenteen sijoittaminen alueen läheisyyteen oli sekoin puheenaiheena. Joukkoliikenne pysyi toisarvoisena tekijänä kaupunkisuunnittelussa aina 1960-luvulle saakka. 1970-luvulla aloitteet joukkoliikenteen kehittämiseksi yleistyivät. Tällöin nähtiin, ettei joukkoliikenteen suunnitteluun oltu kiinnitetty tarpeeksi huomiota.<sup>147</sup>

Töölönlahden alueesta valtio omisti 27 hehtaaria, joka vastasi kolme neljäsosaa koko Töölönlahden omistuksesta. Kaupunki omisti loput hehtaarit. Maapoliittisesta myllerryksestä päästiin sopuun lopulta vuonna 1986, jolloin alueelle saattoi rakentaa yli rajojen. Tällöin päätettiin, että alueelle rakennettavasta kerrosalasta valtio saa 38% ja kaupunki 62%. Valtio halusi saada kuitenkin omistamastaan maasta saman taloudellisen hyödyn kuin Helsingin kaupunki. Tällöin käytettiin jyvityskertoimia, jotka saivat maanarvon tasoitetuksi. Painokertoimia olivat: Liike- ja myymälärakennusoikeus: 4, toimisto- ja hotellirakennusoikeus: 3, Hallinto- ja virastorakennusoikeus: 3, asuntorakennusoikeus: 2, opetus-, sosiaali-, kulttuuri-, museo-, liikunta- ja viihdetoiminnan rakennusoikeus: 1, Linja-autoaseman, tavaraterminaalin ja liikenteen huoltoa palveleva rakennusoikeus: 1, yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva rakennusoikeus : 1.<sup>148</sup>

Näitä suunnitelmia rakennuksista ei voitu siltikään toteuttaa, sillä ministeriö kielsi vahvistavansa korttelikohtaisesti valmistettuja asemakaavoja, elleivät ne pohjautuneet valtuuston hyväksymään osayleiskaavaan. Tällöin Helsingin kaupunki tuli johdatetuksi pitämään arkkitehtikilpailu Kampin- ja Töölönlahden alueella. Kilpailu pidettiin samana vuonna kun maankäytön ongelma Helsingin kaupungin ja valtion välillä saatiin ratkaistuksi.<sup>149</sup> Suunnitteluohjeet Kampin- ja Töölönlahden suunnittelukilpailussa lopulta kuuluivat:

---

<sup>147</sup> Herranen 1988, ss. 251, 253.

<sup>148</sup> Martinsen 2000, s.84–85 ; Nevanlinna 2012, s.256.

<sup>149</sup> Ibid, s. 86.

*kulttuurihistoriallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaana pidetty rakennuskanta edellytetään säilytettäväksi. Muun rakennuskannan huomioon ottaminen jäisi kilpailijan harkittavaksi. Kilpailijan ei ohjelmaluonnoksen mukaan tarvitse ottaa huomioon kaupungin ja valtion omistamien alueiden välistä rajaa toimintojen sijoitusta harkitessaan. Ratapihan päälle rakentaminen todetaan eräin edellytyksin mahdolliseksi. Samalla kuitenkin korostetaan, että kilpailijan tulee kiinnittää sitä harkitessaan huomiota kaupunkikuvallisiin ja taloudellisiin seurausvaikutuksiin.*<sup>150</sup>

Arvostelupöytäkirjassa kirjattiin kokonaisratkaisusta ja sen lähtökohdista. Ensiksi todettiin, että Kamppi-Töölönlahti on Helsingin eri kaupunginosia ja vapaa-alueita yhdistävä alue. Aluetta todettiin kehitettävän ensisijaisesti kaupunkilaisten kohtaamispaikkana ja henkilöliikenteen yhteysalueena, ”ei uutena monumentaalirakennusten keskuksena, tavarataloalueena tai toimistotalojen huomattavana laajennusalueena”. Toiseksi todettiin, että alue on maan tärkein henkilöliikenteen solmukohta. Jalankulun ja joukkoliikenteen järjestämisen todettiin olevan kiireellisintä. Kolmanneksi todettiin, että liikennejärjestelyt toteutetaan etupäässä maan pinnalla tunneleita ja maanalaisia tiloja välttäen. Maan tasossa olevan ympäristön todettiin olevan etusijalla. Neljänneksi todettiin, että Töölönlahden eteläpuolelle on osoitettavissa puistoalueiden yhteyteen myös rakentamismahdollisuuksia tulevaisuuden tarpeita varten. Kampin todettiin olevan väljä saumakohta vanhan kivikaupungin ja Töölön kaupunginosan välillä.<sup>151</sup>

Kamppi-Töölönlahti alueesta haluttiin tehdä Alvar Aallon perinnettä kunnioittaen maan kulttuuripääkaupungin monumentti, mutta tässä tapauksessa Töölönlahtea ympäröivistä kulttuurirakennuksista oltiin luovuttu vastoin Aallon alkuperäistä suunnitelmaa. Töölönlahti toimi nyt ihmisten virkistysalueena ja kohtaamispaikkana, jonne ei uusia monumentaalirakennuksia haluttu. Ajat olivat muuttuneet sitten Alvar Aallon aikojen, jolloin monumentaalirakentaminen näytti olevan vielä jokseenkin muodikasta. 1980-luvulla nousi ensimmäistä kertaa kritiikki funktionalismia vastaan. Tällöin kritiikki kohdistui funktionalismiin siten, että se nähtiin liian pelkistävänä ja

---

<sup>150</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukas yhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>151</sup> Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu



liian suuria kokonaisuuksia käsittelevänä. Suunnittelu eteni nyt osissa, ei suurina keskustasuunnitelmina.<sup>152</sup>

Kampista sanottiin, että ”Kampin vielä rakentamaton alue järjestetään henkilöliikenteen terminaaleihin liittyviksi avoimiksi kaupunkitiloiksi, toreiksi, kaduiksi ja puistikoiksi.”. Uutta kerrosalaa sai olla kilpailuohjelman alarajan mukaisesti noin 50 000 neliometriä. Lisäksi todettiin että suurten liikkeiden ja toimistojen vastapainoksi alueelle sijoitettaisiin eri väestöryhmille sopivia kansalais- ja vapaa-ajan toiminnan tiloja. Myös julkisen palvelun tiloja ja liiketiloja erikoispalvelujen pieninä yksikköinä.<sup>153</sup>

Arvostelupöytäkirjassa todettiin Töölönlahden maisemasta. Töölönlahti nähtiin eri kaupunginosia kokoavana laaksomaisena maisematilana. Aluetta suunniteltiin kehitettävän pääasiassa maisemapuistona, johon kuuluisi luonnonmukaisia rantoja. Rantaa sanottiin laajennettavan ainakin jonkin verran etelään päin. Kulkuyhteyksiä sanottiin parannettavan sisälahtien rantoja pitkin. Töölönlahden eteläpuolelle sanottiin voitavan sijoittaa Finlandiatalon ja kaupunginteatterin tapaisia rakennuksia puisto- ja vesialueiden äärelle.<sup>154</sup>

Näyttää siltä, että Töölönlahden eteläpuoli haluttiin säilyttää poikkeuksena, jossa rakennuksia saatettiin sijoittaa Töölönlahden rannoille. Tämän lisäksi vanhat alueella olevat rakennukset haluttiin säilyttää. Liiketiloja haluttiin sijoittaa Kampin alueelle vain pieninä erikoispalvelun yksikköinä. Jäljellä olevasta vapaasta alueesta kaavailtiin tehtävän henkilöliikenteeseen terminaaleihin liittyviä toreja ja avoimia kansalaistiloja.<sup>155</sup>

Kampin- ja Töölönlahden alueesta todettiin arvostelupöytäkirjassa, että toimintojen monipuolisuuden ja alueen elävyyden kannalta olisi oltava riittävät ja turvalliset tilat jalankululle. Samalla painotettiin perinteisiä tori- ja katutiloja. Ulkoilualueita ei haluttu rasittaa liikaa toiminnoilla, vaan rauhalliset puistot ja levähdyspaikat haluttiin säilyttää. Alueella olevia toimistotiloja pyrittiin muuttamaan tarpeen mukaan yleisöä

---

<sup>152</sup> Knuuti 1993, s.26 ; Schulman 2014, s.51.

<sup>153</sup> Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu

<sup>154</sup> Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu

<sup>155</sup> Ibid.

palveleviksi. Kulttuurin tilat sijoitettiin ensi sijassa muiden toimintojen lomaan, ei eristetyiksi laitos-saarrekeiksi.<sup>156</sup>

Vaikuttaa siltä, että jalankulkua tai kevyttä liikennettä ja henkilöautoliikennettä haluttiin tasapainottaa Kampin- ja Töölönlahden alueella. Mahdolliselle tiiviille toimistorakentamiselle haluttiin antaa vaihtoehtoisia palveluita Kampissa. Ulkoilu- ja virkistysalueiden merkitystä korostettiin Töölönlahdessa. Kansalais- ja kulttuuritoiminta haluttiin taata myös Kampin alueella, johon näihin soveltuvia tiloja varattiin sieltä täältä toimistorakennusten seasta.

Vallalla oli trendi, jossa asumista ja asukasystävällistä ympäristöä pyrittiin lisäämään teollisuuden ja elinkeinojen kustannuksella, joille tarjottiin tiloja kaupungin laitamilta kuten Pasilasta. Jo vuonna 1967 tavoitteeksi asetettiin 600 000 asukkaan kaupunki vuoteen 1980 mennessä. Kaupunki näytti ainakin halukkuutta pysyvän tavoitteessaan, vaikkakin tavoite oli hieman ylimitoiteltu. Vaarana oli, että kaupunkirakenne olisi vinoutunut entisestään asuinpaikkojen vähetessä. Naapurikunnat Espoo ja Vantaa vetivät suurimman osan asukkaista. Tähän Helsinki halusi vastata tavoitepyrkimyksillään ja asukasystävällislähtöisine palveluineen.<sup>157</sup>

Kamppi-Töölönlahti kilpailuun liittyen järjestettiin yleisötilaisuus Helsingin Säätytalolla. Tilaisuuteen osallistui monia ihmisiä yhteiskunnan eri osa-alueilta. Käsiteltävistä asioista lähetettiin kirje Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnalle:

*Ennen suuntaa antavien osaratkaisujen tekoa olisi mielestämme perusteellisesti harkittava myös niiden väestöryhmien arvoja ja tarpeita, jotka joka tapauksessa muodostavat ydinkeskustan käyttäjien valtaenemmistön. Yhdymme professori Paavo Uusitalon asiantuntijalausuntoon, jonka mukaan keskustan täydennysrakentamisen tehokkuutta olisi arvioitava väestön käytettävissä olevan tilan perusteella, ei kansallisten tai ylikansallisten instituutioiden hallintofunktiolla. Tämän kriteerin merkitys korostuu tulevaisuudessa, koska olemme automaation myötä siirtymässä*

---

<sup>156</sup> Ibid.

<sup>157</sup> Herranen 1997, s. 161–167.

*ihmistyökeskeisestä vapaa-aika keskeiseen yhteiskuntaan. Tämä tulisi ottaa huomioon entistä enemmän kaupunkisuunnittelussa mm. luomalla ydinkeskustaan mielekkään vapaa-aikaelämän puitteet.*<sup>158</sup>

Yleinen mielipide näytti suosivan vapaa-aika keskeistä ajattelutapaa. Kirjeellä haluttiin muistuttaa, että eri väestöryhmien tarpeet oli huomioitava. Tavoitteeksi asetettiin väestölähtöinen toimintojen kartoitustapa institutionaalisen kartoitustavan sijaan.

