



UUSI HELSINKI? DET NYA HELSINGFORS? CHANGING HELSINKI?

*11 näkökulmaa
kaupungin mahdollisuuksiin*

*11 olika perspektiv
på en stads möjligheter*

*11 Views
on a City Unfolding*

Toimittaneet
Eeva Berglund & Cindy Kohtala

Kustannusosakeyhtiö Nemo
2015

0

Mitä uutta Helsinkiä? s.6
Vilket nytt Helsingfors? s.18
A New Helsinki? p.30

Eeva Berglund & Cindy Kohtala

1

Happea Töölönlahdelle s.47
Syre för Tölöviken s.56
Oxygen for Töölönlahti p.64

Cindy Kohtala & Andrew Paterson

2

Kuumat lähteet s.77
Heta källor s.86
Hot Spots p.94

Harry Schulman & Pasi Mäenpää

3

Täällä eikä missään muualla s.105
Här och ingen annanstans s.116
Here and Nowhere Else p.124

Jonathan Glancey

4

Intohimojen hämärä kohde s.137
Begärets dunkla mål s.146
That Obscure Object of Desire p.154

Tarja Nurmi

5

Tarinoita Jätkäsaaresta s.167
Berättelser från Busholmen s.174
Telling Tales of Jätkäsaari p.186

Lieven Ameel

6

Lisätiivistäminen vai helppo vaihtoehto? s.195
Progressiv förtätning eller det enkla alternativet? s.204
Progressive Densification or the Easy Alternative? p.214

Tristan Hughes & Eeva Berglund

7

Kameleontti ja hiekkahippuset s.225
Kameleonten och sandpartiklarna s.236
The Chameleon on the Beach p.244

Ville Ylönen

8

Oranssi valtaa Kokoksen s.257
Oranssi och ockupationen av Kokosfabriken s.266
Oranssi and the Squatting of the Kokos Factory p.272

Vesa Peipinen

9

Lasipalatsin arvot arvaamattomat s.283
Glaspalatsets oförutsedda värden s.294
A Glass Palace's Volatile Values p.304

Pia Ilonen

10

Uinuan toimistoalueen renessanssi s.313
Ett slumrande kontorsområdes renässans s.320
New Futures for Old Offices p.328

Hella Hernberg

11

Keskustan ytimessä: jatkuvan muutoksen jälkiä s.339
I kärnan av centrum: spår av fortsatt förändring s.346
Heart of the City: Traces of Constant Change p.352

Juha Ilonen

Copyright © tekijät &
 Kustannusosakeyhtiö Nemo 2015
 Graafinen suunnittelu: Matti Berg
 Kuvat, ks. s. 361
 Tekijäesittelyt, ks. s. 360–361

ISBN 978-952-240-292-9
 Printon Trükikoda, Viro 2015

Kustannusosakeyhtiö Nemo
 Laivanvarustajankatu 3 B
 00140 Helsinki
 www.nemokustannus.fi

Kartalla on osoitettu muutamia kohteita, joihin tuomme vaihtoehtoisen näkökulman. //
På kartan har vi markerat några ställen som vi betraktar ur ett alternativt perspektiv. //
The locations of some of the alternative perspectives offered in this book are marked on this map. //

HELSINKI



KAUPUNKI ILMOITTA STADEN INFORMERAR THE CITY WANTS US TO KNOW

”Uutta Helsinkiä Helsinkiä rakennetaan vilkkaammin kuin koskaan. Kokonaisille uusille alueille tulee asuntoja, toimitiloja, päiväkotia, kouluja, puistoja, ulkoilureittejä ja katuja. Kaupunki haluaa toteuttaa laadukkaita alueita, joilla viihdytään niin vapaa-aikana kuin työssäkin. Seuraa kotikaupunkisi kasvua kaavoituksesta valmiiksi asuinalueiksi.”

”Nytt i Helsingfors Helsingfors byggs ut livligare än någonsin. Helt nya områden får bostäder, verksamhetslokaler, daghem, skolor, parker, friluftsstråk och gator. Staden vill anlägga högklassiga områden, där det går att trivas både på fritiden och i arbetet. Följ hur din hemstad växer från planläggning till färdiga bostadsområden.”

”New areas for business and living In the forthcoming decades, Helsinki will expand faster than ever before, with the construction of a variety of apartments, offices, kindergartens, schools, parks, streets and recreation areas. The City of Helsinki aims to build quality neighbourhoods where people can enjoy both work and leisure.”

uuttahelsinki.fi



Mitä uutta Helsinkiä?

GRANIITTISTEN KIVIJALKOJEN Helsinki nousee kuin luonnostaan maasta itsestään. Nyt, vuonna 2015, se on teknologinen maailma metsän keskellä, selkeästi eurooppalainen ja kuitenkin ainutlaatuinen pääkaupunki. Sen keskusta makaa pienellä niemellä, missä kahdensadan vuoden matalat kivikorttelit hohtavat matalalta paistavassa pohjoisessa auringossa. Moni on kehunut vuolaasti Helsingin eleganssia ja kauneutta, oli kyse sitten luonnosta tai rakennetusta ympäristöstä. Ammattikriitikot ovat ihmetelleet, miten näin paljon rakennustaiteellista lahjakkuutta löytyy näin pienestä kaupungista. Ulkomailta vierailevat kiittävät kaupungin ihmisen kokoista mittakaavaa. Eräs iskulauseita tehtaileva poliitikko risti tämän ”taskukokoiseksi metropoliksi” eikä suotta. Keskustan alue on kompakti ja jalankulkijan hallittavissa, eikä matkaa lähiöihinkään lasketa kuin kymmenissä minuuteissa, kun maailmalla menee helposti tuntikausia, vaikka mukaan laskettaisiin Vantaa, Espoo ja Kauniainenkin, jotka ovat virallisesti eri kuntia.

Kuten kaupungin nettisivulla vierailleet tietävät, tulossa on niin kutsuttua Uutta Helsinkiä. Muutama vuosi sitten Helsingissä alkoi vuosisadan rakennusbuumi. Sitä siivittävä retoriikka on alkanut käydä mahtipontiseksi: Helsingistä olisi tulossa niin sanotusti metropoli, kansainvälisesti merkittävä toiminnan keskus. Ei ole yksiselitteistä, mitä tämä merkitsee, eikä asiaa eteenpäin vievää päätöksentekoprosessia ole helppo ymmärtää. Kaiken lisäksi metropolikäsitys jää helposti epämääräiseksi, ja pääkaupunkiseudun kuntien rooli tässä uuden suurkaupungin tekemisessä on jatkuvasti kiistanalaista. Selvää on ainakin, että aiempaa suuremmat rakennushankkeet tukkivat maisemat ja pysäyttävät meidät ihmettelemään, minne ollaan menossa. Meitä asukkaita kutsutaan keskustelutilaisuuksiin, pääsemme katsomaan uusien asuinalueiden suunnitelmia ja meitä kehoitetaan osallistumaan tulevaisuuden luomiseen netin välityksellä. Näin kaupunkisuunnittelu tänä päivänä etenee, hauskuuden ja hämmennyneisyyden sekoituksena, missä osalliset tosin toimivat huikean erilaisissa mittakaavoissa.

Helsingin asukkaat tuntevat rakennusperintöään ja ovat ehkä hieman ylpeitäkin siitä, mutta pääasiassa rakennukset ovat kaupunkilaisen arkielämän mutkaton tausta. Toki mikä tahansa ympäristö, jossa ihminen asuu – niin luonnonkaunis maisema kuin lasin ja metallin leimaama kaupunkitila – tunkee tietoisuuteemme, kun kohtaamme ongelman tai muutoksen. Moni meistä, jotka tätä kaupunkia rakastamme on alkanut epäillä, ettei se kasvakaan enää tästä maaperästä, jatka omaa evoluutiotaan.

Helsingin arkkitehtuurin tulevaisuus tuottaa niin eloisaa innostusta kuin tyrmistynyttä kammaa. Muutos kirjoittaa mediakeskusteluun ja tunteisiin, ajatuksiin ja luoviin tekoihin. Näin asioiden pitäisikin olla. Arkkitehtuuri, kuten yhdysvaltalainen arkkitehti ja kriitikko Michael Sorkin on kirjoittanut, ”tuotetaan taiteen ja omistusten yhtymäkohdassa, ja siksi siitä on niin helpotajuisesti lukea yhteisen elämämme historia”. Siksi sitä kannattaa myös pohtia, ja siitä keskustella ja kirjoittaa huolella, hitaasti ja harkiten, yhdessä muidenkin kuin arkkitehtien, rakennuttajien, grynderien ja kaupunkisuunnittelijoiden kanssa.

Rakennukset ovat aina vain pieni osa siitä, mikä tekee kaupungin, mutta ainoastaan tietämätön tai tahallisen naiivi voisi ajatella, ettei arkkitehtuurilla ole aina vain näkyvämpi rooli urbaanin elämän näyttämöllä. Kaupungistuminen etenee nykyään päätähuimaavassa mittakaavassa ja kiireellä kaikkialla maailmassa. Kiihtynyt kaupungistuminen irrottaa kukoistavaa elämää ympäristöstään, ja joillakin rakennusmailla se nojaa myös orjatyövoimaan. Arkkitehtuurin kiinnittyessä monimutkaiseen ja epävakaaseen globaaliin finanssisektoriin myös arkkitehdin ammatista tulee haavoittuva.

Tämän kaiken hinta maksetaan aina jossain paikassa. Globaalit ympäristövaikutuksetkin pelottavat: New Orleansin tai Filippiinien hirmumyrskyjen kaltaisten ääri-ilmiöiden jälkeen on rakennettava uutta, ja samalla herää epämääräinen aavistus siitä, että kaupungit ovat avainasemassa, kun ilmastonmuutokseen reagoidaan. Onkin miltei mahdoton enää vain rakastaa rakennustaidetta tai vain nauttia kaupungin kehityksestä jotenkin viattoman epäpoliittisesti.

Pohjoismaissa kaupunkisuunnittelujärjestelmää ei ole nakerrettu palvelemaan paremmin kaupallisia intressejä, mutta täälläkin kasvupaineet ja huomiokilpailu – jossa niin sanotulla wau-arkkitehtuurilla on yleensä rooli – sekä

Arkkitehtuuri, kuten yhdysvaltalainen arkkitehti ja kriitikko Michael Sorkin on kirjoittanut, ”tuotetaan taiteen ja omistusten yhtymäkohdassa, ja siksi siitä on niin helpotajuisesti lukea yhteisen elämämme historia”.

tekninen innovaatio esimerkiksi ilmastonmuutoksen kanssa pärjäämiseksi, ovat luoneet muutospaineita. Samalla kasvava eriarvoistuminen alkaa näkyä rakennetussa ympäristössä.

Hyvätuloiset erottuvat vähemmän hyvätuoloisista porttien, aitojen ja kylttien avulla. Sillä aikaa kun luksustarjonnan kaupat ja ravintolat, sekä yksityisomaisuudesta huolehtivat palvelut saivat 2000-luvun kuluessa näkyvyyttä kaupungin kaduilla, asuntokriisi jatkui ja sosiaalipalvelut ylikuormittuivat. Toisaalta esimerkiksi uudet toimistot ja julkisin varoin tehdyt asuinrakennukset näyttäisivät kielivän siitä, että olemme pitkään eläneet kitsaita aikoja. Ei Helsinki ole tässä suhteessa tietenkään yksin. Moni kaupunkien ja rakentamisen asiantuntija on huomauttanut, ettei kaupungeja tehdä nykyään kovin hyvin, ja että yhä useampi meistä joutuu kohtaamaan ei-toivottuja muutoksia.

Tämä kirja julkaistaan myös ruotsiksi ja englanniksi, koska tiedämme, että on muita, jotka jakavat kokemuksemme. Täällä Euroopan pohjolassa maantiedolla onkin enemmän merkitystä: taistelemme hieman muita enemmän niin huomiosta kuin ilmaston ja pitkien välimatkojen kanssa. Maantieteellinen perintömme ja poliittinen historiamme on yhteistä varsinkin pohjoismaisten naapureidemme kanssa, mikä on jättänyt syviä jälkiä rakennusperintöömme ja kaupunkiehimme. Ne tahtovat unohtua sitä mukaa kun kansainvälisyys ymmärretään ”globaalina”. New Yorkin tai Singaporen sijaan olisi tähdelisempää vertailla kehitystämme vaikkapa Göteborgiin tai Osloon.

Helsingin kasvun ryöpsähdyksessä on paljon ihailtavaa ja opittavaa. Toisaalta sen sijaan

Tämän kirjan tekemiseen inspiroi vahva tuntemme siitä, että Helsingissä voisi ja pitäisi kehittää vankempaa käsitystä muutoksen kokonaisvaltaisista eettisistä ja poliittisista ulottuvuuksista.

että kaupungistamme olisi tulossa onnellisempi, tai sen paikan henki olisi vahvistumassa, tai edes että muutos tekisi meistä hitusen ylpeitä saavutuksistamme, päättäjämme tuntuvat kopioivan tänne globaalien kaupunkisuunnittelu- ja rakennustrendien huonoita.

Tämän kirjan tekemiseen inspiroi vahva tuntemme siitä, että Helsingissä voisi ja pitäisi kehittää vankempaa käsitystä muutoksen kokonaisvaltaisista eettisistä ja poliittisista ulottuvuuksista. Halusimme tukea tätä kertomalla monesta langasta kutoutuvia tarinoita, joissa olisi tilaa niin toiveikkaille kuin pelottavillekin näköaloille. Olemme lähestyneet haastetta yhdistämällä kaksi asiaa. Ensimmäinen on kirjoittajiemme asiantuntemus ja se rakkaus, jota he työnsä kautta – tässä kirjassa ja muualla – osoittavat kotikaupunkiaan kohtaan. Toinen asia on kansainvälinen konteksti, jonka valossa meidän on päätöksemme tehtävä. Tulevaisuuttahan ei missään tapauksessa ole ennalta päätetty, vaan se on täynnä mahdollisuuksia. Aina on vaihtoehtoja.

Kutsuimme kirjoittajia valaisemaan jotain Helsingin ulottuvuutta, jonka he tuntevat hyvin, oli kyseessä sitten jokin joka ihastutti, kiehtoi tai raivostutti. Kirjoittajamme eivät ole ongelmista yhtä mieltä, vain siitä, että laajempi keskustelu on tarpeen. Kirjan yksitoista lukua juhliivat kaupunkia, jonka tuntemme samaan aikaan yhtenä (”Helsinkiä”) ja monena (sinun, heidän, minun, meidän Helsinkiä). Kirjan voi avata mistä tahansa kohdasta, mutta luvut on niputettu kolmeen osaan, *Metropoliunelmia*, *Rakkaat rannat* ja *Jatkuva muutos*, jotka järjestyksessä luettuina kertovat lopulta toiverikkaan tarinan. Kirja koostuu kerronnallisista esseistä, joiden lomassa on havainnollistavia ja tiedontäytteisiä

lisäyksiä, joiden toivomme kuvaavan Helsingin persoonallisuutta sekä niitä erilaisten yhteysien vyyhtejä, jotka muovaavat mutta eivät sanele kehityksen kulkua.

Metropoliunelmia

Arkkitehtuurin ystävät ovat pitkään ihailleet Helsinkiä. Tämä johtune muustakin kuin siitä, että rakennushistoriaan perehtyneet osaavat tulkita tääkäläistä ympäristöä asiantuntevasti. Helsingissä on ainutlaatuinen tunnelma ja helppo ja ihmisen kokoinen mittakaava, joka vetoaa siitä huolimatta, että maantieto tuottaa tänne pitkiä synkkyyden ja kylmyyden kausia taianomaisen valoisuuden ja kesäisen lämmön vastapainoksi.

Kaupungin rakennuskanta on pääasiassa matalaa, ja sen huomiota herättävin arkkitehtuuri – luterilaista Tuomiokirkkoa ja ortodoksisista Uspenskin katedraalia lukuun ottamatta – on niin hillittyä että se on melkein anti-wau-arkkitehtuuria. Kuuluisaa kallioon upotettua Temppeleaukion kirkkoa ei melkein meinaa löytää, eivätkä Mannerheimintien varteen viimeisten neljänkymmenen vuoden sisällä nousseet kulttuurikohteetkaan ole päälle tunkevia.

Muuten kantakaupunki – se osa Helsinkiä jota palvelee raitiovaunuverkosto – koostuu pääasiassa umpikortteleista ja niiden lomassa olevista pienistä puistoista ja aukioista. Säde-mäinen tie- ja raideverkosto ulottuu esikaupunkieihin, joista moni rakennettiin toisen maailmansodan jälkeen tahallaan keskelle entisiä metsiä tai peltoja, ja joista maisema jatkuu pohjoiseen muualla maahan metsäisenä mattona. Kaikkea tätä reunustaa rannat ja saaristo, jotka ovat pitkään tarjonneet kaupunkilaisille niin teollista toimintaa kuin virkistysmahdollisuuksia. Ne vetoavat itsestään selvästi vierailijoihin, joille Helsinki edelleen saatetaan esitellä Itämeren tyttärenä.

Uutta Helsinkiä -brändin myötä on tullut avoimuutta uusia arkkitehtuurin muotoja kohtaan mutta myös pelkoa siitä, että jos sata vuotta sitten Helsinki oli pieni suurkaupunki, siitä on hyvää vauhtia tulossa muodottomaksi levittäytyvä pikkukaupunki. Silloin tällöin mediassa väitellään kiihkeästi uusien rakennusteollisten maamerkki-ehdotusten takia. Vaikka kokonsa puolesta pääkaupunkiseutua (noin miljoona asukasta) olisi mielekkäintä verrata itämeren alueen läheisiin kaupunkieihin, kuten Tallinaan, Tukholmaan tai Kööpenhaminaan,

tehdään vakavasti otettavaksi tarkoitettuja vertailuja kaupungeista kunnianhimoisuutensa puolesta kuuluisimpiin, keinottelutalouden ja teknologisten unelmien siivin muotoutuneeseen New Yorkiin. Toki vieläkin yleisempää on viitata Bilbaoon, jälkitekolliseen alennustilaan vaipuneeseen baskikaupunkiin, jonka talouden pelastamisessa arkkitehtuurilla on ollut näkyvä, mutta ei suinkaan ainoa rooli. Erot näiden kaupunkien ja Helsingin välillä helposti unohtuvat, ja vertailut ovat joskus koomisiakin.

Helsingin tämänhetkiset rakennustaiteelliset kunnianhimit eivät kuitenkaan ole pelkästään Helsingille leimaa-antavia, eivät ne ole mitenkään erityisen naurunalaisia eivätkä ne ole ennennäkemättömiä. Teknologiset innovaatiot kuten hissi ovat tuottaneet varsin hätkähdyttäviä suunnitelmia nostaa pohjosiin pilviimme tornitaloja. Vieläkin hätkähdyttävämpiä ovat olleet suunnitelmat levittää monumentaalista urbaaniutta kaikkiiin ilmansuuntiin siltä ahtaalta niemeltä minne moderni Helsinki lopulta – kenties valitettavasti – rakentui.

Noin sata vuotta sitten liikemies ja valtuustonjäsen Julius Tallbergin tukema Pro Helsingfors -suunnitelma sai koukkuunsa nuoria arkkitehteja (Eliel Saarinen, Einar Sjöström, Bertel Jung, ks. s. 35 ja 42–43). Heidän suurisuuntaisten suunnitelmien toteutukseen teki pääte-pisteen vuoden 1918 sisällissodan jälkeinen realismi mutta myös julkinen paheksunta. Pian sen jälkeen kaupungin huomio kiinnittyikin uusiin taloudellisiin mahdollisuuksiin satama-alueilla ja niinpä yksi ryhmän keskeisistä ajatuksista, Töölönlahden täyttäminen, sai jäädä toteuttamatta. Monumentaalisia suunnitelmia alueelle toki ehdotti sittemmin 1960-luvulla Alvar Aalto.

Nykyiset ambitiot keskustan ja Töölönlahden suhteen tuntuvat olevan lähinnä hämmennyneet. Kuvittajien visuaaliset näkemykset ja jopa tietokonepelimäiset animaatiot kansallisesti merkittävän, rautatien naapurissa olevan tontin tulevaisuudesta ovat esittäneet sen esimerkiksi täysin keinotekoisena – kuin Sim City -pelinä. Näille tonteille parast’ aikaakin nousevan todellisuuden kiteytti jokin aikaa sitten eräs kriitikko sanalla sillisalaatti.

Helsingin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin Amerikkaakin amerikkalaisemmaksi moittimisella on siltäkin pitkät perinteet. Jo 1920- ja 1930-luvuilla nuoret ja kunnianhimoiset arkkitehdit kiistelivät parhaasta mahdollisesta nykyaikaisuudesta, punnitsivat korkean raken-

HELSINGIN VÄESTÖENNUSTE HELSINGFORS BEFOLKNINGSPROJEKTIONEN HELSINKI'S POPULATION FORECAST

suomi

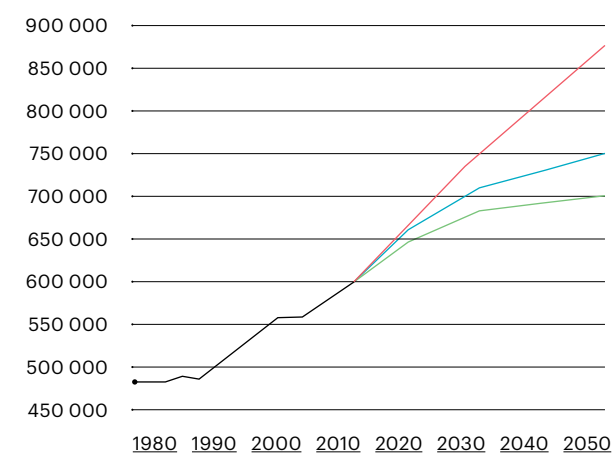
Helsingissä oli 603 968 asukasta vuoden 2013 alussa. Kaupungin laatiman väestöprojektion mukaisessa ns. perusvaihtoehdossa väestö kasvaa 654 646 asukaaseen vuonna 2020 sekä 735 000 asukkaaseen vuonna 2050. Jatkuvaan kasvuun perustuvassa nopeassa vaihtoehdossa Helsingin väestön arvioidaan kasvavan 664 000 henkeen vuonna 2020 ja 874 000 henkeen vuonna 2050. Hidastuvan kasvun vaihtoehdossa Helsingin väestön arvioidaan kasvavan 642 000 henkeen vuonna 2020 ja 703 000 asukkaaseen vuonna 2050.

på svenska

I början av 2013 hade Helsingfors 603 968 invånare. Enligt det s.k. basalternativet i befolkningsprojektionen ökar befolkningen i Helsingfors till 654 646 invånare 2020 och 735 000 invånare 2050. I alternativet där tillväxten är snabb uppskattas Helsingfors befolkning förtlöpande öka till 664 000 invånare 2020 och till 874 000 invånare 2050. I alternativet där tillväxten är långsam uppskattas Helsingfors befolkning öka till 642 000 personer 2020 och till 703 000 invånare 2050.

in english

At the beginning of 2013 the population of the municipality of Helsinki was 603 968. In the city's so-called basic growth projections, the population is estimated to be 654 646 by 2020 and 735 000 by 2050. A faster alternative scenario, based on continued growth, estimates Helsinki to reach 664 000 inhabitants by 2020 and 874 000 by 2050. A slowing growth projection estimates a population of 642 000 in 2020 and 703 000 in 2050.



- väkiluku / folkvärd / population 1980–2013
- perusvaihtoehto / basalternativ / basic projection
- nopea / snabb / fast
- hidastuva / saktar ner / slowing

Lähde/källa/source: Helsingin kaupunki

tamisen hyötyjä ja haittoja sekä pohtivat, miten luonnonarvoja voisi kunnioittaa modernissakin kaupungissa.

Tänä päivänä joillekin riittää todeta, että arkkitehdit ovat aina olleet vallan käytyreitä, mikä tar koittanee että megalomaanisten suunnitelmien kivettyminen ympäristöksemme on yhtä luonnolista kuin neljän vuodenajan kierto. Tämä on ymmärrettävä, muttei riittävä reaktio muutokseen, varsinkin silloin kun se ei ole haluttua tai se tapahtuu suuressa mittakaavassa. Niinpä sen sijaan, että hakisimme vihamme kohteeksi ulkomaista kulttuuri-imperialismia, voisimme miettiä enemmän sitä, mitä pidetään taloudellisesti normaalina kaupunkien kehityksessä.

Päättäjät pitävät miltei itsestään selvänä, että kaupungin maata tulee kohdella pikemminkin spekulatiivisesti tulevana tonttimaana, jota yksityinen pääoma pitää oman vaihdantansa välineenä, kuin kaupunkilaisten yhteisenä kotina. Tämä selittää myös sen, miksi korporatioiden ja kaupallisuuden tällä hetkellä tuottama rakennuskanta on niin mitäänsanomaton – sen täytyy olla yhteismitallista samoja tarpeita ympäri maailmaa rakennetun ympäristön kanssa. Siis, kaupungin rakentamista kannattele van talousajattelun ei tarvitse olla moraalista tai millekään lojaalia. Tähän ei Helsingissäkään tuo oleellista muutosta se mielenkiintoinen seikka, että maaperästä yli 60 % on meidän, kaupungin, omistuksessa.

Joillekin ”houkuttelevuus” määrittäytty suorina investointeina, mutta toisille kaupunki voi olla

muillakin tavoin houkutteleva ja liittyä paikallisiin ihmisiin ja heidän tarpeisiinsa. Paineet ja ihanteet, jotka vievät eteenpäin kaupungin huomiota herättävämpiä arkkitehtonisia hankkeita, jäävät yleensä sanomatta ääneen. Kaupunkilaisia on toki varoitettu, että jos emme yllä kasvaviin turis timassoihin, paremman luokan palveluihin, kansainväliseen huippuun, parantuneeseen kilpailukykyyn jne., peli on menetetty. Meille kerrotaan myös, että maailman huipun saavuttamiseksi meidän on jätettävä nurkkakuntaisuutemme.

Kaupunkisuunnittelun saralla käännekohta oli kenties 2000-luvun alku, jolloin linja-autoase man paikalle tuli monttu ja sitten uutta raken nusta. Vuonna 2005 taivasalle sijoittunut vanha asema korvautui yksityisesti hallinnoidulla kokonaisuudella, johon sisältyi maan alle sijoitetun liikenneterminaalien lisäksi asuntoja, toimistoja ja kauppakeskus. Pakottaessaan espoolaiset matkustajat kulkemaan kotiin globaalien brändien kautta Kamppi kertoo Helsingin virallisista toiveista pärjätä kaupallisesti virittyneessä ranking järjestelmässä. Me taas ajattelemme, että sivistyneessä kaupungissa tärkeämpi kilpailu liittyy jatkuvaan paremman elämän tavoitteluun.

Emme ole yksin etsiessämme vaihtoehtoja yksisilmäisille suurkaupunkihaaveille. Viime vuosina eurooppalaisessa politiikassa paikallisuutta on tosin alettu kunnioittaa valitettavasti populistisella ja eristäytyvällä otteella, joka varteenotettavien vaihtoehtojen puutteessa kenties voimistuu entisestään. Myös erilaisuuden pelko alkaa saavuttaa jonkinlaista salon-

kikelpoisuutta niin Helsingissä kuin muuallakin. Tällä on huolestuttavia vaikutuksia Helsingin tulevaisuutta pohtivassa keskustelussa, oli kyse sitten tarpeesta saada tänne lisää työntekijöitä (vaikkapa rakennustyömaille), maahanmuuttajien integroitumisesta paikallisiin yhteisöihin tai suunnitteluprosesseihin, tai siitä onko etnisyydellä merkitystä peruspalvelujen saantiin.