Helsingin kaupungin keskustasta oli vapautumassa tilaa yhteisötoiminnalle, kun tehtaat, terminaalit, sairaalat ja satamat olivat muuttamassa kaupungin laita-alueille. Näyttää siltä, että tätä tilaa pyrittiin nyt saamaan sosiaalisen toiminnan piiriin.<sup>159</sup>

Kirjeessä todettiin, että puhdas luonto on itseisarvo pääkaupunkia suunniteltaessa. Toiseksi painotettiin sitä seikkaa, että tieto- ja liikenneteknologia mahdollistaisi tulevaisuudessa yritysten ja työpaikkojen siirron pois keskustoista: ”Tieto- ja liikenneteknologian kehitys tekee mahdolliseksi yritysten, laitosten ja työpaikkojen siirron pois keskustoista ja tilan saamisen lisääntyvälle vapaa-ajan tarpeille ja toiminnoille.”. Kolmanneksi kirjeessä vaadittiin, että Töölönlahti säilytetään luonnonmukaisena. Töölönlahteen ei saanut kirjeen mukaan rakentaa keinorakenteita tai rakennuksia. Liikennettä ei niin ikään saanut tuoda lähemmäksi lahtea. Töölönlahtea tuli ”rikastaa luonnon omilla ehdoilla”. Neljänneksi Kamppi–Töölönlahti aluetta haluttiin kehitettävän ihmisten kohtaamispaikkana:

”[...]Kohtaamisen laatu ja sisältö riippuvat niistä elämän puitteista, jotka alueelle luodaan. Näiden olisi oltava ihmisen fyysistä ja henkistä terveyttä ja kasvua sekä mielekästä sosiaalista toimintaa tukevia.”. Kirjeessä ehdotettiin Töölönlahden raidepihalle ”roomalaisen kulttuurikylpylän nykyaikaista muunnosta”. ”Se voisi olla kaikille kansalaisille avoin fyysisen ja henkisen kulttuurin sekä sosiaalisen yhteisyyden viljelykeskus”, kirjeessä todetaan. Viidenneksi kirjeessä todetaan, kuinka eduskuntatalon vastapäiseen tilaan tulisi sijoittaa oopperatalo. Alue ei kirjeen mukaan saisi jäädä elottomaksi, niin kuin kävisi jos alueelle sijoitettaisiin ”jokin hallintorakennus” tai ”pelkkä toriaukea”. Kuudenneksi autoliikennettä toivottiin

<sup>158</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>159</sup> Klinge & Kolbe 2007, s. 126-127.

siirrettävän pois keskustasta tai ohjattavan tunneleihin. Melun ja saasteen todettiin olevan ympäristön pahimmat pilaajat. Lisäksi kyseenalaistettiin suuren linja-autoterminaalien suunnittelu alueelle. Seitsemänneksi pyydettiin riittävän turvallisten ja viihtyisien tilojen lisäksi pyöräilyteitä ydinkeskustaan ja sen läpi.

Kahdeksanneksi kirjeessä vaadittiin laitos- ja konttoritilojen siirtoa muualle. Tässä kohden vaadittiin pääpostitalon siirtoa muualle ja muiden rakennusten, jotka eivät ole tarkoitettu yleisön henkilökohtaiseen palveluun. Näiden konttorien tilalle olisi sijoitettava yleisöpalveluita ja kansalaistoimintatiloja, kirjeessä todetaan. Yhdeksänneksi kirjeessä vaadittiin julkisten ”monumentaalirakennusrykelmien” poistoa suunnitelmista. Lisäksi viheralueita tulisi kirjeen mukaan lisätä kaikkialla. Kymmenenneksi kirje peräänkuuluttaa kulttuurikehityksen suunnan kartoittamista. Kirjeessä sanotaan, että suuri kulttuurilaitos ei ole tae kulttuurin kukoistukseen. Kirjeessä todetaan, että ”ehkä olisi myös aika ryhtyä integroimaan kuvaamataide kaikkeen rakentamiseen, sen sijaan että rakennetaan hätäisesti elottomia laitoksia ja sijoitetaan taide erillisiin museoihin ja halleihin.”<sup>160</sup>

Näyttää siltä, että yleisö halusi aatekilpailulta ennen kaikkea vapaa-ajan toimintoja ja virkistystä tukevia päätöksiä. Suunnittelun tulisi yleisen mielipiteen mukaan tapahtua kaupunkilaisten lähtökohtia painottaen, ei institutionaalisia seikkoja painottaen. Luonnonalueiden säilyttämistä arvostettiin huomattavasti Töölönlahdesta puhuttaessa. Viihtyisyyden ja luonnonmukaisuuden korostaminen oli yleistä julkisessa mielipiteessä.<sup>161</sup>

Kampin alueesta kirjoitettiin kaupunginhallituksessa. Kampin alueesta todettiin, että liike- ja toimistorakennusten vastapainoksi alueelle sijoitettaisiin eri väestöryhmille tarkoitettuja vapaa-ajantoiminnan ja julkisen palvelun tiloja. Tennispalatsi voitiin korvata uudisrakennuksella sillä ehdolla, että tähän kiinteistöön sijoitettaisiin liikunta- ja harrastustiloja. Lasipalatsista todettiin, että sen tilat avataan kaupunkilaisten vapaa-ajan toiminnalle. Kampin alueesta todettiin yleisesti, että

---

<sup>160</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>161</sup> Ibid.

alueen tulisi olla kiinnostava ja monipuolinen niin fyysisen rakenteen kuin toimintojenkin osalta.<sup>162</sup>

Tämä seikka osoittaa kuinka Helsingin kaupunki oli valmis tasapainottamaan vinoutunutta kaupunkirakennetta. Julkisia palveluita haluttiin lisätä ja asukasystävällistä ympäristöä kehittää entisestään.

Töölönlahden eteläpuolisesta alueesta todettiin, että alue suunniteltaisiin lähinnä kulttuuri-, virkistys-, ja vapaa-ajanpalveluiden alueena, ”Jonne toimintojen monipuolisuuden edellyttämässä määrin sijoitetaan hallintotiloja, hotelli- ja asuintiloja sekä kaupallisia palveluja”. Erottajan ja pääpostitalon välinen Mannerheimintien katutila suunniteltiin yhdistettäväksi Töölönlahteen ”väljän, avoimen kaupunkitilan välityksellä”. Samalla radan suuntaisten kortteleiden määrää ja korkeutta rajoitettiin, ettei näkymä Kallion ja Kruununhaan kaupunginosien suunnasta estyisi Töölönlahdelle ja eduskuntatalolle. Lisäksi sanottiin, että nämä tontit olisi pidettävä minimissä, jottei radan itä- ja länsipuolet eristyisi toisistaan.

”Samalla voidaan säilyttää Helsinkiin junalla saapuvan matkustajan poikkeuksellinen näkymä, jossa ovat rinnan Suomen valtio- ja kulttuurihistoriallisesti ehkä tärkeimmät rakennukset, Finlandia-talo, kansallismuseo ja eduskuntatalo. Tämä Helsingin keskustan ominaispiirre tulee säilyttää ja sitä tulee korostaa jatkosuunnittelussa.”, kaupunginhallitus totesi.

Lisäksi todettiin: ”Töölönlahden eteläpuoliselta alueelta tulee osoittaa paikat seuraaville yksittäisille hankkeille, jotka mitoitetaan kilpailuohjelman mukaan:

1. Postitalon laajennus 2. Valtion virasto- ja hallintorakennus 3. Rautatieaseman huoltotilat 4. Kaupunginmuseon laajennus 5. Taidemuseo 6. Hotelli 7. Vapaa-ajan rakennus puiston yhteyteen 8. Yksi tulevaisuuden varaus yleiseen käyttöön tulevaa rakennusta varten.”<sup>163</sup>

Suunnitelmissa näytti olevan paljon rakennushankkeita sijoitettavaksi Töölönlahden alueelle. Aluetta haluttiin vaalia myös maisema-arkkitehtuurisesti. Näkyvyyttä alueelle radalta ja eri kaupunginosista haluttiin vaalia. Vapaa-ajan toimintoja haluttiin lisätä Töölönlahden alueella ja säilyttää alue pääasiassa

<sup>162</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>163</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

virkestysalueena. Alueesta ei saanut tulla uutta monumentaalikeskustaa, vaan kansalaisten kokoontumispaikka sekä virkestysalue.

Vaikka Kamppiin oltiin suunnittelemassa suuria liikkeitä ja toimistotiloja, oltiin näiden vastapainoksi valmiita sijoittamaan julkisten palveluiden tiloihin ja vapaa-ajan toimintoihin. Alueen nähtiin olevan liikenteen solmukohta, jonka tarpeista huolehtiminen oli ensisijaista.<sup>164</sup>

Töölönlahden maisema haluttiin säilyttää. Kaupunginhallitus totesi, että aluetta kehitetään etupäässä maisemapuistona. Rantoja rakennettaisiin uudelleen ja laajennettaisiin etelään päin, kaupunginhallitus totesi.<sup>165</sup>

Kamppi-Töölönlahden alueesta haluttiin tehdä asukasystävällisempi alue vastapainoksi konttoreille ja liikerakennuksille. Rauhallisiin levähdyspaikkoihin ja puistoihin haluttiin panostaa. Töölönlahden rantoja ei haluttu rakentaa täyteen Alvar Aallon alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti, vaan ne haluttiin varata kevyelle liikenteelle – puiston eteläistä puolta lukuun ottamatta.<sup>166</sup>

Kaupunginvaltuusto esitti tavoitteensa:

*Kamppi-Töölönlahti -alueen tulee täydentää keskustaa sekä liittää itäinen ja läntinen kantakaupunki toisiinsa. Samalla sen tulee ulottaa keskuspuisto kaupungin keskustaan. Yleiskaavan maankäyttöratkaisujen pohjalta jatkovalmistelua tulee jatkaa siten, että alueelle saavutetaan luonnostaan elävä, monipuolinen ja toimiva kaupunkirakenne sekä luonteva ja viihtyisä ympäristö alueen jokapäiväisille käyttäjille. Helsingin kaupunkikuvan historiallisesti merkittävää, horisontaalista yleisilmettä ja inhimillistä mittakaavaa voidaan jatkosuunnittelussa pitää arvokkaana ja omaleimaisena erityispiirteenä, joita voidaan kunnioittaa keskustaa edelleen kehitettäessä.<sup>167</sup>*

Kamppi-Töölönlahti alueesta haluttiin tehdä solmukohta keskustan osien välillä. Mannerheimintie oli jo Alvar Aallon suunnitelmissa keskeisellä sijalla kaupunkitilan

<sup>164</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>165</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>166</sup> Ibid. ; Nevanlinna 2012, s.251.

<sup>167</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

yhdistämisessä. Nyt Töölönlahti–Kamppi aluetta kaavailtiin solmukohtaksi, johon Mannerheimintie liittyi oleellisesti.<sup>168</sup>

Töölönlahden ja Kampin alueesta kirjoitettiin vielä, että ”alue on keskeinen maan ainoan metropolialueen sydämenä”. Alueella todettiin olevan merkitystä pääkaupunkiseudun ja koko valtakunnan kannalta. Töölönlahden aluetta haluttiin kehittää kansainvälistyvän Helsingin symbolina ja keskuksena: ”Aluetta rakennettaessa tulee kansainvälisten konferenssipalveluiden, tietoliikenteen ja näihin liittyen kansainvälisesti suuntautuneiden talouselämäpalveluiden kehittäminen ottaa huomioon. Näin alue osaltaan tukee keskustan perinteisen peruselinkeinorakenteen säilymistä ja kehittämistä.”. Lisäksi sanottiin, että kansainvälisyyteen painottuvat toiminnot edellyttäisivät myös riittäviä ja monipuolisia hotellipalveluita ja virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviä palveluita. Lisäksi todettiin:

*Alueelle tulee rakentaa toimiva kaupunkimiljö, joka tarjoaa houkuttelevan ja luonnollisen ympäristön kaupunkikulttuurin keskuksena ja erilaisille kansalaisyhteiskunnan toiminnoille. Tämä koskee sekä Töölönlahden, että Kampin aluetta, joskin näkökohta painottuu erityisesti jälkimmäisen jatkosuunnittelussa.”<sup>169</sup>*

Kampin- ja Töölönlahden alueesta haluttiin tehdä myös elinkeinorakenteita tukeva alue. Alue haluttiin nähdä Helsingin ja valtakunnan keskuksena tai sydämenä. Nyt painotettiin kuitenkin luonnollisia arvoja Töölönlahden miljööstä puhuttaessa, eikä niinkään monumentaalirakennuksellisia arvoja. Tämän kulttuurikeskustan tuli edustaa ja symboloida kansainvälistyvää Helsinkiä. Myös tietoliikennettä painotettiin, joka oli jokseenkin uusi ilmiö kaupunkisuunnittelussa. Alueesta suunniteltiin myös turismin ja kansainvälisyyden, sekä vapaa-ajan keskusta. Alueelle oltiin jo entuudestaan suunniteltu sijoitettavaksi hotelli.<sup>170</sup>

Kaupallisista palveluista kaupunginvaltuusto totesi, että Helsingin kaupungin alueella on tarpeen saada aikaan luonteva tasapaino ydinkeskustan ja alueellisten

---

<sup>168</sup> Hedman 1998, s.63.