Helsingissä näkyy sen kosmopoliittinen menneisyys: vanhaa ja tietenkin uudempaa venäläisyyttä ja saksalaisen Carl Ludvig Engelin piirtämä uusklassinen keskusta. Tunnettua on myös, että moni Helsinkiä muokannut puhui äidinkielenään ruotsia. Tällaiset moniulotteiset tarinat, samoin kuin sekin miten ristiriitaisesti globalisaatiota tukeva talouspolitiikka ajaa ihmisten muutto liikkeitä, rutiininomaisesti yksinkertaistetaan. Toisaalta moni ohittaa tällaiset kysymykset kokonaa nannakseen uskonsa niiden sijaan mieltä kohottavaan ja kimaltelevaan näkemykseen globaaliudesta ja jopa kosmopoliittisuudesta, joka tosin usein rajoittuu Amerikan ihannointiin. Ei ole yllätys, että rakennussuunnitelmat saavat ihmiset puhumaan vauraudesta, kulttuurista, etnisyydestä, julkisesta rahasta ja perintöoikeuksista, mutta harmi että keskustelua käydään niin kärkevin ja kärsimättömin äänensävyin. Kaupungin rakentamisen mittakaava jo vaatii, että keskustelu etenee rauhallisemmin ja jonkinlaisen suhteellisuustajun siivittämänä.

Tämä ei tarkoita, etteikö kansallisylpeys tai rakkaus kotikaupunkia kohtaan (jonka rajoja ei rehellisesti ottaen pysty kuitenkaan määrittelemään) voisi ruokkia omanalaistaan ja arvostettua esteettistä tajua. Yksi Helsingin tunnetuimmista rakennustyyleistä, *Jugend*, on paljonpuhuvaa merkki Helsingissä 1900-luvun taitteessa kohonneesta Venäjän valtaa uhmaavasta kansallisaatteesta. Tarja Nurmi huomioi kokemuksensa ja ammatillisen osaamisensa kautta, miten halutuiksi silloin rakennetut talot ovat tulleet. Rungas luonnonmateriaalien ja -aihioiden käyttö ja graniittiset kivijalat antavat rakennuksille määrätyn pysyvyyden tunteen. Myös sen ajan yritysarkkitehtuurissa voi nähdä, missä valta silloin maassa makasi – uusissa pankeissa ja vakuutusyhtiöissä, vanhemmilla ja uudemmilla teollisuuden aloilla: Helsingin Puhelinyhdistyksen graniittinen pääkonttori, joka komeilee edelleen Korkeavuorenkadulla, oli aikaisten silmissä varmasti hulluutta.

Jugendin kaltaiset kiviset julkisivut kielivät kuitenkin nimenomaan itseensä luottavasta

Päättäjät pitävät miltei itsestään selvänä, että kaupungin maata tulee kohdella pikemminkin spekulatiivisesti tulevana tonttimaana kuin kaupunkilaisten yhteisenä kotina.

yhteiskunnasta, joka katsoi ulospäin mutta kehittäi ihan omia tekniikoitaan ja kauneusihanteitaan. Verrattuna oman aikamme ohime nevään ja mitäänsanomattomaan lasin ja metallinsekaiseen yritysarkkitehtuuriin, ne tuottivat sen omanlaisensa julkisen tilan ja uniikin yksilöllisyyden, jonka brittiläinen arkkitehtuurikriitikko Jonathan Glancey näkee uhattuna kuten hän selittää luvussaan.

Itse asiassa suuri osa sitä rakennettua ympäristöä, jota kirjamme käsittelee tehtiin juhlistamaan kaupungin asukkaiden kasvavaa valtaa: Töölön ja Eiran porvarilliset kodit, jotka ovat Juha Ilosen luvun pääosassa; melkein pä unohtuiksi jääneet toimistotilat, joita Hella Hernberg käsittelee, ja jotka tarjosivat töitä ja parempia tulevaisuuksia; jättimäinen kaikille tarkoitettu uimarannan pukukoppi, johon Ville Ylönen opiskeluvuosinaan ihastui; ja modernistinen hupsuttelu jonka yhdessä uudistumisvai heessa Pia Ilosella oli merkittävä rooli. Ne kaikki kielivät yhteiskunnasta ja kulttuuriperinnöstä jota me nyt puolustamme nykyajan ”normaaluden” hyökkäykseltä: alueiden arvonkohotus, nopeat rakennusaikataulut ja muut määreet, jotka palvelevat tuottoa ja brändiä, mutta haurastavat rakentamisen ja kaupunkilaisten välistä yhteiskuntasopimusta.

Emme usko olevamme ylioptimistisiä väit täessämme, että helsinkiläiset alkavat uudella tavalla havahtua kaupunkinsa kiviseen ilmeeseen. Onhan käsite kivijalka paitsi sananmukaisesti perusta myös oiva vertauskuva kaikenlaisille rakenteille, ja tietenkin tapa puhua pienistä katuja elävöittävästä liikkeistä. Viime vuosina sana kivijalka on alkanut toimia jonkinlaisena

vajaakäyttöaste / antalet lediga lokaler / vacancy rates

3,5 %

liiketilat / antal lediga lokaler / retail

12,4 %

toimistotilat / kontorslokaler / office

6,1 %

teollisuus- ja varastotilat / industri- och lagerlokaler / industrial and logistics

8,4 %

yhteensä / totalt / all types

VAPAAT TOIMITILAT* LEDIGA LOKALER AVAILABLE REAL ESTATE

suomi Teollisuus- ja varastotilan vajaakäyttöaste pääkaupunkiseudulla on noussut 6,1 prosenttiin (472 000 m²) finanssikriisiä edeltävältä reilun 2 prosentin tasolta.

på svenska Antalet lediga industri- och lagerlokaler i huvudstadsregionen har ökat till 6,1 procent (472 000 m²) från nivån på dryga 2 procent före finansskrisen.

in english The amount of vacant industrial and warehouse space in the capital area rose from 2% before the financial crisis to 6.1% in 2013.

Kaupunki arvostaa ruohonjuuritason innovaatioita ja aloitteita jo paljon enemmän kuin viisitoista vuotta sitten.

herättäjänä, ilmaisemaan urbaanin katuvilinin ja tuttujen kauppiaiden pikkuhiljaa tapahtunutta katoamista. Toisaalta sana tuo myös mieleen pyrkimyksiä puhaltaa elämää näihin silmän korkeudella oleviin tiloihin, jotka taloudellinen tehokkuus ja vähittäiskauppaa ohjaava politiikka on jättänyt mykiksi tai tyhjiksi. Väliaikaiset luovat tavat käyttää kivijalkoja, varsinkin Kalliossa, viittaavat uuteen kiinnostukseen kehittää kaupunkia alhaalta ylöspäin. Varsinkin kun huomio kiinnittyy toisaalle, rakastetut ja sydäntä lämmittävät yllätykset saattavat juurtua. Kuten väliaikaiseksi rakennettu lasinen paviljonki, joka nousi Töölönlahden viereen vuonna 2000 Helsingin ollessa yksi Euroopan kulttuuripääkaupungeista. Sydämellisen tarinan kertovat avausluvussa **Cindy Kohtala** ja **Andrew Paterson**, jotka olivat molemmat mukana sen toteuttamisessa.

Kaupunki arvostaa tällaisia ruohonjuuritason innovaatioita ja aloitteita jo paljon enemmän kuin viisitoista vuotta sitten. Toivotaan jopa, että ratkaisut yhteisiin ympäristöä ja yhteiskuntaa muuttaviin ongelmiimme – joihin me helsinkiläisetkin olemme alkaneet havahtua, vaikka pitkään kuvitelimme haavoittuvuuden olevan vain muiden ongelma – kasvaisivat kansalaisten oma-aloitteisuudesta. Innovaatio todella onkin vahvimillaan ja rikastavimmillaan kun se kumpuaa paikallisista tarpeista ja niiden arvostamisesta, kuten arvostetut kaupunkitutkijat **Harry Schulman** ja **Pasi Mäenpää** omassa luvussaan näyttävät.

Kaupunkilaisuus on aina tarkoittanut määrätynlaisia identiteettiä, joka jollain tavalla vapauttaa meidät paikasta. ”Kaupunki-ilma vapauttaa”, sanoivat aikoinaan saksalaiset. Ennen kaikkea modernissa teollisuuskaupungissa, Helsinki mukaan lukien, on aina arvostettu innovaatiota, kasvua, luovuutta, tuntemattomien ihmisten vuorovaikutusta ja tietenkin sivistyneen käytöksen normeja joiden avulla tämä kaikki saadaan kukkimaan. Miten urbaanin identiteetin ulottuvuudet kehittyvät, ja miten yhä merkittävämpää

ruohonjuuritason luovuutta arvostetaan tulee perustumaan paljolti siihen, miten kaupunkisuunnittelun prosessit ja päätökset rakennetusta ympäristöstä kehittyvät poliittisina valintoina. Näin siis toteamme asioiden olevan, ja haluamme että tämä hyväksytään.

Rakkaat rannat

Kansainvälisesti kilpailukykyisen metropolin tekeminen Helsingistä on monimutkaista paitsi pirstaloituneen kunnallishallinnon takia myös, koska tähän kysymykseen takertuu myös se, mitä pitäisi tehdä muuttuvilla ranta-alueilla. Ratkaisut ympäri Itämeren maita vahvistavat käsitystämme siitä, että kaupunkisuunnittelu on historiallisesti ja maantieteellisesti spesifi taidelaji.

Luonnollista rantaviivaa on mahdoton mitata, mutta Helsingillä voisi kuvitella olevan noin 100 km, Espoolla 60–70 km rantoja. Helsingin edustan ainutlaatuinen saaristo on edelleen pitkälti vain kevyesti rakennettua. Merenrantarakentaminen vastaavan kokoisissa kaupungeissa tapahtuu pääasiassa entisillä teollisuusalueilla, ja näin on ollut myös Helsingissä. Itse asiassa koko Uutta Helsinkiä -rakennusprosessi mahdollistui keskustan useiden satama-alueiden muutettua vuonna 2008 yhtenäiseen ja teknisesti uudenaikaiseen suursatamaan Vuosaareen. Jotkut näkevät Vuosaaren sataman kaupungin jalokivenä, toiset pelkäävät sen taloudellisia riskejä, mutta pääasiassa suunnittelijalle sen myötä tyhjiksi jääneet rantatontit ovat ”avain” aiemmin poissuljettuun kasvupotentiaaliin, mahdollisuus kanavoida kasvu Helsingin niemelle ja antaa uutta arvoa tiiviille, selkeästi urbaanisti rakennetulle kaupungille, missä elämä on paitsi hauskeaa myös kestävämpää. Arvostaessaan tiivistämistä ja rantoja Helsinki seuraa lukuisia muita kaupungeja, joissa vanhat satama-alueet on muutettu asunnoiksi ja taloudelliseksi toiminnaksi, jotka tekevät niistä samalla ”kohteita”.

Uutta Helsinkiä -brändin suojissa nousevat rakennusalueet ovat myös tilaisuus kaupungin poliitikoille osoittaa olevansa vakavissaan kroonisen asuntopulan korjaamisessa. Esimerkiksi Jätkäsaareen olisi tulossa 18 000 asukasta, 6 000 työpaikkaa ja 20 hehtaaria puistoalueita. Numeropelin pelaamisesta on tullut rutiinomaista, mutta se on myös petollista (valeita, emävaleita sekä tilastoja riittää) mutta vääjäämätön tosiasia on, että työvoimaan ja aluepolitiikkaan kietoutuneet kehityskulut tuovat taas

kerran lisää ihmisiä pääkaupunkiseudulle. Tulevaisuuden visioissa väläytetään jopa 400 000 uuden asukkaan saapumista vuoteen 2035 mennessä. Yhdymme näkemykseen, että asukastiiviyys jää Helsingissä, jopa huipussaan, oleellisesti muuta Eurooppaa alhaisemmaksi. Korttelien kantakaupungista huolimatta pääkaupunki-seutu on eittämättä kehittynyt muodoltaan ja jopa elämäntyyliltään aika epäeurooppalaiseksi. Autoriippuvaisuus ja levittyneisyys ovat arkea, ja vaikka urbaanista tunnelmasta ja uudesta kaupunkilaisesta kulttuurista on paljon puhetta, kaa-voituskulttuuriin on iskostunut käsitys, että täällä tulee aina riittämään tyhjää tilaa minne rakentaa.

Nuoret helsinkiläiset ovat toki irtautumassa autokulttuurista, mikä lupaa hyvää mahdollisuuksille luoda ihmisen kokoista elämänlaatua uusissa rannoille sijoittuvissa kaupunginosissa. Kaksi huolenaihetta kuitenkin on. Ensimmäinen on surkuteltava pienten liiketilojen ja lähialueiden puute, joka tosin saattaa olla sellaisen mittakaavan ongelma vinoutuneen vähittäiskauppapolitiikan Suomessa, ettei sitä edes jumalolentomainen kaavoittaja muuta. Toinen ongelma liittyy jo mainittuun luksuselämän havitteluun: rakennuttajat tekevät mieluummin suurta, autoilijalle tarkoitettua (pysäköinnistä väännetään tunteita pursuavaa kättä niin asukkaiden kuin poliitikkojen keskuudessa) ja laittavat mieluiten jokaiseen asuntoon vielä ikioman saunansa. Ehkä meidän ei sittenkään tarvitse pohtia, miksi asuntojen hinnat ovat karanneet niin mahdottomiksi.

Merenranta on kuitenkin muutakin kuin taloudellinen yhtälö. Kaupungin oma tutkimus osoitti sen, minkä tavallinen ihminen tajuaa muutenkin: Helsingin asukkaat rakastavat rantojaan, Munkkiniemestä Vuosaareen ja edemmäs saaristoon, näköalojen takia, kallioiden ja polkujen ilosta sekä pienten kahvioiden ja kioskien, mattolaitureiden ja uimarantojen takia. 1980-luvulta rantojen arvo tonttimaana alkoi kehittyä. Entinen teollisuusalue Ruoholahdessa syntyi uudestaan perheellisten helsinkiläisten koteina, ja muita kohteita syntyi pikkuhiljaa tuottaen koteja ja uusia kaupunginosia tyypillisen pohjoismaisella yhteistä hyvinvointia arvostavalla tavalla, niin että alueilla oli sekä kovan rahan että erilaisten vuokratukien asuntoja. Joillakin hälytyskellot soivat 2000-luvun puolella, kun rypäs uusia asuinrakennuksia kohosi nostalgisen Eiran ja veden väliin saavuttaen aiempaa korkeampia neliöhintoja mutta jääden tiiviin kaupungin retoriikasta huolimatta varsin

harvaan asutuksi. Rantaviiva kuitenkin pysyi kaupunkilaisille avoimena, mutta on merkkejä siitä, että yleistyvät ”yksityisalue” -kyltit, aidat ja portit, tulevat nousemaan myös rantatonteille ja tarjoamaan yleisölle mahdollisuuden vilkaista mutta ei päästä perille, tai muuttamaan rantojen tunnelman yksityiseksi, kuten Lauttasaaressa.

Lieven Ameelin luku keskittyy Jätkäsaareen ja osoittaa elävästi, miten kiinteä osa helsinkiläisten elämässä ja identiteetissä merellä on aina ollut. Hän lähestyy aihetta katsomalla taiteellisia, lähinnä kirjallisuudessa esiintyviä Helsinki-kuvia. Ranta on niissä arvaamaton eri maailmojen yhtymäkohta, ja näyttämö jolla ihmiset taistelevat itsensä ja luonnon kanssa. Jos 1900-luvun tarinat näyttävät jännittäviltä ja kenties synkiltä, nykyään kertomamme tarinat kuulostavat paljon iloisemmilta, tulevaisuuteen myönteisesti tuijottaen kaikista niistä myrskyistä – myös sananmukaisista – huolimatta, joita Helsingin tulevat vuosikymmenet varmasti tuovat.

Vain aika näyttää, miten entiset satamat muuntuvat asuinalueiksi, ja varmaan myös me, jotka suremme työntäyteisten satamien katoamista arkiympäristöstämme, totumme kaupunkiin, jossa työ tehdään istuallaan ja jossa työn ja kodin ero on yhä häilyvämpi. On kuitenkin selkeää, että merinäköalojen varaaminen maksukykyisille on jo haurastuttanut poliittista luottamusta. Ympäri kaupunkia on tyhjiällä runsaasti jo rakennettua ja alikäytössä olevaa tilaa:



• Hietarannan uimaranta 2014.
• Sandudds badstrand 2014.
• Hietaniemi Beach 2014



Helsingin väkiluku
kasvoi vuoden 2013
aikana ennätyksellisesti
8 696 hengellä.

2013 ökade
Helsingfors folkmängd
rekordartat med 8 696
personer.

In 2013 Helsinki's
population grew by a
record 8 696 people.

tuhansittain tyhjiään olevia asuntoja sekä tyhjiään olevia toimistorakennuksia joista **Hella Hernberg** kirjoittaa. Alueilla, missä uutta voisi rakentaa olemassa olevan keskelle tietenkin kaavoitus ja vuorovaikutus paikallisten asukkaiden kanssa on haasteellisempaa kuin tyhjiällä tonttimailla, joilla kaavoittajat ja rakennuttajat Helsingissä mieluummin toimivat. Kirjassa esitellään yksi esimerkki rantojen kaavoituksen haasteellisuudesta esikaupungissa, missä paikallinen kiista – koskien metsän tuhoamista, jossa on myös geologisesti kiinnostava

kohde – tuntuu erityisen tulehtuneelta alueen poliittisen marginaalisuuden takia. Se taas liittyy siihen, että Vuosaaressa on Suomen korkeimmat maahanmuuttajaluvut. Epäilemme tämän seikan vaikuttaneen päättäjien vaikeuteen tajuta, miten arvokasta rajallinen viheralue saattaa olla, varsinkin jos se on helposti saavutettavissa julkisilla kulkuvälineillä. Arkkitehti **Tristan Hughes** oli mukana laatimassa vaihtoehtoista kaavaa alueelle, ja luvussa yhdessä **Eeva Berglundin** kanssa, hän osoittaa miten olisi ollut mahdollista tuottaa asuntoja tuhoamatta kaupungin sydämenä ja keuhkoina toimivaa metsää.

Tätä kirjaa työstäessämme uniikkien asutusta lähellä olevien metsäisten alueiden pelastamiseksi on noussut uusia yhä näkyvämpiä kampanjoita. Koettuaan jo useamman vuoden ajan kaavoitusta, missä luvataan parempaa tulevaisuutta, esitetään 3D-mallinnoksia, ja osallistutaan ja teko-osallistutaan päätöksentekoon, alkavat pääkaupunkiseudun kansalaiset ehkä olla aktiivisempia myös vaihtoehtojen ajamisessa.

Jatkuvaa muutosta

Helsinki on kokenut radikaaleja muutoksia, kasvun ryöpsähdyksiä ja merkittäviä historiallisia käännteitä, mutta yksi aikakausi, jotka palautuvat nyt mieliin, ovat 1960- ja 1970-luvut. Uusia, silmiinpistävästä kokoisista toimistotaloja oli kohonnut kaupunkiin 1950-luvulta asti, mutta luovan tuhon aallonharja oli 1960-luku, jolloin useampi 1800-luvun rakennus sumeilematta purettiin.

Eittämättä moni helsinkiläinen koki keskustan muutoksen epäoikeudenmukaisena, ottaen huomioon varsinkin sen, että samaan aikaan oli pulaa halvoista asunnoista. Näin oli huolimatta siitä, että esikaupunkeihin oli rakennettu uusia metsälähiöitä.

Tähän surulliseen tilanteeseen, ja Helsinkiäkin koetelleen nuorison kapinallisuuden vanavedessä, astuivat poleemisella ja valtavan vaikutusvaltaisella pamfletillaan *Kenen Helsinki: Raportti kantakaupungista 1970* kaksi nuorta arkkitehtia, Vilhelm Helander ja Mikael Sundman. Mustavalkoinen pokkari runsaine käyttökelpoisen rakennusperinnön tuhosta kertovine valokuvineen on todiste ajatuksen voimasta kaupunkisuunnittelussa. Se on ollut inspiraationamme tätä kirjaa tehdessämme. Pamfletin kaikkein kärkevin kritiikki kohdistui piittaamattomaan kauniiden ja yhä hyvässä kunnossa olevien rakennusten purkamiseen sekä kaupungin autoilijoita kohdistuvaa rajatonta hyvää tahtoa kohtaan. Tinkimättömällä kielellä se kysyi, miksi tehdään niin vähän vanhojen rakennusten ylläpidon, korjauksen ja uusiokäytön edistämiseksi; miksi kaupunki tekee tahallaan rakennuksilleen sen, mihin sodat ja ilkivalta eivät ole yltäneet? Kysymys on yhä relevantti. Samoin pamfletissa toistuva kysymys: mikä, tarkkaan ottaen, on ongelma, johon muutos esitetään ratkaisuna?

Tämän kirjan tekstit sivuavat monia Helanderin ja Sundmanin 1970-luvulla esiin tuomaa teemaa. He raivosivat silloista liikennesuunnittelua vastaan, varsinkin sitä, miten autoilu pakottaa jalankulkijat keskustassa maan alle ja nopeat tiet pirstaloivat esikaupunkeja. Samoja asioita aktivistit surkuttelevat tänäkin päivänä. He valittelivat purkupäätösten lyhytnäköisyyttä, teema jota useat luvut tässä kirjassa myös käsittelevät. Kirjassaan he pyrkivät kiinnittämään lukijoiden huomion politiikan peleihin. Tiedämme, että olemme heille velkaa sen, että Helsingin tulevaisuus todellakin muuttui – pamfletilla oli vaikutusta – mutta teksti on silti masentavan tuttua. Rintamalinjat oli silloin mahdollista hahmottaa selkeämmin kuin nykypäivänä, ovathan väliin jääneet 45 vuotta tuoneet myös muutoksia ja monimutkaistaneet kaupunkikriitikon työtä.

Yksi oleellisin muutos on yleisön osallistamisen saapuminen kaavoituksen kiinteänä vaatimuksena. Tämä prosessi on nykyään itsestään selvä, mutta kuten jo vihjasimme, vanha syvä epäoikeudenmukaisuuden tunne, sekavan informaation ja jopa salailun tunne joka päätöksente-

UUTTA HELSINKIÄ / NYTT I HELSINGFORS / NEW HELSINKI HORIZONS

suomi

på svenska

in english

Helsinki muuttuu tällä hetkellä nopeammin kuin kertaakaan sataan vuoteen. Merkittävin sykäys näkyvälle uudisrakentamiselle oli satamatoimintojen siirtyminen Vuosaareen, uuteen suursatamaan vuonna 2008. Entiset satama-alueet kantakaupungin rannoilla sekä niitä palvellut ratapiha-alue Pasilassa saatiin muuhun käyttöön.

Kaupunkien kasvu on rajua kaikkialla maailmassa. Mittavat rakennushankkeet vaativat yleensä viestinnällisiä ponnistuksia, jotta asukkaat saataisiin mukaan päätöksentekoon. Rakennustyömaille on tehty yleisölle näköalapaikkoja, kaupungit ja rakennusfirmat ovat avanneet rakentamista käsitteleviä tieto- ja näyttelytiloja, joissa esitellään esimerkiksi suunnitelmien havainnekuvia ja pienoismalleja. Tiedotuslehtiä ja internetsivustoja on tuotettu enemmänkin kuin runsaasti. Myös ottamalla yhteyttä kaupungin virastoihin saa tietoa. Aineistossa tiedotetaan tulevaisuudesta.

Vuorovaikutukseen, väliaikaiskäyttöihin ja uusien alueiden identiteettiä muokkaaviin hankkeisiin on palkattu uudenlaisia rakennetun ympäristön ammattilaisia. Heidän asiantuntemuksensa on paljon muutakin kuin teknistä – se on ajan hengen mukaisesti myös kulttuurista ja yhteisöllistä.

Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto lähestyy kaupunkilaisia aktiivisesti mm. näyttelytila Laiturilla. Vuonna 2010 kaupunki esitteli tulevaisuuden visioitaan Myötätulella – Helsingin Horisontti 2030 -julkaisussa. Kaupunki on koonnut rakennettavien alueiden kehitysprosessin Uusi Helsinki -nimikkeen alle nettisivuille osoitteella uuttahelsinki.fi.

Just nu förändras Helsingfors snabbare än någon gång under de senaste hundra åren. Den mest betydande impulsen till nybyggnation kom när hamnverksamheten 2008 flyttades till den nya storhamnen i Nordsjö. De gamla hamnområdena längs stadskärnans stränder och det bangårdsområde i Böle som servat dessa frigidjorden för andra ändamål.

Runt om i världen växer städerna så det knakar. Storskaliga byggprojekt kräver vanligtvis att man satsar på kommunikation och information, så att de boende kan vara delaktiga i beslutsfattandet. På byggarbetsplatserna har man inrättat utsiktspunkter för allmänheten, städerna och byggföretagen har arrangerat informations- och utställningslokaler där man till exempel visar visualiseringar och skalkmodeller av byggnadsobjekten. Informationsblad och webbsidor har producerats i stor mängd. Man kan även skaffa sig information genom att vända sig till stadens myndigheter. Materialet informerar om framtiden.

I projekten har man tagit proffs i anspråk för frågor om interaktion, temporär användning och utarbetande av en identitet för de nya områdena. Deras sakkunskaper täcker mycket mer än enbart tekniska frågor – i takt med tidens anda omfattar kunskaperna även kulturella och sociala frågor.

Helsingfors stadsplaneringskontor involverar aktivt stadsborna, bl.a. via info- och utställningslokalen Laituri. 2010 presenterade staden sin framtidsvision i publikationen I medvind – Helsingfors horisont 2030. Staden har sammanställt utvecklingsprocessen för de nya områdena som håller på att byggas under Nytt i Helsingfors på uuttahelsinki.fi.

Helsinki is changing faster now than it ever has in the last hundred years. The most significant push for visible new construction was the opening of a new large cargo port in 2008. Former harbour areas in the city centre, and the Pasila goods yard that had serviced them, became available for other uses.

Around the world cities are seeing dramatic growth. Sizeable construction schemes usually come with communications efforts geared to drawing people into the decision making process. Construction sites have viewing platforms; cities and firms have opened up information and exhibition spaces where models and artistic renderings of future plans can be displayed. Brochures and websites amass. Citizens can also request information directly from municipal offices. The aim is to inform us of the future.

Interactions with residents, temporary uses and identity-shaping schemes require new services and new kinds of built environment professionals, whose expertise is much more than technical – in the spirit of the times it is also about culture and community.

Helsinki's City Planning Department meets citizens actively via the exhibition space Laituri. In 2010 the city presented its future visions in the publication Tailwind – Helsinki Horizon 2030. The city has collated the development processes around the city under the title Helsinki New Horizons on its website, uuttahelsinki.fi.

Päätöksenteko tahtoo keskittyä nykyään lukuihin, mutta prosessi ei koske ikinä pelkästään talousasioita vaan se koskee ihmisiä ja arkielämää.

koa siivittää, on elossa ja voi hyvin. Suomalainen byrokratia on usein avuksi ja sitä hoitavat ystävälliset ja hyväntahtoiset ihmiset, vaikka sitä välillä kutsutaankin tsaarinaikaiseksi, ja kunnat suoltavat loputonta dataa läpinäkyvyyden nimissä. Mutta itse kaavoitusprosessi on kankea, monimutkainen ja uskomattoman vaikea kansalaisten osallistua, kun taas tarjolla oleva läpinäkyvyys muistuttaa aikamme lasiseinäistä toimistorakennusta: ulkopuolinen näkee sisään jonkin verran, mutta sisään ei päästetä.