<sup>169</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>170</sup> Ibid.

kauppakeskusten välillä. Liikekeskusta haluttiin säilyttää edelleen mahdollisimman monipuolisena ja toimivana palvelualueena. Tässä suhteessa Kamppi-Töölönlahti -alue haluttiin nähdä keskustaa täydentävänä osana. Keskustassa ei haluttu lisätä liiketilojen kokonaismäärää, eikä tavarataloja haluttu lisätä. Sen sijaan tavoitteeksi katsottiin pienistä yksiköistä koostuvien myymälöiden ja kaupallisten palveluiden sijoittaminen rakennusten pohjakerrokseen ja torien varsille.<sup>171</sup>

Kampista haluttiin tehdä keskustan kaupallinen jatke, jossa pienet kaupalliset yksiköt hallitsisivat katu- ja toritilaa. Palveluita haluttiin monipuolistaa ja säilyttää keskustan alueella, Kampin nähtiin toimivan tämän kehityksen hyvänä jatkeena.<sup>172</sup>

Elinkeinoista ja työpaikoista kirjattiin, että ”toimistotilojen osuutta Kampin alueella pyritään rajoittamaan”. Näiden sijoittumista pyrittiin ohjaamaan muualle. Lisäksi todettiin, että: ”Alueen (Kamppi) monipuolisuuden kannalta elinkeinoelämän hallinnolle tulisi alueelta varata vain joustavasti muunneltavia lähinnä edustuston tyyppisiä huoneistoja tai kerroksia alueen kiinteistöistä, ei hallitsevia erillisiä omia pääkonttorirakennuksia.”<sup>173</sup>

Kamppiin ei haluttu konttorirakennuksia, vaan alueen monipuolinen yhdyskuntarakenne haluttiin säilyttää. Kampin kokonaisrakennusmäärästä vain 11% oli asuintaloja ja 58% toimistoja, liiketiloja oli puolestaan 19%. Näyttää siltä, että Kampin yhdyskuntarakenne oli vinoutunut ja sitä haluttiin korjata varsinkin asuntojen kohdalla. Myös pula liiketonteista johti keskustahakuisten toimintojen laajentamiseen muun muassa Kampissa ja Pasilassa.<sup>174</sup>

Julkisista palveluista kaupunginvaltuusto sanoi, että alueelle pyrittäisiin sijoittamaan monipuolisia eri väestöryhmille tarkoitettuja vapaa-ajan toimintoja ja julkisten palveluiden tiloja. Lisäksi todettiin, että ”Jatkosuunnittelussa on huomioitava kaupungin keskustassa vallitseva selvä puute erityisesti nuorisolle tarkoitetuista kulttuuri- ja oleskelutiloista.”<sup>175</sup>

---

<sup>171</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>172</sup> ks. Nevanlinna 2012, s.211-212.

<sup>173</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>174</sup> Stendahl 1976, ss. 125, 142.

<sup>175</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.



Samalla haluttiin turvata nuorisolle oleskelutilat ja palvelut. Nuorisokulttuuri oli tosiasiassa nousussa 1980-luvulla ja oli erittäin palveluhakuista. Tämän takia keskustan läheisyydessä oli hyvä olla nuorisotiloja ja palveluita. Näitä osoitettiin syystäkin Kampin alueelle.

Ympäristötavoitteista puhuttiin myöskin suunnitelmakilpailun yhteydessä. Töölönlahden haluttiin jatkuvan luontevasti maisematilaltaan keskustaan. Tämän sanottiin olevan kilpailun eräs perusajatus. Kampista sanottiin, että siellä pyrittäisiin säilyttämään tietty ”väljyys”. Lisäksi todettiin, että kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaat rakennukset pyrittäisiin säilyttämään. Myös arvokkaat puistokokonaisuudet pyrittiin säilyttämään. Alueen viihtyvyyttä haluttiin lisätä lisäämällä puustoa ja kunnostamalla vanhaa. Uudisrakennusten tuli suunnitelman mukaan liittyä luontevalla tavalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Liikennettä järjestämällä pyrittiin myös parantamaan ilman laatutasoa ja vähentämään melutasoa.<sup>176</sup>

Vanhaa puistomaisemaa ja rakennusmaisemaa haluttiin säilyttää uutta puisto-alaa ja rakennuksia luotaessa. Ajan keskustelu kävi kiivaasti kamppailua uuden rakentamisen ja vanhan säilyttämisen välillä. Lisäksi ilman laatutasosta puhuttiin, joka oli uusi ilmiö.<sup>177</sup>

Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys lähetti kirjeen kaupunginvaltuustolle: *Yleisesti haluamme korostaa kyseisen alueen (Kamppi-Töölönlahti) poikkeuksellisuutta ja sitä, että alueen suunnittelussa ja toteuttamisohjelman laatimisessa on hyvä ottaa helsinkiläisten mielipide laajemmin, kuin normaalin kaavamenettelyn osalta tapahtuu.* ”Yksittäisistä kehityskohteista haluamme kiinnittää huomiota erityisesti vapaa-ajan palveluiden mitoitukseen alueella. Käsitksemme mukaan alueella tulisi huomioida keskustaa laajemmin alueen asukasmäärä mitoituspohjana. Alueelle (Kamppi-Töölönlahti) tulisi sijoittaa kaupunkilaisten talo kasvavia vapaa-ajan palvelujen tarvetta varten.

<sup>176</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>177</sup> Ks. Rakenna ja säilytä, s.13 ; Schulman 2000, s.59.

Asukasyhdistys toivoi lisää suunnittelua Kampin torin alueeseen ja kiitti suunnittelijoita kevyenliikenteen väylien ehdotuksista.<sup>178</sup>

Asukasyhdistys painotti kirjeessään vapaa-ajan merkitystä alueen suunnittelussa. Palveluita ja vapaa-ajan toimintoja kaivattiin suunnittelulta.

Helsinkiläisiä edustavat kansalaisjärjestöt lähettivät kirjeen Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnalle:

*Keskustakilpailun tulos sekä erityisesti keskustasuunnittelun jatko-ohjeiden käsittely on jostakin syystä jäänyt vaille avointa ja laajaa kansalaiskeskustelua. Vuorovaikutus kansalaisten ja virkamiesten välillä on ollut olematonta. Kansalaisjärjestöt kritisoiivat edelleen: kansalaisjärjestöt uskovat, että kaikissa poliittisissa puolueissa vaikuttaa ihmisiä, jotka rakastavat kaupunkiamme ja kulttuuriperintöämme. Tosiasia kuitenkin on, että kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenistä tai varajäsenistä monet ovat pankkien, rakennustuotannon ja suurten kauppaketjujen tai muun maankäytöstä kiinnostuneen liike-elämän palveluksessa. Näin laajan ja merkittävän suunnittelukohteen päätöksentekomenettelyyn on mielestämme liitettävä tavanomaista kaavakehittelyä laajempi kansalaismielipiteen huomioon ottaminen. Tästä syystä on myös välttämätöntä, että kaikki keskustan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvän aineiston ja päätösten on oltava julkisia. Valistunut kansalaismielipide syntyy vain avoimen ja laajan kansalaiskeskustelun kautta.*<sup>179</sup>

Kansalaisjärjestöt toteavat vielä:

*Kansalaisjärjestöt pitävät välttämättömänä, että kaupunkisuunnitteluvirasto ja kaupunkisuunnittelulautakunta asettavat keskustan jatkosuunnittelun tulokset julkisen keskustelun alaiseksi ennen kuin ehdotusten pohjalta ryhdytään rakentamaan kaavoitusmalleja. Ja jatkavat: Helsingin keskustan kehittämistä ilman laajan kansalaismielipiteen huomioonottamista tuskin voidaan pitää toimivan kunnallisdemokratian mukaisena. Pääkaupungin ja koko maan ydinkeskustan tulevaisuus on mielestämme ratkaistava kriittisen*

<sup>178</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>179</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.20.1.

*kansalaiskeskustelun kautta, ei yksityisen eduntavoittelun sanelemin päätöksin.*<sup>180</sup>

Vaikuttaa siltä, että ”kriittinen kansalaiskeskustelu”, tai julkinen keskustelu puuttui, tai ainakin koettiin puuttuvaksi kaupunkisuunnittelussa. Demokraattinen keskustelu kaupunkirakenteesta ja kaupunkisuunnittelusta koettiin puuttuvan. Kriittistä kansalaislähtöistä keskustelua vaadittiin ennen kaavoitusmallien toteuttamista.

Kaiken kaikkiaan kaavoitus suosi kaupallistumista ja kuluttaja- sekä vapaa-ajankulttuuria, joka oli rantautunut juuri Suomeen.<sup>181</sup> Liikennettä vähennettiin keskustassa ja kauppakatuja lisättiin. Tämän kaltainen kehityssuunta oli myös hyväksytty julkisessa mielipiteessä, joka tuki puistojen ja vapaa-ajan toimintojen kehittymistä Kampin ja Töölönlahden alueella. Samaan aikaan haluttiin säilyttää Empire-keskustan ja vanhan keskustan piirteet. Voidaan sanoa, että vallalla oli kaksi rinnakkaisilmiötä, joista toinen pyrki säilyttämään ja elävöittämään vanhan keskustan arvokkuuden ja toinen luomaan uuden City-henkisen keskuksen Kampin ja Töölönlahden alueille. Nämä rinnakkaisilmiöt pyrkivät samaan päämäärään, jossa kaupallinen toiminta ja vapaa-ajan toiminnot lisääntyisivät alueilla.<sup>182</sup>

## **5.2 Ruoholahti 1970-luvulla**

Ruoholahden alueesta tehtiin luonnoksia, joissa todettiin alueen olevan pääosiltaan varastokäytössä. Ruoholahden aluetta kaavailtiin siltikin vuonna 1974 asuinkäyttöön. Asuinkäyttöä edistäviä näkökohtia olivat muun muassa Ruoholahden sijainti meren rannalla ja läheinen sijainti suhteessa keskustaan, sen palveluihin ja liikenneyhteyksiin. Alueen ongelmiksi nähtiin kuitenkin liikenne- ja palvelu-ongelmien keskeneräisyys, liikenteen luoma häiriömelu ja esteettisesti osin epätyytyttävä ympäristö. Alueen pohjoisosaa kaavailtiin liiketoiminnalle sen korkean melutason takia. Eteläosaa taas kaavailtiin asuinkäyttöön. Asuinkorttelin katsottiin sijoitettavan rannan läheisyyteen, jossa sijaitsee puisto. Alueen alle kaavailtiin autopaikkoja. Rakennusten korkeudeksi kaavailtiin 3–9 kerrosta. Kerrospinta-alan suhteen alueelle

---

<sup>180</sup> Hd:4, Hietalahti-Ruoholahden asukas-yhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>181</sup> Kolbe 2002, s. 431.