Kuten lukemattomat turhautuneet kaupunkilaiset voivat kertoa, suomalaiset osallistumisen muodot ovat edelleen pinnallisia, ja paikalliset rintamalinjat ymmärretään poliittisten lehmänkauppojen tuloksena, kun taas aktiivista asukasta kohdellaan ennen kaikkea ongelmallisena ja passivisuus tulkitaan väärin hiljaisena hyväksyntänä. Asioita vaikeuttaa vielä kaavoitusjärjestelmän monimutkaisuus, joka vaatii aktiiviselta asukkaalta väsymätöntä tilanteen seuraamista, tiedon hankkimista jättimäisestä kaupunkisuunnitteluvirastosta ja sitä ympäröivistä muista tärkeistä elimistä, kuten rakennusvirastosta tai tilakeskuksesta, sekä muista asianosaisista. Kompleksisuutta lisää sekin, miten kaupunkipolitiikka nykyään ymmärretään liikkeenjohdon haarana, jossa kaupungit kilpailevat keskenään kuin firmat, vaikka tämä tuntuukin varsin omituiselta kaupunginosien ja kaupunkilaisten arkielämän, meidän sisimmän olemuksemme, kannalta.

Kun kaupunkilaiset marssivat tutkimaan kivoja kolmiulotteisia malleja, se voi myös teettää epärealistisia odotuksia. Niiden tulkitseminen, samoin kuin arkkitehtien piirustusten, vaatii nimittäin myös taitoja. Ja silti, *Helsingin Sanomat* kirjoitettiin vuonna 2009 kaupungin suunnitteluviraston mielipidettä kyseenalaistamatta, että huonot arkkitehdin piirrokset

tuottavat huonoja päätöksiä. Jos silloin puheen aiheena ollut uusi hotelli Eteläsatamaan, jonka arkkitehdeiksi oli saatu kansainvälisesti maineikkaat sveitsiläiset Herzog ja de Meuron, olisi esitetty paremmin, olisi lehden mukaan tehty ”oikea” päätös, jolloin myös Helsinki olisi päässyt kansainvälisen arkkitehtuurin makuun, ja vielä mitä näkyvämmällä tontilla.

Päätöksenteko tahtoo keskittyä nykyään lukuihin – kuten paljon puhuttu ROI eli *return-on-investment* – mutta prosessi ei koske ikinä pelkästään talousasioita vaan se koskee ihmisiä ja arkielämää. Tämä tulee selkeästi esiin seuraavien sivujen esimerkeistä, joissa kerrotaan ruohonjuuritason parannuksista niin kuin Cindy Kohtalan ja Andrew Patersonin kuvailemassa Happihuoneessa, tai siinä, miten helsinkiläiset itse kehittelevät paikallistasolla kaupallista toimintaa ja palveluja, kuten Harry Schulmanin ja Pasi Mäenpään luvussa.

Luvuissa ehdotetaan useasti, että innovaation käsite, niin tärkeä kuin se onkin, on hiljaisessa murroksessa ja että yhä enemmän se henkii siitä, miten innovoidaan niin että olemassa oleva säilyy. Vesa Peipinen kirjoittaa talonvaltaajista, jotka onnistuivat pelastamaan rakennusperintöä tuleville sukupolville, Hella Hernberg siitä, miten ei kovin vanhoja toimistotaloja on mahdollista muuntaa uusiin käyttötarkoituksiin, Ville Ylönen monen sukupolven tiimityöskentelystä joka pelastaa palan klassista suomalaista modernismia helsinkiläisellä hiekkarannalla.

Kun katsomme tulevaisuuteen meidän täytyy vaalia näitä hyviä vuorovaikutussuhteita ja kansalaisyhteiskunnassa ilmeneviä jänniäkin piirteitä, ja muistuttaa itseämme siitä että kaupunkiin mahtuu hyvin erilaisia merkityksiä ja tulevaisuuksia. Vaadimme, ettei päätöksiä tehdä mukamas-asiantuntevin numeerisin perustein; emme liioin suo kestävyys-käsitteen latistamista markkinointia varten osoitetuksi trendisanaksi, jota koristelee niin luonnon kuin ihmisten monimuotoisuus, jotka todellisuudessa ovat onnettomuuden partaalla. Kutsumme sinut kaupunkimatikalle kirjoittajiemme seurassa tutkimaan heidän kanssaan koko sitä ulottuvuuksien kirjoja, jota on pohdittava: esteettisiä, moraalisia, sosiaalisia ja poliittisia asioita. Jotta palauttaisimme sen itseluottamuksen jonka kaupunkina olemme näköjään menettäneet, ei ole mitään sen parempaa kuin tutkiskella niitä erilaisia tapoja joilla menneet ja nykyiset helsinkiläiset ovat painiskelleet kaupunkinsa mahdollisuuksien kimpussa. ✖





Vilket nytt Helsingfors?

HELSINGFORS MED DESS BYGGNADER huggna i granit ser ut att växa ut ur själva jorden. Idag, år 2015, är Helsingfors en teknologisk värld omgiven av skogar – en tydligt europeisk, men unik huvudstad. Staden ligger på en liten udde med två hundra år gamla låga stenkonstruktioner vars fasader glänser i det norra solljuset. Många har pratat lyriskt om det centrala Helsingfors elegans och skönhet, både den naturella och byggda. Professionella kritiker har varit häpna över att så mycket arkitektonisk kunskap går att hitta i ett så litet land. Besökare från utlandet har berömt staden för dess mänskliga skala. En politiker med ett öra för en klatschig slogan kallade Helsingfors för en ”metropol i fickstorlek” och av goda skäl. Centrumet är kompakt och gångbart och det tar endast några tiotal minuter att ta sig till förorterna, till och med till Vanda i nordost och Esbo och Grankulla i väst. Dessa är administrativt sett två separata städer, men trots det en enhetlig del av Helsingfors som människor uppfattar det.

De som har besökt stadens webbplats vet att det håller på att byggas ett nytt Helsingfors.

I staden har i några år pågått en byggboom som är större än staden har sett på ett århundrade. Även retoriken har blivit bombastisk: Helsingfors ska bli en storstad som konkurrerar med andra storstäder i världen. Betydelsen av detta är komplicerad och det är svårt att förstå beslutsfattandeprocessen bakom detta. Begreppet metropol är vagt och rollen av de fyra huvudkommunerna i huvudstadsregionen – Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla – är en evig tvistefråga. Vi kan konstatera att byggprojekt, som är större än någonsin, blockerar landskapen och bokstavligen stoppar oss i våra spår. Vi invånare kallas till olika möten och presentationer av planer för nya förorter och uppmuntras att delta i planeringen av framtiden via nätet. Detta är en standardmetod för stadsplanering idag, en blandning av förvirring och nöje, och verksamhet i mycket olika omfattning.

Helsingforsare är självmedvetna om arkitekturen och till och med stolta över finländarnas framgångar inom detta område, men för det mesta bildar byggnaderna en oproblematis

bakgrund till stadslivet. Den miljö vi lever i, från landskap med biotisk tillväxt till ett stadslandskap i glas och stål, dyker ofta upp i medvetandet först under en kris eller en förändring. I en sådan situation litar få av oss som älskar denna stad på att den ska växa ut ur sin grund och expandera i egen takt.

Helsingfors arkitektoniska framtid väcker både entusiasm och avsky. Detta leder till en stor mängd mediedebatter och känslor som är svåra att definiera, tankar och kreativa reaktioner. Detta är förstuds just precis så som det ska vara. Arkitektur, såsom den amerikanska arkitekten och kritikern Michael Sorkin skrivit ”produceras i korsningen mellan konst och egendom, vilket är en av orsakerna till varför den så tydligt lagrar samhällslivets historia.” Därför är den också värd att bli tänkt, talad och skriven om på ett försiktigt, långsamt och medvetet sätt, med och för fler människor än enbart arkitekter, byggare, utvecklare och planerare.

Arkitektur är bara en liten del av en stad, men endast en likgiltig eller uppsåtligt naiv person kan påstå att arkitektur inte har börjat spela en allt större roll i den urbana miljön. Urbaniseringen runt om i världen håller på att framskrida i häpnadsväckande grad och takt, vilket har framkallat rotlöshet och slavliknande förhållanden för byggarbetare samt gjort professionellt arbete inom arkitektur mer utsatt för den komplexa och rörliga globala finanssektorn. Dess mänskliga kostnader kommer att synas lokalt, om de inte redan syns. De globala miljöeffekterna är skrämmande att tänka på, vare sig det är frågan om att extrema väderförhållanden redan skapat förhållanden för nytt byggande – tänk på New Orleans eller Filippinerna – eller att vi är medvetna om, på något vagt sätt, att städerna är i nyckelroll när det gäller att bekämpa klimatförändringar. Med tanke på allt detta är det nästan omöjligt att älska arkitektur eller njuta av att se en stad utvecklas på något oskyldigt prepolitiskt sätt.

Nordiska städer har inte upplöst sina planeringssystem, såsom många andra städer i världen har gjort för att bättre kunna tjäna finansiella intressen. Men även här har befolkningstrycket och konkurrensen om att dra åt sig uppmärksamhet – vanligen med så kallade ikoniska byggnader – samt innovationer inom ingenjörskonst för att hjälpa anpassningen till klimatförändringen, skapat transformationer. Även megatrenden med ökad social olikvärdighet har blivit synlig på ett nytt sätt i den byggda

Arkitektur, såsom den amerikanska arkitekten och kritikern Michael Sorkin skrivit ”produceras i korsningen mellan konst och egendom, vilket är en av orsakerna till varför den så tydligt lagrar samhällslivets historia.”

miljön. Portar, stängsel och skyltar har börjat användas för att separera de rika från de fattiga. Medan lyxshopping och restaurangkultur samt tjänster för underhåll och skydd av privat egendom blir mer markanta element på stadens gator, fortsätter bostadskrisen och samhällets sociala tjänster att vara överbelastade. Utbudet på nya kontorslokaler eller bostäder i medelpris, byggda med offentlig finansiering, vittnar om att vi lever i svåra tider. Helsingfors är förstuds inte ensamt: talrika stads- och byggmyndigheter klagat på att städerna byggs dåligt idag och att fler och fler av oss sannolikt kommer att möta ogynnsamma förändringar i våra kvarter och liv.

Boken publiceras också på svenska och engelska eftersom vi vet att vi inte är ensamma om detta. Geografi betyder mer i de norra utkanterna av Europa, där vi måste kämpa lite mer dels för att få uppmärksamhet och dels mot vädret och de långa avstånden. De fysiska och politiska historier som vi delar särskilt med våra nordiska grannar har lämnat djupa spår i vår byggda miljö och i våra städer som ibland verkar vara bortglömda när internationell har börjat betyda ”global”. I stället för New York eller Singapore, skulle lämpligare jämförelser vara Köpenhamn eller Oslo.

Vi kan beundra och även lära oss mycket av Helsingfors tillväxtpurt. Snarare än att göra vår stad lyckligare eller förbättra dess känsla av plats, eller ens att göra oss lite stoltare över vad vi fått till stånd, verkar beslutsfattarna i Helsingfors nu vara kunniga i att reproducera det värsta tänkbara inom planering och byggande globalt sett.

Denna bok har fått inspiration av vårt starka behov att sörja för en bättre förståelse av de etiska och politiska dimensionerna av de

förändringar som nu äger rum i Helsingfors. Genom att berätta några historier som tvinnar ihop flera trådar men ändå lämnar utrymme för både hoppfulla och skrämmande möjligheter, vill vi göra ett försök på att öka denna förståelse. Vi har närmat oss denna utmaning genom att kombinera två tankespår. Det första är expertisen hos våra författare och den kärlek gentemot Helsingfors, som är hemstad för alla utom en av dem, som de uttrycker i sina ord både i denna bok och genom sitt arbete. Det andra spåret är den internationella kontexten som påverkar oss när vi funderar över de beslut som vi måste fatta. Framtiden är sist och slutligen inte bestämd på förhand utan den är full av möjligheter, dvs. det finns alltid alternativ.

Vi bad författarna berätta om element i Helsingfors som de känner väl, oberoende av om det är förtjusande, fascinerande eller frustrerande. Våra författare är inte ena om vad som är fel, bara om att det behövs mer debatt. De följande elva kapitlen hyllar en stad som är samtidigt både singular ("Helsingfors") och plural (ditt, deras, mitt, vårt). Man kan slå upp boken på vilket ställe som helst, men kapitlen har delats in i tre avsnitt *Drömmar om en storstad*, *Älskade stränder* och *Ständig förändring*, som berättar en hoppfull historia, om de läses efter varandra. Vi önskar att kapitlen, som i högsta grad är givande essäer men även mycket informativa, illustrerande och faktaspäckade kapitlen, på något sätt ska skildra såväl Helsingfors säregna karaktär som de nätverk av förbindelser som formar utvecklingen utan att diktera den.

Drömmar om en storstad

Helsingfors har redan länge varit uppskattad av arkitekturälskare. Orsaken är troligen inte endast den kompetens som de som känner till arkitektonisk historia kan läsa av omgivningen här, utan också stadens unika känsla och lätta, mänskliga omfattning som lockar trots en geografi som skapar en lång period av mörker och kyla, men också magiskt solljus och värme. Staden är till stora delar lågt liggande och dess mest ikoniska arkitektur – de lutherska och ortodoxa katedralerna – är faktiskt nästan anti-ikoniska. Tempelplatsens kyrka som är insprängd i berget är så gott som undangömd, medan de kulturella platserna längs stadens huvudgata, Mannerheimvägen, är byggda under de senaste fyrtio åren och till stor del omärkbara. Resten

av centrumet – den del av Helsingfors som kan nås med spårvagn – är främst bebyggelsekvarter med små parker och gårdar. Ett radiellt system med vägar och spår leder till förorterna, varav flera är byggda efter kriget ganska självmedvetet i skogar eller på före detta åkrar som smälter ihop med mattan av träd som breder sig norrut mot resten av landet. Hela staden är kantad av en slingrande strandlinje och en skärgård som redan länge använts i både industriellt och rekreativt syfte. Den älskade storstaden är en självklar attraktion för besökare för vilka Helsingfors fortfarande ter sig som Baltikums dotter.