<sup>182</sup> Kolbe 2002, s. 432.

kaavailtiin sijoitettavan joko a. 109 000 m<sup>2</sup> asunto ja 109 000 m<sup>2</sup> liikepinta-alaa tai b. 120 000 m<sup>2</sup> asuntoja ja 56 000 m<sup>2</sup> liikkeitä.<sup>183</sup>

Tavoitteiksi katsottiin:

*Alueen suunnittelussa tulee ottaa nimenomaan ranta ja vesi lähtökohtina huomioon. Alue tulee liittää tehokkaasti kaupungin keskustan suuntaan sekä Meri-Kampin alueeseen. Alueelta tulee varata myös hyvät jalankulkuyhteydet pohjoiseen, hautausmaalle ja Lapinlahden puistoon. Porkkalankadun ja Itämerenkadun välisellä alueella tulee erityisesti ottaa huomioon liikenteen meluhaitat. Alueen suunnittelussa tulee varautua laajenemismahdollisuuteen länsisuunnassa Itämerenkadun ja Ruoholahden välillä.<sup>184</sup>*

### 5.3 Ruoholahti 1980-luvulla

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto kirjoitti Ruoholahden suunnitelmista vuonna 1986:

*Kaupungin kasvun ja Etelä-Espoon voimakkaan rakentamisen seurauksena Ruoholahden aikaisempi asema kaupungin laita-alueena on muuttunut. Alue on jäänyt kaupunkirakenteen sisään aivan keskustan tuntumaan. Vajaakäyttöisen alueen merkitys olemassa olevan rakenteen laajennusalueena on kasvanut. Kaupunginsuunnitteluvirasto julisti: Ruoholahden teollisuusalueen kehittämisestä teollisuusalueena on luovuttu. Yleisperiaate: Ruoholahtea suunnitellaan pääasiassa asuntoalueena.<sup>185</sup>*

Tästä alkoi matka Ruoholahden teollisuusalueesta asuinalueeksi. Asuminen ranta-alueilla oli tähän hetkeen asti ollut tuntematonta teollisessa Helsingissä. Jälkiteollinen yhteiskunta näytti suosivan asumista meren äärellä, vaikkakin kylmät tuulet ja vaativa meri-ilmasto saivat suurimman osan asukkaista vetäytymään kaupungin sisäosiin. Vasta tilanpuute sai asuin-kaavoituksen siirtymään rannoille. Asuminen koettiin myöhemmin mieluisaksi meren rannalla.<sup>186</sup>

---

<sup>183</sup> Lars Hedmanin kokoelma 3.20.1.

<sup>184</sup> Ibid.

<sup>185</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>186</sup> Mustonen 2010, s.444.

Nokiasta annettiin seuraavanlainen sanoma: ”Nokia luopuu asteittain vuodesta 1987 alkaen vuoden 1990-loppuun mennessä mainituista alueista. Nämä alueet kaavoitetaan pääosin asuntotarkoituksiin ja vuokrataan edelleen valtuuston myöhemmin määrittelemien Ruoholahti-Jätkäsaari asuntoalueiden vuokraehtojen mukaisesti.”. Lisäksi todettiin: ”Kellosaaren varavoimala siirretään muualle.”.<sup>187</sup>

Nokia ja Mercantile olivat Ruoholahden satama-alueen kaksi pääasiallista vuokralaista. Lukuisten neuvottelujen ja sopimusten jälkeen nämä kaksi muuttivat pois tulevalta Ruoholahden asukasalueelta. Nokian kaapelitehdas lopetti ja Mercantile siirtyi varastotoimineen Hakkilaan. Molemmat yritykset saivat optioita uudelle rakennusoikeudelle Ruoholahdessa. Myöhemmin Mercantilin konttori avattiin Mechelininkadulle ja Nokian konttori Itämerenkadun varteen.<sup>188</sup>

Ruoholahden kaupunkirakenteesta todettiin, että se haluttiin säilyttää yleisilmeeltään samankaltaisena. Rakennuskorkeuden kaavailtiin pysyvän 4–8 kerroksen tuntumassa. Tämän kerrosvaihtelun tulisi tuoda ”monipuolisen ja elävän yleisilmeen”. Alueelle kaavailtiin metroaseman viereen ”KT-kortteliin” yksi muita korkeampi toimistorakennus ”kaupunkikuvallisena korostuksena”.<sup>189</sup>

Ruoholahtea oltiin jakamassa kahteen alueeseen, joista ensimmäinen oli meren rannoille sijoittuva asuinalue. Tällä alueella kerrosluku sai vaihdella 4–8 välillä. Porkkalankadulle ja Itämerenkadulle sitä vastoin suunniteltiin korkeampia toimistorakennuksia liikennemelun vaimentamiseksi asuinalueilla, tämä toimistokeskittymä muodosti toisen alueen.

Maankäytöstä määrättiin: ”Pyritään muodostamaan mahdollisimman suuria aluekokonaisuuksia ilman läpiajoliikennettä. Asumiseen osoitetaan kaikki alueet, joille saadaan hyvät asumisolosuhteet. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa sallitaan tarvittaessa tiloja myös muihin toimintoihin edellyttäen, että se ei tapahdu ympäristöolosuhteiltaan asumiskelpoisen asuntokannan kustannuksella.”.<sup>190</sup>

---

<sup>187</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>188</sup> Mustonen 2010, s.444.

<sup>189</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>190</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

Ruoholahden merkitys asuinalueena oli ensisijainen kaupunkisuunnittelussa. Asuinolojen ja ympäristön viihtyisyyden korostaminen kävi muiden seikkojen edellä. Läpiajoliikenne keskittyi Porkkalan- ja Itämerenkaduille, joiden varrelle suunniteltiin liikekeskusta. Helsingin kaupunki pyrki ohjeistuksillaan vähentämään läpiajoliikennettä asuinseuduilla myös muualla kaupungissa.<sup>191</sup>

Virkistyksestä, palveluista ja väestörakenteesta sanottiin kaupunkisuunnitteluvirastossa, että joka toteutusvaiheessa tulisi olla tyydyttävä puistotarjonta. Vesialueilla haluttiin varata tiloja venesatamille. Rannoille haluttiin järjestää esteetön pääsy. Kaksi ala-asteen koulua suunniteltiin sijoitettavaksi alueelle. Muiden julkisten toimintojen sijoittaminen tapahtuisi asuinkortteleihin. Kaupalliset palvelut sijoitettaisiin ensisijaisesti Itämerenkadun varrelle ja metroaseman ympärille. Monipuolinen väestörakenne haluttiin myöskin säilyttää.<sup>192</sup>

Palveluita pyrittiin turvaamaan alueella, vaikkakin palveluiden vähäisyydestä valitettiin myöhemmin. Erityisesti lasten ja nuorten palveluita sekä vanhuspalveluita kaivattiin Ruoholahden alueelle. Alueelle kaavailtiin jopa yhteiskerhotiloja, joiden tarkoituksena oli lisätä asukkaiden välistä sosiaalista kanssakäymistä.<sup>193</sup>

Yleiskaavaluonnoksesta ja sen perusteluista kirjoitettiin: ”Kaavan yleisperiaatteena on osoittaa mahdollisimman suuri osa suunnittelualueesta asuinkäyttöön. Uuden asuinalueen osoittaminen aivan keskustan tuntumaan tasapainottaa seudullista rakennetta. Kaava pyrkii sijoittamaan uuden asuntoalueen ja Jätkäsaarella toistaiseksi jatkavan sataman toiminnot rinnan molempia parhaalla mahdollisella tavalla tyydyttäen.”<sup>194</sup>

Teollisuus haluttiin säilyttää alueella siltikin vielä asuinalueen rinnalla. Tästä seikasta valitettiin myöhemmin asukasyhdistyksessä vetoamalla maisemallisiin syihin. Helsinki tavoitteli siltikin toissijaisten varasto- ja pienteollisuustoimintojen siirtämistä ranta-alueilta. Rantojen muuttamisesta asuin- ja toimistoalueiksi oli näyttöä jo muun muassa Lontoon Docklandsin alueella ja Helsingin Merihaassa ja

---

<sup>191</sup> Ibid.

<sup>192</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>193</sup> Korhonen 1998, s. 105.

<sup>194</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

Katajanokalla. Rannat olivat siltikin vielä pääosin satamien, telakoiden ja teollisuuden valtaamia. Ruoholahdesta oltiin erityisen kiinnostuneita rakentajien taholta jo varhain.<sup>195</sup>

Liikennettä haluttiin ohjata asukasystävällisemmäksi. Asuntoalueen todettiin koostuvan useasta korttelialueesta joihin kuhunkin sijoittuu puisto ja lähipalvelut. Toimistokortteleiden todettiin sijoittuvan alueen laidolle Tallberginkadun ja Itämerenkadun risteykseen ja Porkkalankadun varrelle. Kevyt liikenne keskitettiin rantaan. Ajoneuvoliikenteen sisääntulo asuntoalueelle todettiin tapahtuvan Itämerenkadulta. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmassa todettiin, että Ruoholahta leimaavasta läpiajoliikenteestä pyrittäisiin eroon. Läpiajoliikenne kaavoitettiin Porkkalankadulle. Itämerenkadun saaste- ja meluhaitat sanottiin poistettavan siten, että läpiajoliikenne ohjattaisiin Porkkalankadulle. Tällöin, suunnitelmassa todetaan, Itämerenkadun varren molemman puolen korttelit voitaisiin käyttää asumiseen.<sup>196</sup>

Näyttää siltä, että Ruoholahta alettiin suunnitella asuinalueena teollisuuden kustannuksella. Venesatamapaikkoja varattiin ja pyrittiin turvaamaan esteetön pääsy rannalle. Liikennettä pyrittiin ohjaamaan siten, että alueelle kehittyisi hiljainen asumiseen varattu alue, jossa ei esiintyisi läpiajoliikennettä ja joka olisi väestörakenteeltaan monipuolinen. Kaupalliset palvelut pyrittiin sijoittamaan erillisille alueille, joissa liikenne olisi vilkkaampaa.<sup>197</sup>

Toimistorakennuksista kirjoitettiin, että näitä on esitetty Porkkalankadun varteen metroaseman pohjoispuolelle ja Ruoholahden sillan kupeeseen. Lisäksi metrotorin pohjoispuolelle tulevalle rakennukselle asetettaisiin ”korkeita kaupunkikuvallisia vaatimuksia, koska se on Länsiväylän sisääntulon päätteenä”. Tämän rakennuksen kuului olla liikerakennus. Näiden rakennusten tehtävä oli suunnitelman mukaan toimia Kampin ja Ruoholahden alueiden välisenä sitojana.<sup>198</sup>

Toimistorakentamisesta todettiin:

---

<sup>195</sup> Yrjänä 2013, s.162–163.

<sup>196</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>197</sup> Ibid.

<sup>198</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

*Kantakaupungin toimistotilojen rakentaminen on ollut 1975-1985 n. 65 000 k-m<sup>2</sup> vuodessa. Määrä tulee oleellisesti pienemmäksi, koska hyvin suuri rakentamisalue, Pasilat, valmistuu. Pasiloissa rakennettiin vuosina 1975-1985 n. 30 000 k-m<sup>2</sup> vuodessa. Kantakaupungissa toimistokerrosalan rakentamismahdollisuus on n. 90 000 k-m<sup>2</sup>, kun mukaan lasketaan valmiiden kaavojen lisäksi projektialueet. Jos Pasilaan nyt ohjattu rakentaminen sijoitetaan esikaupunkialueelle, eli kantakaupungissa rakennettaisiin n. 34 000 k-m<sup>2</sup> vuodessa, edellä esitetty tonttitarjonta riittäisi 25 vuotta. Toimistorakentamisen pienentäminen noin 35 000 k-m<sup>2</sup>:iin vuodessa on edellytys sille, että kantakaupungin toimistokerrosalan kasvu olisi suunnilleen yhtä nopea kuin asuntokerrosalan tällä hetkellä. Molempien rakennuskantojen yhtä suuresta rakentamisesta ja arvioidusta väljyyskehityksestä ilmeisesti seuraisi kantakaupungin työpaikkaomavaraisuuden kasvun pysähtyminen. Ruoholahden maltillinen toimistokerrosalan määrä, runsaat 100 000 k-m<sup>2</sup>, josta viidennes on asuintalojen alakerroksissa, luo hyvät edellytykset päästä tavoitteeseen pysäyttää työpaikkaomavaraisuuden kasvu kantakaupungissa.<sup>199</sup>*

Toimistojen ja asuintalojen kysyntä oli kovassa kasvussa 1980-luvun puoleen väliin tultaessa. Helsingin kaupungin talous- ja suunnitteluosastolla arvioitiin, että toimitilojen ja asuintilojen kokonaismäärä kaupungissa on jopa laskenut, mutta laatutekijät ovat nousseet. Kansainvälistyminen ja toimitilojen laatutason nouseminen ovat vaikuttaneet kysynnän kasvuun. Uusia asuinpaikkoja pyrittiin luomaan kantakaupungissa Ruoholahti–Jätkäsaaren, Huopalahden ja Keski-Pasilan alueille.<sup>200</sup>

Ohjelmaksi katsottiin kaupunkisuunnitteluvirastossa Ruoholahden ja Jätkäsaaren pohjoisosan työpaikkakerrosalan lisääminen. Puolet tästä kerrosalasta varattiin pääkonttoriluontoisia toimintoja varten. Tämän työpaikkakerrosalan lisäyksen haluttiin toteutuvan niin, ettei kantakaupungin työpaikkaomavaraisuus kasvaisi. Ruoholahden alueen arvon todettiin kasvavan jo alueen sijainnin ansiosta. Helsingin kaupunki kuitenkin katsoi, että hintakehitystä tulisi hillitä jo nyt korkean kysynnän luomien korkeiden hintojen takia. Helsingin kaupunki totesi, että ”kaupungin ei ole

<sup>199</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>200</sup> KASA



tarkoituksenmukaista pyrkiä omilla toimenpiteillään nostamaan keskustan rakennusoikeuden hintoja.”<sup>201</sup>

Helsingin työpaikkaomavaraisuus oli 136% jälkiteollisena aikana. Se tarkoittaa, että yhä enemmän ihmiset joutuivat matkustamaan alueelle työskentelemään. Näyttää siltä, että työpaikkaomavaraisuuden määrä oli kääntäen verrannollinen asuntojen määrään – i.e. Mitä korkeampi työpaikkaomavaraisuus, sitä vähemmän asuntoja. Helsingin kaupungin tarkoitus oli vähentää työpaikkaomavaraisuutta ja lisätä asuntojen määrää. Omistusasuntojen tuet olivat korkeampia kuin vuokra-asunnoissa. Tämä vaikutti osaltaan asuntotarjonnan vähyteen. Kehitys oli vastainen yleiselle skandinaaviselle kehitykselle, jossa tilanne oli päinvastainen.<sup>202</sup> Asukkaita arvioitiin olevan 8500-10 000 Ruoholahden alueella sen kaavatyön valmistuttua. Työpaikkoja arvioitiin olevan 4600- 5500.<sup>203</sup>

Kaupunginosa- ja asukasyhdistykset kritisoivat Ruoholahden kaavaa kirjeessään kaupunginhallitukselle: ”Silmiinpistävä piirre on julkisten palveluiden vähyys. Yläasteen koulun puuttuminen 12 100 asukkaan alueelta on merkillistä. Koulutonttien mitoituksena on osayleiskaavassa mainittu 4200-5600 k-m<sup>2</sup>. Näin ahtaasti ei uusia kouluja ole Helsinkiin rakennettu kaupungin tai valtion toimesta yli 50 vuoteen!”. Asukasyhdistykset kritisoivat myös nuorisotilojen puutetta ja jalkapallokentän, luisteluradan ja yleensä ulkoliikuntatilojen varausten puutetta. Muita vaatimuksia olivat: ”Puistovarauksia tulisi tuntuvasti lisätä, julkisten palveluiden aluevarausta tulisi tuntuvasti lisätä, alueen toiminnallinen liittyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tulisi tuntuvasti parantaa”.<sup>204</sup>

Eräissä tutkimuksissa Ruoholahteen muuttaneiden mielipiteitä tiedusteltiin. Ruoholahdessa nähtiin hyvänä hyvät yhteydet keskustaan, viimeistelty ympäristö, asuntojen laatu, asumiskustannusten suhteellinen edullisuus ja niin edelleen. Heikkoutena sen sijaan nähtiin ympäröivien virkistysalueiden niukkuus ja julkisten palvelujen puute. Tästä seikasta valitettiin useaan otteeseen muun muassa

---

<sup>201</sup> KASA

<sup>202</sup> Tuomioja 1988, s. 23–24.

<sup>203</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>204</sup> Hd:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

asukasyhdistyksen osalta. Vanhusten hoitoa, nuorten palveluita ja päivähoitoa ei nähty olevan riittävästi Ruoholahti–Kampin alueella.<sup>205</sup>

Kaiken kaikkiaan vaikuttaa siltä, että Ruoholahdesta haluttiin tehdä asuinalue jopa alueella vallalla olevan teollisuuden kustannuksella. Toimistoalaa haluttiin karsia varisinkin Porkkalankadun ja Itämerenkadun ulkopuolisilla alueilla. Vallalla näytti olevan trendi, jossa toimistoalaa pyrittiin vähentämään ja asuinalaa lisäämään Helsingin keskustassa ja sen välittömässä läheisyydessä. Tähän saattoi vaikuttaa Helsingin asukasluvun laskeminen suhteessa naapurikuntiin, tähän puolestaan vaikutti osaltaan asuntojen hintojen korkea taso pääkaupunkiseudulla.<sup>206</sup>

Julkinen mielipide kritisoi urheilu- ja vapaa-ajan toimintojen puutetta alueella, sekä sosiaalipalveluiden niukkuutta. Kouluja, vanhainkoteja ja nuorten palveluita nähtiin olevan liian vähän. Vanhainkotien osalta tämä saattoi johtua siitä, että Helsingissä vanhainkotipalveluita oli poikkeuksellisen paljon yksityisellä puolella. Julkiset vanhainkotipalvelut olivat vain viidesosa yksityisistä palveluista.<sup>207</sup>

#### **5.4 Puhetta Hietalahden ja Ruoholahden alueesta**

Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys piti puheen Kampin torilla vuonna 1978. Asukasyhdistys julisti: ”Kuitenkaan Kampissa asuva ei voi unohtaa elinympäristönsä ongelmia. Monelle suurin ongelma ovat asumiskustannukset, jotka Suomessa ovatkin nousseet yli kaksinkertaisiksi vuodesta 1970 lähtien.”. Asukasyhdistys keräsi adressia asumiskustannusten hillitsemiseksi ja kotitalouksien veroluonteisten jätevesimaksujen poistamiseksi. Asukasyhdistys julisti, että ”oikeus ihmisarvoiseen asumiseen on turvattava perustuslaissa.”<sup>208</sup>

Ongelmaksi koettiin myös muutkin seikat. Esimerkiksi konttoristuminen nähtiin ongelmallisena. Tämän nähtiin lisäävän liikennettä ja pysäköintiä sekä aiheuttavan jatkuvia paineita liikenneverkkoon. Vanhan kaupunkimiljöön nähtiin kärsivän ja ulkona olo mahdollisuuksien vähentyneen. Lisäksi nähtiin ongelmallisena

---

<sup>205</sup> Korhonen 2000, s. 58.

<sup>206</sup> Helin 2002, s. 594 ; Schulman 2000, s. 85; Litzen 1987, s. 23.

<sup>207</sup> Taponen 1984, s. 74.

<sup>208</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

”kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden” rakennusten kohtalo, kuten Ruoholahden villat ja Lasipalatsi.<sup>209</sup>

Erään tutkimuksen mukaan autojen pelkkä pysäköiminen haittaa jo osaltaan liikenteen sujuvuutta ja haittaa kaikkien kulkemista, oli sitten kyse henkilöautoliikenteestä tai kevyestä liikenteestä. Tässä mielessä asukasyhdistys näytti osuvan oikeaan sanoessaan, että liikenne ja pysäköiminen aiheuttavat jatkuvia paineita ympäristöön konttoristumisen myötä.<sup>210</sup>

Asukasyhdistys jatkaa toteamalla, että viher- ja leikkialueet ovat riittämättömät. Alueen tuhatta noin alle 10-vuotiasta lasta kohden nähtiin olevan vain 8 keinua ja 10 hiekkalaatikkoa. Korttelipihojen autoruuhkasta valitettiin myöskin. Pihojen nähtiin olevan täysin asfaltoituja ja virikkeettömiä. Asukasyhdistys toteaa:

”Eikä korttelipihoille edes voida tehdä mitään elleivät taloyhtiöt halua kunnostaa pihvoja, mikä usein edellyttäisi myös tonttien välisten raja-aitojen purkamista taloyhtiöiden yhteispäätöksellä. Toimenpiteiden ei tarvitse olla kalliita, usein puuttuu vain aloite. Autot voitaisiin useissa tapauksissa sijoittaa nykyisin liikkeille vuokrattuihin talojen kellaritiloihin.”<sup>211</sup>

Päivähoidosta asukasyhdistys toteaa, että sitä on liian vähän. Päivähoitoa saa asukkaiden lapsista vain 25%, yhdistys toteaa.<sup>212</sup>

Asukasyhdistys totesi, että asukkailla on hyvin vähän mahdollisuuksia virkistäytyä ja ylläpitää kuntoaan omalla asuinalueellaan. Kampista ei asukasyhdistyksen mukaan löytynyt yhtäkään virkistykseen tai liikuntaan liittyvää viheraluetta. Puistoista valitettiin, että ”ne ovat suhteellisen pieniä ja huonokuntoisia ja että ne sijaitsevat usein liikenteellisesti vilkkaiden väylien varrella”. Asukasyhdistys totesi, että alueen viihtyisyyttä voitaisiin parantaa pihvoja kunnostamalla. Tämä lisäisi varsinkin eläkeläisten viihtyisyyttä, asukasyhdistys toteaa. Asukasyhdistys ehdotti, että pihojen väliset muurit ja aidat voitaisiin purkaa ja täten saada pihat suuremmiksi korttelipihoiksi. Lisäksi asukasyhdistys ehdotti pihoille istutuksia ja oleskelutiloja

---

<sup>209</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>210</sup> Knoflacher 1995, s. 23.

<sup>211</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>212</sup> Ibid.

aikuisille. Penkkejä, pöytiä ja hiekkalaatikoita toivottiin. Lisäksi toivottiin leikkikenttää Sinebrykoffin puistoon.<sup>213</sup>

Asukasyhdistys näytti kiivaasti vaativan puistoalueita ja virkistysmahdollisuuksia. Pihapiirejä moitittiin Ruoholahden ja Kampin alueella, mutta yleisesti ottaen Ruoholahdessa oltiin tyytyväisempiä pihoihin kuin esimerkiksi Pikku Huopalahdessa tai Meri-Rastilassa. Puistojen ja virkistysalueiden määrä oli kuitenkin jatkuvasti laskussa jälkiteollisessa Helsingissä.<sup>214</sup>

Asukasyhdistys kirjoitti korttelipihoista. Ne nähtiin liian vähän kasvillisuutta omaavina pieninä asfaltti alueina, jossa autoja oli liikaa. Ehdotuksiksi esitettiin: ”autojen pysäköinti voidaan kieltää, jos talo on rakennettu ennen vuotta 1960, eikä paikoitusta ole merkitty rakennuspiirustuksiin. Jos autot välttämättä joudutaan pitämään pihalla, tulisi ne sijoittaa pihan varjoisimpaan nurkkaan. Pienten pihojen väliset muurit ja aidat tulisi purkaa. Pihaille voi istuttaa puita, pensaita, kukkia, nurmikkoa.”<sup>215</sup>

Asukasyhdistys kirjoitti Hietalahden torista. Asukasyhdistys valitti, että tori oli pääasiallisesti vain autojen pysäköintialueena. Miljöönä Hietalahden tori on erittäin arvokas, asukasyhdistys toteaa. ”Tori pitäisi taas saada asukkaiden yhteiseen käyttöön poistamalla autopaikkoja”, asukasyhdistys jatkaa. ”Torikaupan elpyminen on mahdollista vasta autojen väistyttyä. Tori voisi toimia mm. kirpputorina. Maanalaista pysäköintiä torin alle pitäisi tutkia”, asukasyhdistys summaa.<sup>216</sup>

Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistys vaati puisto-alueen ja virkistysalueiden lisäämistä. Pihojen viihtyvyyttä toivottiin lisäävän. Kaupunginhallitus vastasi myöhemmin näihin seikkoihin luodessaan oman kehotuslistansa pihojen viihtyisyyden lisäämiseksi. Erkki Tuomioja toteaa, että ”asukasjärjestöjen aktiivista vaikutusta ja osallistumista ei suinkaan tule pelätä”. Tuomioja näkee, että asukasjärjestöt ja yhdistykset ovat merkki toimivasta demokratiasta. Aktiivinen

---

<sup>213</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>214</sup> Korhonen 1998, s. 60 ; Tuomioja 1988, s. 49.