Varumärket *Nytt i Helsingfors* (Helsinki New Horizons) har bidragit till en ny öppenhet mot andra arkitektoniska möjligheter, men också till en rädsla av att efter att ha varit en liten metropol för ett århundrade sedan, håller Helsingfors på att bli en spretig småstad. Ibland förs det en livlig debatt (och ibland mindre civiliserad diskussion, såsom Tarja Nurmi beskriver i sitt kapitel) om förslag till nya arkitektoniska ikoner. Antagligen seriösa jämförelser har gjorts med New York, som är den mest kända av alla växande städer och som byggts på finansiell spekulation och teknologiska drömmar. Ofta görs jämförelser även med Bilbao, en stad i Baskien vars postindustriella förfall förändrades i riktning mot det bättre med ett schema där arkitektur hade en synlig, men icke-exklusiv roll. Skillnaderna mellan de ekonomiska grunderna för dessa två arkitektoniskt betydande städer och Helsingfors kan gå förlorade, men själva jämförelserna väcker ständigt munterhet.

Helsingfors aktuella arkitektoniska ambitioner är förstas inte unika för Helsingfors, de är varken förbehållslöst humoristiska eller oerhörda. Teknologiska uppfinningar som hissen har bidragit till spektakulära planer att fylla det nordiska landskapet med skyskrapor. Till och med mer spektakulära har varit planerna att utvidga en monumental urbanism från den lilla udden där det moderna Helsingfors till slut – och kanske tyvärr – blev byggt. Ungefär för ett århundrade sedan väckte Pro-Helsingfors-planen, som stöddes av affärsmannen och ledamoten i stadsfullmäktige Julius Tallberg, den tidens arkitekters (Eliel Saarinen, Einar Sjöström, Bertel Jung) intresse. (se s. 35 och 42–43.) Men då planerna gjordes upp år 1918 skuggade inbördeskriget och realismen samt publikens ogillande verkställandet av deras massiva planer. Snart efter detta vände staden blicken mot ekonomin och nya ham-

VIRKISTYALUEET / REKREATIONSOMRÅDEN / RECREATIONAL AREAS

suomi

på svenska

in english

Useimmat Helsingin puistoista ovat pieniä mutta hyvin asukkaiden saavutettavissa. Niillä on ollut tärkeä rooli kaupungin identiteetin muovautumisessa.

Kaivopuisto avattiin vuonna 1835 osana kylpylää ja muutettiin 1885 yleiseksi puistoksi.

Eiran puistikko avattiin vuonna 1913 paikalle, jolla aiemmin sijaitti kaatopaikka.

Tähtitornivuoresta kirjoitti valokuvaa ja I. K. Inha (1865–1930), "niin sopivaa ja kaunista näköalapuistoa saa turhaan etsiä Euroopan suurista pääkaupungeistakin".

Kallion Karhupuisto tunnettiin ennen Agricolan puistona.

Töölön kaupunginosan rakentamisen edessä pohjoiseen aloitettiin räjäytystyöt **Hesperian Esplanadin** rakentamiseksi vuonna 1931.

Töölönlahti puistoalueineen on muuttanut ilmetään monta kertaa. Lahden pohjasta saattaa vielä löytää sen länsirannassa pitkään sijainneiden teollisuuslaitosten jätöksiä.

Raittiusseura Koitto perusti **Lammassaareen** kesäsiirtolan vuonna 1904, ja siellä on edelleen yli 100 pikkumökkiä.

Kivinokassa pikkumökit ovat tarjonneet työväestölle irtiottoa arjesta.

Seurasaari on ulkoilun alueen lisäksi myös suomalaista rakennusperintöä esittelevä ulkomuseo, joka on toiminut vuodesta 1909.

Helsingfors parker är för det mesta små, men lättillgängliga för invånarna. De har spelat en viktig roll i formandet av stadens identitet. Några pärlor:

Brunnsparken öppnades år 1835 som en del av en badinrättning och blev år 1885 allmän park.

Eira skvären öppnades år 1913 på ett område där det tidigare funnits en avstjälningsplats.

Om **Observatorieberget** skrev fotografen I. K. Inha (1865–1930), "en så lämplig och vacker utsiktspark hittar man inte ens i Europas stora huvudstäder".

Björnparken i Berghäll gick i början av 1900-talet under namnet Agricolaparken.

När stadsdelen **Töölö** växte fram började man spränga i dess norra delar för att kunna bygga Hesperiaesplanaden år 1931.

Töölövikens med dess parkområden har bytt uttryck många gånger. På vikens botten går det kanske ännu att hitta spår av industriplaneringarna som länge låg på dess västra strand.

Nykerhetsföreningen Koitto grundade år 1904 en sommarkoloni på **Fårholmen** och där finns fortfarande över 100 pyttesmå privata stugor.

På **Stenudden** har de små stugorna gett arbetarna möjlighet att koppla av från vardagen.

Fölösön, som funnits sedan 1909, är förutom ett friluftsområde också ett friluftsmuseum som visar upp finländsk byggtadition.

Most of Helsinki's parks are small but easy to reach for most residents. They have had an important role in creating the city's identity.

Kaivopuisto was opened in 1835 as part of a spa and turned into a public park in 1885.

Eiran puistikko was opened in 1913 on a site that had previously been a rubbish tip.

Tähtitornivuori, Observatory Hill, was described by photographer I. K. Inha (1865–1930) as a beauty spot to rival the best of Europe's large capital cities.

Karhupuisto located further to the northeast in Kallio was once known as Agricolapark.

Töölö's expansion further north involved blasting rocks to make way for **Hesperia Esplanade**, now Park, in 1931.

Töölö Bay and its parklands have undergone many metamorphoses. On its bottom one may still come across the debris left there long ago by the industrial plants that once located there.

Lammassaari (sheep island) is where the temperance association, Koitto, set up a summer settlement. It now has over 100 tiny private cottages.

Kivinokka long offered recreation to the working classes of Helsinki.

Seurasaari is used for exercise and recreation but it has also hosted an outdoor museum of built heritage since 1909.

Denna bok har fått inspiration av vårt starka behov att sörja för en bättre förståelse av de etiska och politiska dimensionerna av de förändringar som nu äger rum i Helsingfors.

nområden och en av de viktigaste förändringarna i planen, fyllningen av Tölövikens förverkligades inte. Monumentala lösningar som skulle täcka en del av viken lades upp igen på 1960-talet av Alvar Aalto. Idag verkar målen för byggandet av centret och särskilt Tölövikens vara oklara. I konstnärliga föreställningar och datoranimationer av denna nationella prominens vid järnvägsstationen ser den ut som en Sim City med datorplanerade knep. Vad som i verkligheten kommer att dyka upp på denna plats av före detta drömmar om ståtlig het beskrevs träffande av en kritiker med ordet *sillsallad*, ett julrecept som innehåller en diverse blandning av ingredienser som är tillgängliga under denna besvärliga årstid.

Kritiken mot Helsingfors beslutsfattarens planering och arkitektoniska ambitioner som löjliga försök att slå Amerika i en amerikanisering har långa rötter. På 1920- och 1930-talet tvistade unga och ambitiösa arkitekter om hurdan den bästa möjliga modernismen skulle se ut och hur man bäst kunde respektera naturens närvaro i den moderna staden, och en del hånade Helsingfors planeringskontor – sedan så långt som 1920-talet – för dess strävan att efterlikna Amerika. Till vissa av dagens kritiker behöver man endast säga att arkitekterna säkert alltid strävat efter makt då konsekvenserna ser ut att vara lika naturliga för storhetsvansinnet att omvandlas till betong som det är för årstiderna att växla. Detta är en förståelig, men otillräcklig reaktion mot önskad förändring, särskilt i stor skala. Därför, snarare än att rikta vår ilska mot utlänningar, borde de som vill ta en ställning till arkitektonisk eller annan förändring i staden inte fundera så mycket på frågor kring kulturell imperialism utan på svårare frågor kring ekonomisk normalitet som förknippas med stadsutveckling idag. Beslutsfattarna anser nu att det är själv-

klart att stadsmarken inte är ett hem för stadsinvånare, utan en scen för spekulationer där delägarföretag bedriver handel med vår omgivning. Det förklarar också varför den affärsmässiga och kommersiella arkitekturens uppgång idag är så lam – den måste vara utbytbar mot andra byggnader med liknande funktion någon annanstans. Det vill säga ekonomin som stadsbyggandet baserar sig på behöver vara varken moralisk eller lojal. Detta förändras tydligen inte av det ganska intressanta faktumet att mer än 60 procent av marken i Helsingfors ägs av oss, av staden.

För en del är en intern investering av vilken typ som helst något som måste bli attraktivt för staden, för andra har ordet ”attraktion” andra betydelser, något som har att göra med lokala invånare och deras behov. Trycket eller idealen att genomföra mer markanta arkitektoniska interventioner kommer sällan till uttryck, men invånarna har redan i flera år blivit varnade att om inte fler turister, lyxanläggningar, mer internationell utmärkthet, ökad konkurrens osv. inte uppnås, blir konsekvenserna allvarliga. Det har också sagts att kampanilism hindrar världens främsta kompetens från att blomstra här. När det gäller planering, kan vändpunkten ha varit i början av 2000-talet, då busstationen grävdes och byggdes om. År 2005 ersattes Kampens bussterminal med ett företagsägt komplex med bostäder, kontor, ett shoppingcentrum och en underjordisk bussterminal. Förutom att tvinga pendlare från Esbo till ett privatägt kommersiellt utrymme med globala varumärken, vittnar Kampen-komplexet om Helsingfors officiella strävan att ha framgång i den kommersiellt drivna tävlingen om rankingar. Vi är rädda för att detta fördunklar den konkurrens som vilken som helst civiliserad stad borde engagera sig i – en konstant strävan efter ett bättre stadsliv.

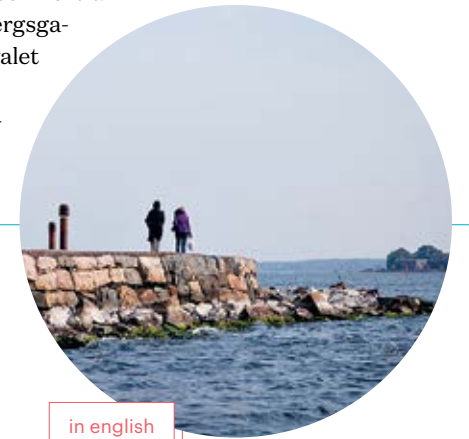
Vi är inte ensamma om att leta efter alternativ till snävsynta drömmar om en storstad. Inom den europeiska politiken har den nya viljan att respektera det lokala tyvärr tagit en riktning mot en populistisk och isolerande riktning som blir allt populärare medan brist på det som är behagligt och pålitligt blir allt mer påtagligt. Xenofobi i anknytning till detta har uppnått ett slags respektabilitet både i Helsingfors och på annat håll; detta kan ses på oroväckande sätt i debatterna om Helsingfors framtid, vare sig det är frågan om behovet att locka utländsk arbetskraft (till exempel för byggarbete), integrera immigranter till förorter eller engagera dem i planeringspro-

cesser, eller försvara ”rätten” till bastjänster som baseras på etnisk identitet. Helsingfors visar tecken på kosmopolitism: både gammalt och nytt ryskt arv samt det nyklassiska stadscentret planerat av den tyske Carl Ludvig Engel. Människor vet också att många av dem som byggde staden vi nu älskar var svenskspråkiga. Men dessa historier som verkar komplexa, tillsammans med kontroversiella sätt på vilka den globaliserade ekonomiska politiken behandlar migration, är rutinmässigt förenklade. Det finns också många som undviker svåra frågor och hellre tror på en glad och sprudlande värld där det globala och till och med det kosmopolitiska begränsas till amerikanska framgångar. Det är inte överraskande att byggplanerna får människor att tala om välbefinnande, kultur, etnicitet, offentliga pengar och födelserätter, men det är synd om detta görs i en sådan hätsk och otålig ton. Skalan av stadsbyggande kräver att diskussionen ska framskrida långsamt och med känsla av perspektiv.

Detta betyder inte att stoltheten över en

nation eller kärleken för en stad (vars gränser är, ärligt sagt, odefinierbara) inte kan skapa en distinkt, värderad estetik. En av Helsingfors mest kända arkitektoniska stilar, *Jugend*, vittnar om den nationella identitetens självförtroende som dök upp för att utmana den ryska kontrollen vid skiftet av 1900-talet. Tarja Nurmi har både personligen och i sitt arbete märkt hur efterfrågade de gamla bostadsfastigheterna har blivit med sina detaljer i sten och känsla av permanent som uppstår genom en riklig användning av lokal sten. Den affärsmässiga arkitekturen under denna period är en lika viktig påminnelse om var makten i landet låg, i nya banker och försäkringsbolag, gamla och nya industrier såsom telefonoperatörer – Helsingfors Telefonförenings huvudkontor i granit, som fortfarande ligger på Högbergsgatan, måste ha verkat galet för dåtida människor.

Dessa stenfasader berättade dock



VEDEN ÄÄRELLÄ HELSINGISSÄ NÄRA HAVET I HELSINGFORS BY THE WATER IN HELSINKI

suomi

Helsingissä on noin 300 saarta. Niistä pikkuluotoja (alle 0,1 ha) on runsas viidennes. Espoossa on myös paljon saaria, joista tosin monet ovat loma-asutuskäytössä eli suljettuna yleiseltä virkistyskäytöltä.

Saariin sovelletaan jokamiehen oikeutta: luonnossa saa liikkua jalan, hiihtäen tai pyöräillen muuten kuin pihamaalla. Osa saarista on luonnonsuojelualueita, joilla kalastus ja liikkuminen on kielletty.

Vuonna 2011 Helsingissä matolaitureita 14; venepaikkoja 11 955, joista osa vuokrataan veneilijöille seurojen kautta, osa suoraan kaupungilta

Helsingin kaupunki ylläpitää 26 uimarantaa. Espoossa on kymmenisen lisää. Helsingin pienin hiekkaranta on Kulosaaren pikkupoukama.

Helsingissä on talviuintipaikkoja ainakin 13, sauna on 12:ssa. Munkkiniemessä pärjätään ilman!

på svenska

Det finns ungefär 300 holmar i Helsingfors. Av dessa är en dryg femtedel små skär (under 0,1 ha). Också i Esbo finns det många holmar, varav flera dock är bebodda sommartid och därmed inte i allmänhetens rekreatjonsbruk.