<sup>215</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>216</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

kannanotto on yleensä lisännyt paremman hyväksynnän saaman kaupunkiympäristön määrää, Tuomioja toteaa.<sup>217</sup>

Liikenteestä asukasyhdistys toteaa:

*Kampin alueen runsas liikenne ei ainoastaan heikennä alueen puistojen käyttöä virkistystarkoituksiin, vaan vähentää myös asukkaiden viihtyvyyttä ja aiheuttaa melu- ja saasteongelmia. Helsingin ilman saastumista voitaisiin supistaa vähentämällä henkilöautoliikennettä ja suosimalla joukkoliikennettä. Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys onkin ottanut kielteisen kannan Vapaudenkatu- ja keskustan poikkiväylähankkeisiin.*<sup>218</sup>

Ruoholahdessa oltiin muuten yleisesti tyytyväisiä liikenneoloihin. Lähes kolme neljästä Ruoholahdessa asuneesta sanoi, että liikennejärjestelyt olivat hyvät. Kritiikkiä toki esiintyi varsinkin, kun pysäköintiolut oli järjestetty puutteellisesti. Tähän saatiin korjaus vasta vuonna 1998 kun alueelle valmistui parkkitalo.<sup>219</sup>

Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys kirjoitti Helsingin kaupungille. Ensimmäiseksi asukasyhdistys korosti luonnon ja rakentamisen yhteensovittamista. Asukasyhdistys totesi, että Töölönlahti ranta-alueineen muodostaa hyvän lähtökohdan ottaa huomioon myös kantakaupungin asukkaiden tarpeet. Asukasyhdistys totesi, että keskustasuunnitelma on laadittu vain yksityisautoilua silmällä pitäen. Asukasyhdistyksen mukaan keskustasuunnitelma palvelee vain suurliike-elämän etuja eikä siten vastaa ”kehittyneen kaupunkisuunnittelun vaatimuksia”. Toiseksi asukasyhdistys totesi, että konttoristuminen on yhä laajeneva ongelma Helsingin keskustassa. Yksityisautoiluliikenteen nähtiin olevan syynä laajenevaan konttoristumiseen ja sitä myötä asuntojen hinnan nousuun. Kolmanneksi todettiin, että vapaudenkatu-väylästä -hanke ei vähentäisi kaupungin liikennettä, vaan päinvastoin lisääisi sitä. Väylien nähtiin lisäävän liikennettä ja houkuttelevan autoilijoita ”kymmenien kilometrien takaakin”. Neljänneksi valitettiin väylien kalleutta. Ne maksaisivat asukasyhdistyksen mukaan liian paljon ja veisivät veronmaksajien rahoja. Viidenneksi todettiin, että terassitori-suunnitelma

<sup>217</sup> Tuomioja 1988, s. 52.

<sup>218</sup> Hf:3, Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>219</sup> Korhonen 1998, s. 55.

Töölönlahdella ei ole ympäristöllisesti kestävä ratkaisu. Paikoituskansien sijaan alueelle haluttiin toiminnallinen Finlandiatalon puiston ja Kaisaniemen puiston muodostama keskuspuisto.

Kuudenneksi asukasyhdistys toteaa Kampin alueesta, että alueella on ”vapaudenkadun ja Kampin väylän nimissä toinen toistaan rumempia rakennuksia”. Kampin aluetta haluttiin säilyttää ainakin osittain matalana ja avoimena. Seitsemänneksi asukasyhdistys totesi, että Kaisaniemen väylän rakentaminen kaataisi yli 60 ”kaupungin arvokkaimpiin kuuluvaa puuta ja jättäisi tilalle vain betonikannen ja ilmanvaihtokuilujen metsän”. Kahdeksanneksi asukasyhdistys toteaa, että Ruoholahden väylä tuhoaisi osan Lapinlahden virkistysalueesta. Etelä-Helsingissä todettiin olevan jo muutoinkin liian vähän ulkoilumahdollisuuksia. Kampin väylästä sanottiin, että se aiheuttaisi meluhaittoja väylää runsaasti korkeammalla oleville Rautatiekatujen ja Malminkadun asuintaloille. Yhdeksänneksi asukasyhdistys toteaa: ”Vapaudenkatu ja poikittaisväylä toisivat mukanaan myös muita väylähankkeita kantakaupungissa. Kampissa vastustetaan erityisesti Hietalahdenrannan kautta kulkevien uusien pääkatujen rakentamista”.<sup>220</sup>

Asukasyhdistys näytti vastustavan väyliä rakentamista Kampin ja Ruoholahden alueille. Yksityisautoilun lisääminen väylillä ja terassitoreilla ei käynyt asukasyhdistyksen mieleen. Yleinen ympäristötietoisuus oli lisääntynyt 1980-luvulla. Ympäristöasenteet olivat muuttuneet 1980-luvulla. Nyt yhä useampi oli huolissaan ympäristön tilasta ja ilmanlaadusta. Tämä saattoi vaikuttaa osaltaan vastausten luonteeseen. Kaiken kaikkiaan liikenteen nähtiin uhkaavan alueen asuinoloja. Varsinkin tuloliikenne nähtiin uhkaavana asumusten kannalta ja sen nähtiin lisäävän konttoristumista. Asukasyhdistys otti kantaa myös terassitorialueeseen Töölönlahdella. Näihin aikoihin, noin vuonna 1986, käytiin keskustelua Töölönlahden luonteesta ja suunnittelukilpailut olivat käynnissä. Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistys halusi ottaa kantaa Töölönlahden alueen suunnitteluun säilyttäen kantansa, jossa liikenne nähtiin uhkaavana tekijänä asumisen kannalta.<sup>221</sup>

---

<sup>220</sup> Fc:5, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>221</sup> Ibid.; Haavisto & Lankinen 1991, s. 45.

Ruoholahti–Hietalahden Asukasyhdistys valitti vanhainkodin puuttumista Ruoholahden ja Kampin alueella: ”Kampissa ei ole vanhusten asuin- ja palvelutaltoa, jonka vuoksi ne vanhukset, jotka haluaisivat päästä tällaiseen asumismuotoon, ovat pakotettuja muuttamaan pois alueelta, jossa he ovat kenties asuneet jo vuosikymmeniä.”. Tontille Lönnrotinkatu 12 vaadittiin vanhusten palvelutaltoa, tämä ei kuitenkaan toteutunut ja tontille sijoitettiin liikerakennus. Lisäksi terveyspalveluiden ilmaisuutta vaadittiin.<sup>222</sup>

Erään tutkimuksen mukaan asukkaat arvostavat enemmän julkisten palveluiden läheisyyttä, kuin yksityisten palveluiden läheisyyttä. Tähän osasyiksi on nähty julkisten palveluiden alueellinen keskittyminen verrattaessa yksityisten palveluiden tiheään esiintymiseen. Alueellinen keskittyminen pidentää asiointimatkoja näihin tärkeisiin julkisiin palveluihin. Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistys näytti olevan huolissaan alueensa vanhusten hullosta ja arvostivat varmasti lähempää julkista palvelua yli yksityisten palveluiden. Esimerkiksi erään kyselyn mukaan 25% asukkaista haluaisi julkiset palvelut lähemmäksi ja kauppoja sekä kahviloita lähemmäksi halusi 9%. Ruoholahden vanhaintalon tapauksessa nämä luvut varmasti osuivat oikeaan.<sup>223</sup>

Helsingin kaupunginhallitus perusteli palvelutalon sijoittamista. Vanhusten palvelutalo tulotisiin sijoittamaan Runeberginkadun, Malminkadun ja Eteläisen Rautatiekadun rajoittamalle alueelle niin kutsuttuun Kampin kolmioon. Asuintaloon kaavailtiin 20 vuokra-asuntoa. Palvelukeskuksen olisi tarkoitus palvella niin kutsuttua eteläistä suurpalvelupiiriä, joka ulottuu Katajanokalta Lauttasaareen. Asukasyhdistys vaati palvelutaltoa Lönnrotinkatu 12:een, muta kaupunginhallitus perusteli valintaansa: ”Alue on Lönnrotinkatu 12:ta paremmin saavutettavissa joukkoliikennevälineillä koko suurpalvelupiirin alueelta ja sen vuoksi paikka voidaan pitää hyvin perusteltuna vanhusten palvelukeskukselle.”<sup>224</sup>

Erään telakan laajentuminen Hietalahdessa puhutti asukasyhdistystä. Asukasyhdistys totesi, että kaupungin luonne ja kaupunkikuva on uhattuna uuden

<sup>222</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>223</sup> Lehtosaarni 1986, s. 36.

<sup>224</sup> Hd:5, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

hallin takia. Maantäytön sanottiin edenneen jo niin pitkälle, että ”koko kaupungin luonne niemelle rakennettuna kaupunkina on vakavasti uhattuna”. Uuden telakan hallin nähtiin sulkevan näkymä Hietalahden torilta merelle. Asukasyhdistys totesi: ”Mikäli Telakan annetaan laajeta mielihalujensa mukaan, ei vaatimuksille uusista halleista tule loppua”. Asukasyhdistys jatkaa: ”Nykyaikaiseksi suurtelakaksi Hietalahden telakka ei voi nykyisellä paikallaan kasvaa. Esitämme kohteliaimmin, että valtuustoryhmänne ei hyväksyisi edellä mainittua asemakaavamuutosta. Esitetty muutos on räikeästi ristiriidassa kantakaupungin yleiskaavan kanssa ja toteutuessaan se lopullisesti tuhoaisi kaupunkikuvamme merellisen perusluonteen keskustan länsiosassa.”<sup>225</sup>

Suuret tavarasatamat hallitsivat rantakuvaa vielä 1980-luvulla. Ruoholahti kuului niihin satamiin, jonka maisemakuvaa hallitsi suuret hallit ja varastot. Helsingin kaupunginsuunnittelu oli etenemässä kohti rantoja, sillä rakennusmaata oli yhä vaikeampi löytää kaupungin rajojen sisäpuolelta. Samaan aikaan halu kaupunkimaiseen asumiseen oli vahvistumassa. Asunnan kysyntä nousi samaan aikaan kun ranta-alueita alettiin kaavoittaa asuinkäyttöön. 1980-luvun lopulla vallitsi Helsingissä asunto- ja työvoimapula. Ranta-alueet tulivat yhä enemmän ajankohtaisemmiksi asuntorakentamisen kannalta viimeistään tällöin. Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistyksen valituskirjelmät satamien maisemasta olivat osa tätä ilmiötä, jossa asuinkulttuuri alkoi vallata rantoja Helsingin alueella. Asuinkulttuuri näytti painottavan esteettisiä arvoja, joita vastaan suuret teollisuushallit ja satamakuva räikeästi rikkoivat.<sup>226</sup>

Erästä Wärtsilän varusteluterminaalista valitettiin kaupungille Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistyksen toimesta:

*Harvinaisen vähäisen valvonnan alaisena ja lähes ilman kaupunkikuvallisia ambitiesiä on Helsingin merellistä luonnetta nakerretty. Pelkästään keskustan lounaispuolella on vuosisadan alusta lähtien täytetty vesialueita yli sata hehtaaria. Tuloksena tästä maan valtaamisesta mereltä on merellisen yhteyden häviäminen, rantojen muuttuminen sora- ja asfalttikentiksi, luotojen*

<sup>225</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>226</sup> Yrjänä 2013, s. 163.