På holmarna gäller allemansrätten: man får röra sig till fots, skida eller cykla i naturen, förutom på gårdsplaner. Vissa av holmarna är naturskyddsområden där man varken får fiska eller röra sig.

Mattbryggor i Helsingfors 2011, 14; Båtplatser 11 955, varav en del hyrs ut till båtägare via föreningar, en del direkt av staden.

Helsingfors stad upprätthåller 26 badstränder. I Esbo finns ett tiotal till. Helsingfors minsta sandstrand är en liten vik i Brändö.

Det finns åtminstone 13 vinterbadplatser i Helsingfors, varav 12 är utrustade med bastu. I Munksnäs klarar man sig utan bastu!

in english

Helsinki has about 300 islands. About one fifth are small islets of less than 1000 square metres. Espoo has many islands too, but most have cottages and so are not open to the public for recreation.

Finland's everyman's rights apply on islands: walking, skiing and bicycling are permitted except in yard areas. Some islands have restricted access because they are nature conservation areas.

Rug-washing piers in Helsinki 2011, 14; mooring spaces, 11 955, some rented through clubs, some directly from the city.

The city of Helsinki maintains 26 public beaches, Espoo has ten or so more. Helsinki's smallest beach is in Kulosaari.

Helsinki hosts at least 13 winter swimming holes (in the ice) of which 12 are near a sauna. Munkkiniemi does without.

om ett självsäkert samhälle som tittade utåt men utvecklade helt egna tekniker och estetik. Jämfört med dagens kortlivade och lama kommersiella byggnader i glas och stål, producerade dessa det delade offentliga utrymme och den unika identitet som den brittiska arkitekturkritikern Jonathan Glancey nu anser vara hotade, såsom han beskriver i kapitel 3. I själva verket byggdes en stor del av det Helsingfors som beskrivs i denna bok ursprungligen för att prisa folkets växande makt: borgarhusen i Tölö och Eira som beskrivs i Juha Ilonens kapitel, de av Hella Hernberg beskrivna nästan bortglömda industri- och kontorsbyggnaderna som erbjöd arbete och en bättre framtid för arbetare, den stora strandhyddan avsedd för alla som Ville Ylönen blev kär i när han var arkitektstuderande och Glaspalatset, bokstavligen ett palats i glas, ett modernt galenskap som Pia Ilonen hjälpte genom en av dess många transformationer. Alla dessa återspeglar ett samhälle och en kultur som vi nu försvarar mot ett anfall som anses som normalt idag: värdeanalys, påskyndade byggtidtabeller och resten som tjänar den nedersta raden i resultaträkningen och varumärket, men som försvagar arkitekturens sociala kontrakt med stadsinvånarna.

Vi anser oss inte vara för optimistiska när vi påstår att helsingforsare vaknat upp till faktumet att sten som byggmaterial, finns närvarande överallt i staden. Det finska ordet *kivijalka*, stenfot, betyder både bokstavligt och metaforiskt vilken som helst fast grund för en konkret eller abstrakt struktur, och i vardagsspråk betyder en plats för en liten, självständig butik. Ordet har under den senaste tiden använts för att väcka uppmärksamhet på den gradvisa förlusten av stadsliv på livliga gator och bekanta butiksägare, men också på de insatser som gjorts i många stadsdelar för att väcka dessa lokaler till liv. På många håll har de nämligen på grund av ekonomisk effektivitet och detaljförsäljningspolitik blivit tysta och tomma. Ett tillfälligt och kreativt bruk av stadens grunder i sten, särskilt i stadsdelar som Berghäll, är nu en del av ett nytt intresse för utveckling av Helsingfors från grunden. Och särskilt när uppmärksamheten riktas på annat håll, kan älskade och hjärtvärmande överraskningar få fäste, liksom glashuset som dök upp bredvid Tölövikens år 2000 då Helsingfors var en av de europeiska kulturhuvudstäderna. I det inledande kapitlet berättar Cindy Kohtala och Andrew Paterson kärleksfullt kul-

turhuvudstadens historia, i vilken bägge hade en väsentlig roll.

Femton år efter detta, värderar stadsförvaltningen innovation och initiativ mycket mer öppet, och önskar även att hitta lösningar för de miljöproblem och sociala problem som snabbt påverkar även långtidiga invånare i Helsingfors som brukat anta att stadens sårbarhet inte är deras problem. De respekterade stadsforskarna Harry Schulman och Pasi Mäenpää har också gjort det klart att innovation är som starkast och mest berikande då den utgår från lokala behov och respekt för dessa.

Urbanism har alltid betytt att man har en bestämd identitet som i viss mening befriar oss från plats – stadsluften gör dig fri, brukade tyskarna säga. Men framför allt har den moderna industriella staden, och Helsingfors är inget undantag, vänt innovation, tillväxt, kreativitet, närhet med främmande till sin egen fördel, och förstas regler för civilt beteende som tillåter dessa olika saker att blomstra. Hur dessa dimensioner av urban identitet utvecklas och hur den ökande uppseendeväckande kreativiteten på gräsrotsnivå värderas, kommer i hög grad att bero på planeringsprocesser och arkitektoniska beslut som också är politiska val. Detta bara för att notera, men kanske även för att godkänna, att det är som det är.

Älskade stränder

Förvandlingen av en huvudstad till en internationellt konkurrenskraftig metropol har inte bara gjorts mer komplicerad på grund av att det vanligen finns flera kommuner som är involverade, men också på grund av att detta ofta har inkluderats i diskussioner om vad man borde göra med de föränderliga strandområdena. Variationen av de sätt på vilka de nordiska huvudstäderna behandlar denna utmaning är ett bevis på att planering är en historiskt och geografiskt specifik konst.

Den naturliga strandlinjen är omöjlig att mäta, men Helsingfors har kanske en strandlinje på 100 km och Esbo på 60 eller 70 km. Skärgården är unik, och den är till stora delar i sitt naturliga läge med endast lätta konstruktioner. Byggandet i strandområden i andra städer av samma storlek har i stor grad skett på postindustriella platser, och så är fallet också i Helsingfors. Möjligheten att lansera det nya Helsingfors dök upp när Helsingfors hamn omplacerades år 2008 från flera små platser runt om i centrumet, till en

toppmodern anläggning i Nordsjö. För vissa är den en juvel i stadens krona, andra ser den som en enorm finansiell risk. De flesta planerare talar om hur den också skapade en ny port som öppnar stadens gamla hamnområden eller låste upp tillväxtpotential, en möjlighet att rikta tillväxt på Helsingfors udde och omvärdera tätt boende, öppet urbana och uppbyggda områden, där livet inte bara är roligare utan även mer hållbart. När det gäller att värdera täthet och strandtomter följer Helsingfors många andra städers fotspår när det omvandlar förfallna hamnområden till bostäder och kommersiella lokaler som gör dem till ”destinationer”.

Dessa byggområden under varumärket Det nya Helsingfors är platser där stadens politiker vill visa att de på riktigt håller på att ge svar på den ständiga bristen av bostäder. Till exempel Busholmen kommer att erbjuda hem för 18 000 invånare och jobb för 6 000 människor samt 20 hektar parkeringsområden. Nummerspelet har blivit en rutin, men det är också svekfullt (lögn, jävla lögn och statistiker i stora mängder), men onekligen kommer jobbtillfällena och regionala processer att locka fler och fler människor till Helsingforsregionen, medan bedömningar och planer för framtida tillväxt ligger på ungefär 400 000 nya invånare före år 2035. Vi är ense med de kommentatorer som påstår att befolkningstätheten, även i de tätaste områdena, är mycket lägre än annanstans i Europa. I sin form och kanske livsstil, trots de arkitektoniskt kompakta centralområdena, har Storhelsingfors utvecklats i en mer icke-europeisk riktning, med en bilberoende utbredning och idén om att det alltid kommer att finnas ny mark att bygga på, som på något sätt är inrotad i planeringskulturen trots allt prat om en urban atmosfär och en ny stadskultur. Unga helsingforsare motsätter sig dock denna trend genom att avstå från sina bilar, och möjligheterna till att med tiden skapa en livskvalitet på mänsklig skala i de nya strandstadsdelarna är granska bra. Två frågor väcker dock oro. Den första är bristen på små affärslokaler och lokala tjänster, men detta kan vara ett problem som är för svårt att lösa även för en godliknande planerare i ett land med en så sneddriven detaljförsäljningsekonomi. Den andra går tillbaka till viljan till lyx: utveckla föredrar att bygga stort, bygga för bilar (parkeringsplatser orsakar vrede hos invånare och politiker) och förbättra deras handelsvara genom att lägga till en privat bastu i varje

Beslutsfattarna anser nu att det är självklart att stadsmarken inte är ett hem för stadsinvånare, utan en scen för spekulationer där delägarföretag bedriver handel med vår omgivning.

bostad. Kanske vi inte borde undra över varför så många inte har råd till en bostad.

Stranden är dock mycket mer än bara en finansiell fråga. Stadens egen undersökning bevisade det som är självklart för det vanliga folket: att helsingforsarna älskar sina stränder, från Munknäs till Nordsjö och vidare, med sina utsikter till det öppna havet, med sina berg, strandvägar och -stigar, caféer, mattbryggor och simstränder. På 1980-talet började strandtomternas värde öka. Den före detta industriella marken i Gräsviken omvandlades till familjebostäder och andra områden följde efter på 1990-talet genom att i stor grad svara på vanliga bostadsbehov och återspegla en nordisk förbindelse till social trygghet med såväl ägarbostäder som hyresbostäder. På 2000-talet började larmklockorna ringa när ett kluster av nya bostadshus byggdes mellan det gamla och charmfulla Eira och havet och prissattes högre än någonsin i Finland och trots retoriken om urban täthet är det relativt glest bebyggt. Här är stranden fortfarande öppen för allmänheten, men det finns tecken på att nya hus till exempel i Drumsö kommer att förhindra inträdet antingen med skyltar i stil med ”privat egendom” som pryder offentliga områden eller enkelt med portar och staket, då publiken kan se men inte komma in.

Såsom Lieven Ameels kapitel, som fokuserar på Busholmen, så levande beskriver, har havet redan länge varit en väsentlig del av stadens och dess invånares identitet. Detta motiverar han med en översikt över skildringar av Helsingfors inom konst, särskilt litteratur. Stranden är en överraskande mötesplats för olika världar, där människor kämpar med sig själva och naturen. Om historierna från 1900-talet verkade spännande och till och med mörka, har de historier som vi berättar idag en annorlunda ton: glad och optimistisk inför framtiden trots många stormar

– inklusive de bokstaveliga – som vi realistiskt sett kan förvänta piska Helsingfors under de kommande årtiondena.

Det återstår att se hur hamnområdena kommer att anpassas till bostadsområden, och även de som nu inte kan se tecken på verkligt produktivt arbete i hamnfastigheterna kommer säkert att bli vana vid en stad med skrivbordsjobb eller flytande gränser mellan hem och arbete. Samtidigt försvarar svaret på efterfrågan på strandtomter politiskt förtroende. Det finns fortfarande rikligt med tidigare exploaterade marker och andra underutnyttjade marker runt staden, inklusive tomma kontorslokaler enligt Hella Hernberg, och tusentals bostäder som av någon anledning är tomma. På platser där nya bostadsområden kunde byggas i den existerande stadsstrukturen, är planerings- och samhällsrelationsprocesserna mycket knepigare än i de tomma fälten där Helsingfors planerare företräder att arbeta. Vi ger ett exempel på strandbyggande i förorterna, där den lokala kontroversen om ett beslut att bygga, vilket skulle betyda att en tät skog med en geologisk formation skulle förstöras, förvärrades av en politisk minoritet i området: I Nordsjö finns Finlands största koncentration av utländska immigranter. Vi tror att detta har gjort det svårare för beslutsfattare att värdera de ändliga, omfattande, öppna gröna områdena i Nordsjö, som är nära stadscentret och lätt att nå med kollektivtrafik. Kapitlet skrivet av Tristan Hughes, som var delaktig i en alternativ plan för området, och

Eeva Berglund visar att det är möjligt att bygga nödvändiga bostadshus utan att förstöra skogar som är stadens hjärta och lungor.

Under sammanställningen av denna bok, har kampanjer för att skydda de unika platserna bredvid tätbebyggda områden blivit allt mer betydande. Efter att ha varit en måltavla för en ström av löften om förbättring, konstnärliga tolkningar och 3D-modeller, deltagande och låtsasdeltagande, kan invånarna i Helsingforsregionen bli mer aktiva i oliktänkande.

Ständig förändring

Helsingfors har haft sin del av radikala transformationer, tillväxtpurter och betydelsefulla historiska vändningar, men den period som gradvis återkallas i medvetandet är 1960- och 1970-talen. Nya, svulstiga stora kontorsbyggnader började dyka upp i staden redan på 1950-talet, men det var på 1960-talet då den kreativa destruktionen av den byggda miljön nådde sin höjdpunkt, vilket resulterade i att många av de på 1900-talet byggda byggnaderna ersattes med effektivare, standardiserade lösningar som behövde mer utrymme. Många helsingforsare upplevde säkert transformationen av de centrala kvarteren som orättvis eftersom det fortfarande fanns en brist på rimligt prissatta bostäder, trots byggandet av s.k. skogsförorter.

I denna olyckliga blandning, och i hämlarna av ung orolighet i Helsingfors och i andra städer på 1960-talet, publicerade två unga arkitekter, Vilhelm Helander och Mikael Sundman, en kontroversiell och inflytelserik skrift år 1970: *Vems är Helsingfors? -rapport från innerstaden 1970*. Den svartvita skriften med mjuka pärmar och en fotografisk dokumentation av destruktionen av det fortfarande synliga arkitektoniska arvet bevisar idéernas makt i stadsplaneringen sedan dess och har också varit en inspiration för denna bok. Skriften var mycket kritisk mot godtyckliga demonteringar av vackra och fortfarande stadiga byggnader och mot stadens generositet mot privat bilkörning. På ett ovillkorligt språk lyfte den fram frågan varför så litet har gjorts för att underhålla, reparera och återanvända gamla byggnader; varför vi med avsikt gör sådant för våra byggnader som krig och våld inte har gjort. Frågan är lika relevant idag som den var då. Frågan är det som upprepade gånger ställs i skriften: vad exakt är problemet som nya interventioner ska lösa?