*rikastaman merimaiseman korvautuminen hehtaarihallien horisontaalisella yksitoikkoisuudella.*<sup>227</sup>

Näyttää siltä, että Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistys vastusti kiivaasti Hietalahden telakoitumista ja näki tämän uhkaavan kaupungin maisemakuvaa. Telakoitumisen nähtiin katkaisevan näköyhteyden Hietalahden torin ja meren väliltä ja puuttuvan ”kaupungin fyysisen hahmon olennaisiin perusominaisuuksiin”. Lisäksi liikenteen lisäämistä alueella vastustettiin.<sup>228</sup>

Ranta-asuminen muodostui ihanteeksi vasta myöhemmin toisen maailmansodan jälkeen. Rannat olivat sotien jälkeen satamien ja liikenteen reviiriä. Lisäksi kostea ja kylmä meri-ilma eivät houkuttelleet asukaskeskittymiä rantojen ääreen. Merihaka projektin aikana kaavoitus tapahtui alkuperäisesti toimistohakuisesti. Alueen hiilivoimalaitos ja sataman haitat painoivat aluksi enemmän merellistä näköalaa katsottaessa. Lopulta Merihaka, kuten Meri-Kamppi ja Ruoholahti, osoittivat, ”ettei helsinkiläinen yleisö vielä varauksetta nähnyt merellisen asumisen etuja”. Toisaalta erään tutkimuksen mukaan ihmiset hakeutuvat samankaltaisille asuinalueille muuttaessaan alueelta toiselle. Ruoholahteen muuttaneiden joukossa on saattanut olla ihmisiä, jotka asuivat ennen muuttoaan merellisen kaupungin äärellä.<sup>229</sup> Viimeistään Meri-Kampin valmistuessa rantojen läheisyys koettiin myönteisenä tekijänä. Vasta 1980-luvulla Helsingin kaupunki oli vakavasti valmis harkitsemaan teollisuusalueiden ja satamien muuttamista asuinalueiksi.<sup>230</sup>

Eräiden yhdistysten, joihin kuuluivat muun muassa Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ja Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys, yhteislausumassa todettiin, että liikekeskustan kasvua on rajoitettava. Töölönlahden ranta-alueita ja Kaisaniemen puiston aluetta luonnehdittiin kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävinä ja tärkeinä viheralueina. Yhdistykset painottivat:

*Kampin–Töölönlahden aluetta ei saa tuhota ylimitoitetuilla liikenneväylillä tai toimitilarakentamisella. Lähtökohtana ydinkeskustan liikenneongelmien*

<sup>227</sup> Fb:5, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>228</sup> Fb:5, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>229</sup> Rapoport 1977, s.81.

<sup>230</sup> Korhonen 2000, s. 37; Lehtovuori 2007, s.14. ; Mustonen 2010, s.444.

*ratkaisulle on oltava ensisijaisesti yksityisautoilun rajoittaminen ja joukkoliikenteen palvelutason nostaminen. Kaisaniemen ja Siltavuoren rannan läpiajoväylästä on luovuttava. Kampin–Töölönlahden aluetta on kehitettävä ensisijaisesti asukkaiden ehdoin.<sup>231</sup>*

Viheralueita arvostettiin useiden yhdistysten toimesta. Liikekeskustan laajenemista haluttiin rajoittaa Töölönlahden ja Kaisaniemen alueilla. Yksityisautoilua vastustettiin ja joukkoliikennettä suosittiin. Kamppi-Töölönlahti suunnittelukilpailun aikoihin pelättiin, että suunnittelussa palattaisiin Alvar Aallon aikoihin, jolloin suuria liikenneväyliä alueelle kaavailtiin.<sup>232</sup>

Asukasliitto kirjoitti adressissaan:

*Kampin kaupunginosassa asui 1.1.1975 noin 13 000 ihmistä. Lapsia (0–12 v.) noin 1200, nuoria (12–19 v.) noin 700, aikuisia noin 8700 ja vanhuksia (yli 65 v.) noin 2400. Viime vuosiin asti ikärakenne on voimakkaasti muuttunut siten, että lapsia on alueella yhä vähemmän, vanhuksia yhä enemmän. Kun aluetta tarkastelee, löytyy kehitykselle helposti syitä. Pihaa, leikkipaikkoja, puistoja on niukasti, samoin päivähoitopalveluja. Liikenne on vilkasta. Alue on tiivistä rakennettu, kivinen. Se konttoristuu, piilokonttoristuu. Lapsiperheet haluaisivat muuttaa muualle. Vanhukset, autot ja toimistot jäävät.<sup>233</sup>*

Ylipormestari vastasi näihin kysymyksiin Ruoholahden, Kampin ja Hietalahden alueiden asukasillassa: ”Kaupunki pyrkii valvontatoimin palauttamaan piilokonttoreita asutokäyttöön.”. Apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja puolestaan vastasi kysymykseen asumisesta ja totesi, että kaupungin pitäisi toimillaan luoda uusia asuintaloja ja edellytyksiä nuorten perheiden muuttamiseksi alueelle. Hän myös totesi, että päivähoito ja koulukysymykset sekä asuinympäristö tulisi saattaa sellaiseen kuntoon, että lapsiperheet hakeutuisivat alueelle. Alueelle luvattiin perustaa myös sisarusryhmäpäiväkoti, johon sijoitettaisiin 15 lasta.<sup>234</sup>

---

<sup>231</sup> Fb:5, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>232</sup> Ibid.

<sup>233</sup> Hf:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

<sup>234</sup> He:3, Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistys ry. 1976-1992, Hka.

Kaiken kaikkiaan Ruoholahti–Hietalahden asukasyhdistys vaati liikenteen vähentämistä alueellaan. Yhdistys näki, että liikenne ja sen mukana tullut konttoristuminen häytti alueen ikärakennetta. Alueesta oli uhkaavasti tulossa eläkeläisten ja konttorityöntekijöiden alue, jossa lapsiperheillä ei ollut sijaa. Toisaalta sosiaalipalveluiden puuttumisen nähtiin senkin uhkaavan ikärakennetta Ruoholahden ja Hietalahden alueella. Helsingin kaupunki vastasi asukasyhdistyksen kysymyksiin tietyiltä osin. Vanhusten palvelutaloa ei saatu sijoitettua Lönnrotinkadulle, niin kuin asukasyhdistys olisi toivonut, vaan se sijoitettiin niin kutsuttuun Kampin kolmioon, jossa liikenneyhteydet olivat paremmat.<sup>235</sup>

## 6 Johtopäätökset

Kaiken kaikkiaan Helsinki eli muutoksen aikaa. Keskustelua Helsingin keskustan kulttuuriluonteesta käytiin. Radion sinfonia-orkesteri ja Helsingin kaupungin orkesteri hakivat yhteistyötä suunnitellun kongressi- ja konserttitalon tiimoilta. Kulttuurielämä näytti hakevan suuntaa samaan aikaan kaavaillun konserttitalon suunnittelun ja sijoituskysymyksen kanssa.

Kysymys Konserttitalon sijoittelusta sai aikaan debatin, jossa Töölönlahden ympäristöä ajateltiin uudestaan, joskin samoin johtopäätöksin kuin Eliel Saarisen aikana jolloin, kuten Aallon aikana, Hesperian puistoon ei haluttu koskea. Töölönlahden luontomaisema haluttiin säilyttää molemmissa tapauksissa.

Töölönlahden alue pyrittiin säilyttämään maisemallisesti suhteessa muuhun ympäristöön. Näkyvyys Töölönlahdelle pyrittiin säilyttämään kaikista mahdollisista ilmansuunnista. Julkinen mielipide näytti hakevan alueelta virkistys ja vapaa-ajan toimintoja. Näihin toivomuksiin kaupunki pyrki vastaamaan. Helsingin kaupungin ja valtion välisen tonttijakoristiriidan päätyttyä alueelle suunniteltiin rakennuksia. Monet tahot olivat mukana aina museovirastosta rautatiehallitukseen. Liikenteelliset, kulttuuriset ja kaupalliset sekä julkiset palvelut olivat edustettuina Töölönlahden rakennushankkeissa.

---

<sup>235</sup> ks. lisää lapsiperheistä: Keskinen 1985, s.15

Helsingin liikenne oli nousussa. Maankäytöstä puhuttiin tässä yhteydessä kaupungin virkaelimissä. Liikenteen ruuhkia haluttiin hillitä joukkoliikenteellä. Samalla haluttiin taata keskustan elinvoimaisuus sekä työ- että asuinpaikkana. Matkoja kaupungin laita-alueille haluttiin lisätä. Tähän tarkoitukseen luotiin yhtenäinen joukkoliikenteen tariffijärjestelmä.

Vastalauseita Helsinki-keskeisyydelle kuultiin arkkitehtien puolelta. Helsingin suunnittelun lisäksi haettiin myös suunnitelmia maaseutukeskuksille. Diplomi-insinööritöistä valtaosa keskittyi Helsinkiin, joka nähtiin valitettavana asiana eräiden arkkitehtien piirissä. Lopulta pääministeri Virolainen antoi lausunnon ja varmisti, että myös maaseutukeskukset nähdään kulttuurin kehittämiskohteina. Tämän kaltaista vastakkainasettelua oltiin nähty jo Fagerholmin hallituksen aikoina, jolloin myöskin, tällä kertaa dosentti Matti Kuusen aloitteesta, helpotettiin maakuntien rahoitusta.

Helsingin yhdyskuntarakenne oli muuttumassa siten, että asuin- ja työpaikka alueet pyrkivät samaan yhteyteen. Jälkitekollinen yhteiskunta oli astumassa palveluyhteiskunnan aikaan, jossa suosittiin myös päällekkäistä yhdyskuntarakennetta. Basaarit ja avoimet kauppakadut olivat yleistymässä ja vastoin elinkeinoelämän odotuksia tuottivat lisätuloja Helsingin keskustassa. Oli siis järkevämpää rakentaa kävelykatuja ja suosia kevyttä liikennettä Helsingin liikekeskustassa. Julkinen mielipide näytti suosivan kevyttä liikennettä Helsingin keskustassa, vaikkakin elinkeinoelämä vastusti autoilun rajoittamista keskustan alueella.

Julkinen mielipide näytti korostavan viheralueiden merkitystä kaupungin suunnittelussa. Virastotalorykelmiltä haluttiin välttyä. Puistoja ja toreja haluttiin lisää ja oopperataloa toivottiin Töölönlahdelle. Lisäksi konttoristumista haluttiin vähentää ja julkisia palveluita lisätä. Vanhainkoti haluttiin esimerkiksi omalle asuinalueelle, mutta tämä ei onnistunut kaupungin sijoittaessa palvelukeskuksen liikenteellisesti ”parempien yhteyksien alueelle”.

Helsingin viihtyvyyttä pyrittiin parantamaan yksityiskohtaisilla neuvoilla, joissa esimerkiksi kauppakorttelien ja teollisuusalueiden pihaja pyrittiin tekemään

viihtyisiksi. Useat kaupunkilaiset halusivat perustaa alueensa viihtyvyyteen. Asukasyhdistykset näyttivät tekevän aloitteita alueiden viihtyisyyden parantamiseksi. Nämä aloitteet näyttivät osuvan ajallisesti yksiin kaupungin antamien neuvojen ja ohjeistusten kanssa. Ympäristöön haluttiin kiinnittää nyt enemmän huomiota. Tämä oli uusi trendi sotien jälkeisenä aikana. Vapaa-ajan toiminnot ja ympäristön viihtyisyys olivat nousevia arvoja. Pihoihin ja virkistysalueisiin haluttiin käyttää enemmän huomiota.

Helsingin katukuvaa haluttiin säilyttää samalla kun uudisrakentamista harjoitettiin. Vallalla näytti olevan kaksi trendiä, joista toinen korosti uudisrakentamista ja toinen vanhan rakennuskannan säilyttämistä. Helsingin kaupunki antoi määräyksiä, joilla pyrittiin tasaamaan uudisrakentamisesta koituneita eroavaisuuksia alkuperäiseen ympäristöön nähden. Esimerkiksi uutta kerrosalaa pyrittiin rajoittamaan alkuperäiseen kaupunkikerrosalaan suhteutettuna niin, että rakennusten katot olisivat samalla korkeudella.

Helsingin kaupunki näytti ohjaavan asukkaita ullakko- ja kellaritilojen asuttamiseen, jolla kaupunki pyrki tasoittamaan vinoutunutta yhdyskuntarakennetta, jossa elinkeinoelämä ja piilokonttorit näyttivät valtaavan alaa ja nostavan asumisen kysyntää pääkaupunkiseudulla.

Kulutuskulttuuri oli nousussa jälkiteollisessa Helsingissä, jossa nuorison todettiin olevan palveluiden aktiivisempia käyttäjiä. Katetut kauppakatut ja avoimet sosiaaliset tilat alkoivat yleistyä keskustassa. Nuorisokulttuurin ja palvelukulttuurin nousu näyttivät osuvan yksiin samoihin aikoihin. Samoihin aikoihin teollisuus pakeni kaupungin laitamille asuinalueiden varatessa tilaa yhä enemmän myös ranta-alueilla.

Kaupunkisuunnittelu eli aikaa, jossa julkinen mielipide pyrki vaikuttamaan suunnitteluun. Vaikuttaminen ei kuitenkaan aina onnistunut ja tästä valitettiin julkisesti. Näyttää siltä, ettei julkista mielipidettä kuultu tarpeeksi suunnitelmien osalta. Ongelmilta ei välttytty kaupunkisuunnittelussa. Teollisuuden tarpeet, tonttijaot ja asukkaiden tarpeet olivat usein otettava huomioon uusia asuinalueita ja alueita kaavoittaessa.

Helsinki oli muuttumassa tarkasteltuna ajanjaksona. Asuminen oli siirtymässä rannoille ja teollisuus kaupungin laitamille. Puhuttiin jälkiteollisesta yhteiskunnasta, jossa palvelut alkoivat vallata alaa kaupunkitilassa. Nuorisokulttuuri oli sekä nousussa kyseisenä ajanjaksona. Tämä tapahtui yksiin palvelukulttuurin nousun yhteydessä. Toimistot olivat siirtymässä myöskin kaupungin laitamille autoilun yleistyessä, mutta piilokonttoristuminen jatkui keskustan alueella, nostaten asuntojen hintoja.

Helsingin keskustan luonne muuttui tarkasteltavana ajanjaksona. Ranta-alueet muuttuivat satama-alueista asuinalueiksi. Kaupunginsuunnittelu keskittyi nyt yhä enemmän asuinalueiden viihtyisyyden parantamiseen. Viihtyisyyden korostaminen lisääntyi vapaa-ajan kulttuurin lisääntyessä. Puistoja vaadittiin ja lähiympäristöltä vaadittiin enemmän. Puistot ja pihat nähtiin osana viihtyisää kaupunkiympäristöä. Teollisuus ja liikenne olivat asukkaiden näkemyksissä jokseenkin epäviihtyisyyttä lisääviä seikkoja ja niiden lisäämistä asuinalueen ympäristössä vastustettiin kiivaasti.

Funktionalismin aluejaottelusta, jossa työpaikat ja asuinalueet nähtiin erillisinä, siirryttiin kohti yhdyskuntarakennetta, jossa työ- ja asuinalueet olivat samalla alueella. Liikennettä pyrittiin ohjaamaan pois kantakaupungista kohti kaupungin reuna-alueita. Keskustan työpaikkaomavaraisuutta pyrittiin vähentämään ja asuinkortteleita lisäämään. Piilokonttoreiksi muuntuneita asuntoja pyrittiin muuttamaan takaisin asunnoiksi. Helsingin yhdyskuntarakenteen vinoutumaa pyrittiin hallitsemaan näillä keinoilla.

Näyttää siltä, että Kampin alueella yhdyskuntarakenne oli erilainen kuin Ruoholahden alueella. Kampin alueella asuminen ja asukaslähtöiset palvelut näyttivät olevan hajakeskitettyjä siinä missä Ruoholahden asuinalue oli jaettu asuinalueeseen ja konttorialueeseen. Ruoholahden alueen suunnittelu näytti jokseenkin jäljittelevän funktionalismin ajan rakentamisperiaatetta, siinä missä Kampin alueella työpaikat ja asuinalueet olivat hajasijoitettuja keskenään. Ruoholahdessa asuinalueet ja työpaikka-alueet olivat selvästi erotettuja toisistaan.

## 7 Lähdeluettelo

### Ensisijaiset arkistolähteet

- Helsingin kaupunginarkisto (Hka)

Fa:7 Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: pöytäkirja, 1966-1967.

Fb:5 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

Fc:5 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

Ha:1 Finlandia talon historia-asiakirjat 1957-1981.

Ha:332 N:O 47 Töölönlahti asiakirjat.

Hb:2 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

Hd:1–5 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

He:3 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

Hf:1–3 Hietalahti–Ruoholahden asukasyhdistys ry, 1976-1992.

Lars Hedmanin kokoelma 3.1.13–3.2.10.

### Painetut ensisijaiset lähteet

Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1962.

*Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, osa 1.* Wilbur Smith & Associates. Helsinki 1968.

*Helsingin kaupunkisuunnittelu.* Toimituskunta: Aino Stenberg, Mikael Scuher, Tarja Aho.

*Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu,* Helsingin kaupunki 1986.

*KASA, kantakaupungin asuntokannan saneerausprojekti Ruoholahti–Jätkäsaaren asunto- ja työpaikka-alueen 1. Vaiheen toteuttamisohjelma.* Helsinki 1985.

*Kaupunkiuudistus Suomessa.* Kaupunkimaisen yhdyskuntien kehittämiskampanja. Helsinki 1982.

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 75, 1962.

*Rakenna ja säilytä.* Suomen rakennustaiteen museo 1964.

*Sosiaalinen tasapaino Helsingissä.* Kaupunkimaisten yhdyskuntien kehittämiskampanja. Helsinki 1982.

*Uusimaa – Seminaari, Seminaariraportti 1975.* Helsinki 1976.

Vesikansa, Matti: *Kantakaupunkimme –ajatuksia Helsingin keskusta-alueen kehittämisestä.* Helsinki-seuran vuosikirja 1974–76, Karkkila 1978.

### **Sanomalehdet**

Helsingin sanomat

Iltalehti

Uusi suomi

### **Painamattomat tutkielmat**

- Rahikainen, Seija Marjatta: *Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa.* Helsingin yliopisto 1985.

-Stendahl, Kari Antero: *Helsingin kaupunkisuunnittelu 1900-luvulla.* Helsingin yliopisto 1976.

-Väisänen, Pentti Kalevi: *Helsingin kaupungin omistamien ulkoilualueiden käyttäjiä ja käyttöä koskeva haastattelututkimus.* Helsingin yliopisto 1989.

### **Kirjallisuus**

- Allardt, Erik: *Yhteiskuntasuunnittelu 1986, Kamppi-Töölönlahti.* Helsinki, 1986.

- Gordon, Douglas A.: *Cities in Comparison – City Growth and Townplanning Systems.* Helsinki 1992.

- Haavisto, Teija; Lankinen, Markku: *Ympäristöasenteet Helsingissä 1989.* Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia. Helsinki 1991.



- Hedman, Lars: *Alvar Aallon laatima Helsingin keskustasuunnitelma. Alvar Aalto ja Helsinki*. WSOY, Porvoo 1998.
- Helin, Heikki: *Terveen ja varovaisen talouden linja. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 3*. Helsingin kaupunki, Helsinki 2002.
- Herranen, Timo: *Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 1*. Helsingin kaupunki, Helsinki 1997.
- Herranen, Timo: *Hevosomnibusseista metroom, vuosisata Helsingin liikennettä*. Helsinki 1988.
- Hyypiä, Markku: *Helsingin alueen teollisuustuotannon ennustaminen*. Helsingin kaupungin tilastokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä. Helsinki 1987.
- Hyypiä, Markku: *Pääkaupunkiseudun taloudellinen kehitys vuosina 1975–1983*. Helsingin kaupungin tilastokeskus. Helsinki 1986.
- Junttila, Ulla-Kirsti: *Kaupunkiympäristön suunnittelu*. Rakennustieto oy, Tampere 1995.
- Kaitera, Heikki: *Työpaikat ja asuinympäristö*. Otakustantamo, Espoo 1982.
- Kajaste, Kimmo: *Kaupunki*. Tamprint oy. Tampere 1992.
- Karvinen, Marko: *Meressä kaupungin kuvajainen. Kaupunki kohtaupaikkana, näkökulmia kulttuuriseen kaupunkitutkimukseen*. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 1995.
- Keskinen, Vesa: *Julkiset palvelut Helsingissä, asukkaiden mielipiteitä 1983–2001*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki 2002.
- Keskinen, Vesa: *Perheelliset nuoret Helsingissä*. Helsingin kaupungin tilastokeskus. Helsinki 1985.
- Kivilaakso, Aura: *Kun Helsinkiin rakennettiin city – keskustan vuosina 1945–1990 valmistuneet liikerakennukset*. Balto Print. Helsinki 2014.
- Klinge, Matti & Kolbe, Laura: *Helsinki, Daughter of the Baltic – A Short Biography*. Otava. Keuruu 2007.

- Knoflacher, Hermann: *Kaupungin ja liikenteen harmonia, vapaus autolla ajamisen pakosta*. Liikennesuunnittelun seura 1995.
  
- Knuuti, Liisa: *Kaupunkikulttuuriin!*. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 1993.
  
- Kolbe, Laura: *Helsinki kasvaa suurkaupungiksi. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 3*. Helsingin kaupunki, Helsinki 2002.
  
- Korhonen, Erkki: *Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia*. Helsingin kaupunki, Helsinki 2000.
  
- Korhonen, Erkki: *Ruoholahti, Pikkuhuopalahti, Meri-Rastila ja Kallahti muuttaneiden silmin*. Helsingin kaupunki, Helsinki 1998.
  
- Landry, Charles: *The Art of City Making*. Earthscan, Lontoo, 2006.
  
- Lehtosaarni, Antti: *Helsingin asukaskulttuurit ja kaupunkiympäristö*. Helsingin kaupungin tilastokeskus. Helsinki 1986.
  
- Lehtovuori, Olli: *Kaupunkikoti, pääkaupunkiseudun uutta asuinarkkitehtuuria*. Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 2007.
  
- Lehtovuori, Panu: *Experience and Conflict: The Production of Urban Space*. Ashgate, Farnham 2010.
  
- Litzen, Aulikki: *Vapaa kasvu Helsingin esikaupunkialueella 1900-1970*. SHS, Helsinki 1987.
  
- Mansikka, Mikko: *Tyvestä puuhun. Kaupungistumisen haasteita, asuinympäristöseminaari*. Espoon kaupungin museo. Alfabox Oy, Espoo 1989.
  
- Martinsen, Rolf: *Maapoliittinen sopimus ja kaavoituksen pallomylly*. Teoksessa *Uhattu Helsinki*. Helsingin kaupunginsuunnitteluseura. Saarijärvi 2000.
  
- Mustonen, Pertti: *Kaupungin sielua etsimässä – kertomus Helsingin kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan*. Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto. Tampere 2010.
  
- Nevanlinna, Anja Kervanto: *Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945–2010, Helsingin historia vuodesta 1945, osa 4*. Otava, Helsinki 2012.

- Passinmäki, Pekka: *Kaupunki ja ihmisen kodittomuus, filosofinen analyysi rakentamisesta ja arkkitehtuurista*. Niin & näin lehden filosofinen julkaisusarja. Tampere 2002.
- Pulma, Panu: *Kasvun katveessa. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 2*. Edita, Helsinki 2000.
- Rahikainen, Marjatta: *Suuri muutos, suomalaisen yhteiskunnan kehityspiirteitä*. Helsingin yliopisto, Vammala 1992.
- Rapoport, Amos: *Human Aspects of Urban Form, Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*. Pergamon Press, Oxford 1977.
- Schulman, Harry: *Helsingin suunnittelu ja rakentuminen. Helsingin historia vuodesta 1945 osa 2*. Helsingin kaupunki, Helsinki 2000.
- Schulman Harry: *Pohjoiset suurkaupungit, yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla*. Syke, Helsinki 2014.
- Sumu, Ilkka: *Kaupunkirakenteen murros. Kaupungistumisen haasteita, asuinympäristöseminaari*. Espoon kaupungin museo. Alfabox Oy, Espoo 1989.
- Suolahti, Eino E. : *Helsingin neljä vuosisataa*. Otava, Helsinki 1972.
- Taponen, Harri: *Vanhustenhuollon palvelujen käyttö Helsingissä 4.10.1983*. Helsingin kaupungin tilastokeskus. Helsinki 1984.
- Tuomioja, Erkki: *Helsinki, Suomen pääkaupunki*. Tammi, Helsinki 1988.
- Wilenius, Reijo: *Tulevaisuuden haasteita Suomessa. Kaupungistumisen haasteita*. Espoon kaupungin museo. Alfabox Oy, Espoo 1989.
- Yrjänä, Jouni: *Maata näkyvissä – Helsingin maanhankinnan viisi vuosisataa*. Porvoo 2013.