Kapitlet i denna bok lyfter fram flera av de

teman som Helander och Sundman presenterade redan år 1970. De rasade över transportplanering, särskilt på det sätt bilarna tvingar fotgängarna under jorden i stadscentrumet och fragmenterar livet i förorterna, på samma sätt som aktivisterna i dag. De beklagade kortsyntheten av rivningen, ett tema som behandlas i kapitlen 4, 7, 8, 9 och 10 i denna bok. Och hela tiden drog de läsarens uppmärksamhet till politiska spel. Vi står i skuld till dem att Helsingfors öde tog en annorlunda vändning (skriften hade någon effekt), men deras klagomål låter beklagligt bekanta. Stridslinjerna var tydligare att dra då, eftersom de gångna 45 åren har inneburit betydande förändringar och komplicerat en stadskritikers arbete.

En mycket betydande förändring har varit kravet på offentligt deltagande i planeringen. Processen anses idag som självklar, men de utmaningar som vi beskriver ovan, dvs. den gamla känslan av djupgående orättvisa, komplicerad och hemlighållande som anknyter till planering är vid liv och mår bra. Vare sig bysantinsk eller tsartida, är den finska byråkratin ibland hjälpsam och personalen är ofta artig och välmenande, och kommunerna öser ur sig ändlig data i syfte att främja transparens. Själva planeringsprocessen är stel, osmidig, komplicerad och oerhört svår för stadsinvånare att engagera sig i, medan transparensen är snarare som en kontorsbyggnad i glas: utomstående kan se in, men inte komma in.

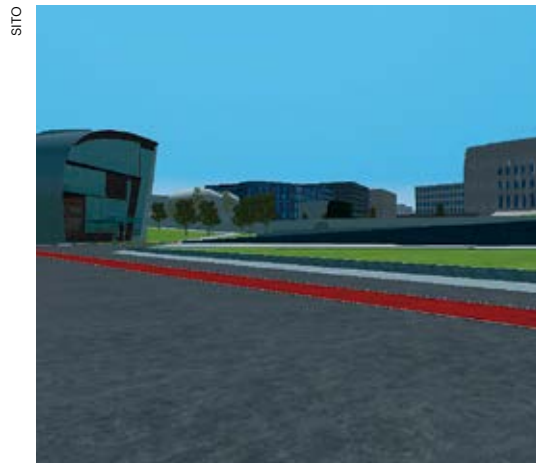
Såsom talrika besvikna och frustrerade stadsinvånare kan berätta är de finska processerna för deltagande fortfarande ytliga och stridslinjerna på lokal nivå bortförklarade ofta som politisk kohandel där ”aktiva” stadsinvånare ses som bråkmakare och passivitet som eftergivenhet. Det som gör frågan svårare är den rena komplexiteten av planeringsprocesserna: en aktiv lokal stadsinvånare måste sysselsätta sig nästan på heltid för att samla information från ett enormt planeringskontor som rymmer flera andra byråer och delägargrupper. En annan komplikation är den rådande uppfattningen om städer som affärsrörelser som konkurrerar med varandra, vilket verkar konstigt när detta tänkande tillämpas på förorter och liv, dvs. kärnan i vem vi är.

Snygga tredimensionella modeller som beskådas av stadsinvånarna kan leda till realistiska förväntningar. Det behövs kunskap att tolka dem och likaså är det inte självklart hur en arkitekts ritningar ska tydas. Dock rubrice-

rade tidningen *Helsingin Sanomat*, som har en betydande roll i historien om arkitektonisk förändring i Finland, i oktober år 2009 att dåliga ritningar kan leda till dålig politik. Om planerna för ett hotell i den historiska sydhavnen, planerat av de internationellt kända arkitekterna Herzog och de Meuren, skulle ha presenterats bättre, skulle man ha fattat ”rätt” beslut, och Helsingfors skulle också haft sin del av internationell topparkitektur, och på en mycket värdig mark.

Beslutsfattarna brukar fokusera på siffror, till exempel på intäkterna från en investering, men i processen är det aldrig bara frågan om ekonomi; det är frågan om människor och deras vardagliga liv. Detta kommer tydligt fram i exemplet på de följande sidorna på utveckling från grunden och i liten skala såsom Happihuone (”syrrummet”) som beskrivs av Cindy Kohtala och Andrew Paterson, eller i det sätt på vilket helsingforsare utvecklar affärsrörelser och tjänster på lokal nivå, såsom beskrivs av Harri Schulman och Pasi Mäenpää. I våra kapitel finns det flera hänvisningar till att innovation, hur viktig den än är, håller på att förändras, och att den allmänna atmosfären är ute efter att skapa innovativa sätt att värna om det som redan finns. Vesa Peipinen skriver om husockupation för att försvara det industriella arvet för framtida generationer, Hella Hernberg om innovationer för återanvändning av gamla kontorsbyggnader, Ville Ylönen om ett arbete som varar i flera generationer för att bevara en juvel av finsk klassisk modernism på Helsingfors strand.

När vi riktar blicken mot framtiden, ska vi värna om de goda relationerna och den konstiga karaktären av interaktionen mellan stadsinvånare och offentlig förvaltning, och påminna oss om och om igen att staden är full av olika meningar och framtider. Vi påstår att beslut inte kan förvandlas till låtsassakunniga kvantitativa åtgärder; likaså kan inte ”hållbarhet” reduceras till ett modeord i en marknadsföringskampanj med bilder av biologisk eller kulturell mångfald i staden, som i själva verket står vid förödelsens rand. Vi önskar ta med dig på en resa med våra författare, och att du tillsammans med dem ska få utforska den fulla vidden av dimensioner som vi måste reflektera över: estetiska, moraliska, sociala och politiska. För att uppnå det självförtroende som vi verkar ha tappat finns det inte ett bättre sätt än att utforska de sätt på vilka före detta och dagens helsingforsare har gripit tag i möjligheterna för deras egen stad. *



• Kuvakaappaus Siton kaupungille tuottamasta Finlandiapuistosuunnitelmasta.
• Skärmdump av Sitos utformning av Finlandiaparken.
• Image capture of computer simulated Finlandia Park.



A New Helsinki?

WITH ITS BUILDINGS rooted in granite foundations Helsinki appears to grow out of the very earth itself. Now, in 2015, it is a technological world amidst forests, and a recognizably European but still unique capital city. The city centre nestles on a small peninsula featuring two hundred years of low-rise stone construction whose façades glow in low-slanting northern sunshine. Many have waxed lyrical about central Helsinki's elegance and beauty, natural and built. Professional critics have even been amazed that so much architectural talent should be found in such a small country. Visitors from overseas have congratulated it on its human scale. One politician with an ear for a catchy slogan called Helsinki a "pocket-sized metropolis" and for good reason. The central area is compact and walkable and even travel around the suburbs takes tens of minutes rather than hours - and that includes neighbouring municipalities that are administratively separate but effectively part of Helsinki as people understand it.

As any visitor to the city's website must know, a New Helsinki is in the making; we are several

years into the largest construction boom the city has seen for a century. The rhetoric has become boosterish. Helsinki is to become a metropolitan hub to rival global competitors. The implications are complicated and the decision-making processes difficult to grasp: there's only the vaguest sense of what an actual metropolis might be, and the role of the capital city region's four main municipalities - Helsinki, Espoo, Vantaa and Kauniainen - is a matter of perpetual disagreement. What we can see is that larger construction projects than ever are blocking landscapes and stopping us - literally - in our tracks. We residents are also invited to meetings and unveilings of plans for new neighbourhoods and to participate in making places online. This is the standard mode of urban planning today, a mix of confusion and fun, and of staggeringly unequal scales of operation.

Helsinki residents are rather self-conscious about architecture and even proud of Finnish achievements in this area, but mostly buildings form an unproblematic backdrop to city life. Indeed any environment we inhabit, from land-

scapes of biotic growth to cityscapes of glass and steel, often pushes itself into consciousness only at times of crisis or change. And at this juncture many of us who love this city no longer trust it to grow out of its ground and unfold in its own evolution.

The architectural future of Helsinki increasingly incites both vivacious enthusiasm and glowering disgust. It generates vast amounts of media debate and impossible-to-quantify emotions, thoughts and creative reactions. This is, of course, as it should be. Architecture, as the American architect and critic Michael Sorkin writes, "is produced at the intersection of art and property, and this is one of the many reasons it so legibly records the history of communal life". It is also why it deserves to be thought, talked and written about in careful, slow and deliberate ways, with and for more people than only architects, builders, developers and planners.

Architecture is only ever a small part of what makes a city, but only the ignorant or wilfully naïve would claim that architecture has not become an ever-bolder protagonist on the urban stage. Urbanisation around the world is now advancing at staggering scales and speeds, uprooting lives and fuelling slave-like conditions among construction workers as well as making professional work in architecture more aligned with and vulnerable to the complex and volatile global financial sector. The human costs of this will be locally felt if they are not already. The global environmental implications are frightening to contemplate, whether extreme weather has already created conditions for new building - think of New Orleans or the Philippines - or whether we are simply aware, in some vague way, that cities are key locations for tackling changing climates. Given all this, it is nigh impossible to simply love architecture or to enjoy seeing a city develop in any innocently pre-political way.

Nordic cities have not dismantled their planning systems to better serve financial interests, as has been done in some places. But here too, population pressures and the race to draw attention - usually with so-called iconic buildings - as well as engineering innovations to help cope with climate change have created transformations. And the mega-trend of increasing social inequalities is becoming visible in new ways in the built environment. Gates, fences and signage are beginning to divide the haves from the have-lesses. While luxury shopping and eating,

Architecture, as the American architect and critic Michael Sorkin writes, "is produced at the intersection of art and property, and this is one of the many reasons it so legibly records the history of communal life".

along with services to care for and protect private property, become prominent elements of urban streets, the housing crisis continues and social services remain overstretched. What is offered in the mid-range, new office buildings or homes built with public money, suggests we are living in mean times. Helsinki of course is not alone; numerous authorities on cities and buildings lament that cities are not made very well today and that more and more of us are likely to face unwanted change in our neighbourhoods and lives.

This book is published in Swedish and English as well as Finnish because we know that we are not alone in this. Geography matters more here at the northern edges of Europe where we fight a little more than most for attention as well as against the weather and long distances. The physical and political histories that we share with our Nordic neighbours in particular have left deep imprints on our built environment and our cities that sometimes appear to be forgotten as international has come to equal "global". Instead of New York or Singapore, say, more apt comparisons would be Gothenburg or Oslo.

There is much to admire and even learn from Helsinki's growth spurt. But rather than making our city happier, or enhancing its sense of place, or even making us a little bit proud of what we have achieved, decision-making in Helsinki now appears capable of reproducing the worst of global planning and building.

This book is inspired by our strong sense that a better grasp of the overall ethical and political dimensions of the changes now taking place could and should be nurtured in Helsinki. We wanted to



• Pasila, 2014.
• Böle, 2014.
• Pasila, 2014.

do this by telling some stories that weave together several threads, leaving room for hopeful as well as scary prospects. We have approached this by combining two elements. The first is the expertise of our contributors and the love they lavish through their work on Helsinki, their hometown for all but one of them. The second is the international context, which impinges on us as we contemplate the decisions we must make. The future, after all, is not predetermined but full of possibilities: that is, there are always alternatives.

We invited the writers to capture some element of Helsinki that they knew well, no matter whether it infatuated, intrigued or infuriated. Our authors do not agree on what is wrong, only on the need for more debate. The eleven chapters that follow celebrate a city that is both single (“Helsinki”) and multiple (yours, theirs, mine, ours) at the same time. The book can be dipped into at any point, but the chapters are clustered into three sections, *Metropolitan Dreams*, *Shifting Shorelines* and *Constant Change*, that, if read consecutively, amount to an ultimately hopeful tale. We hope the chapters, which offer not only rewarding textual essays but richly informative visual and factual elements as well, go some way in illustrating Helsinki’s own character as well as the webs of connection that shape but do not dictate how it is developing.

Metropolitan Dreams

Helsinki has long been looked up to by lovers of architecture. This is not only because of the talent that those literate in architectural history can read off their surroundings here, but

because the city has a unique feel and an easy, human scale that appeals despite a geography that creates long spells of dark and cold as well as magical sunlight and warmth. The city is largely low-rise and its most iconic architecture - bar the Lutheran and Orthodox cathedrals - is actually almost anti-iconic. The celebrated Church in the Rock is almost hidden, while the cultural venues strung along the city’s main traffic artery, Mannerheimintie, all built in the last forty years, are mostly unobtrusive. The rest of the centre - that part of Helsinki reached by tram - is predominantly perimeter blocks punctuated by small parks and gardens. A radial system of roads and rail leads to the suburbs, many built post-war quite self-consciously into forests or former fields that fade into the wooded carpet of the rest of the country northwards. And it’s all bordered by a twisting shoreline and archipelago that has long been a mix of industrial and pleasure uses for residents, and an obvious draw for visitors to whom Helsinki is still sometimes presented as the Daughter of the Baltic.

With the Helsinki New Horizons brand has come a new openness to other architectural possibilities but also a fear that having been a small metropolis a century ago, Helsinki is fast being turned into a sprawling small town. From time to time the media erupts in passionate debate over proposals for new architectural icons. Supposedly serious comparisons are made with New York City, the most famous of boosterish cities built on financial speculation and technological dreams. Population size however - the metropolitan region being about one million - would suggest more useful comparisons with Baltic cities like Tallinn, Stockholm or Copenhagen. More often reference is made to Bilbao, a Basque city whose post-industrial decline was turned around with a scheme where architecture had a visible, but by no means exclusive role. Differences between the financial bases of these two architecturally prominent cities and Helsinki can get lost, but the comparisons themselves are just as frequently fodder for amusement.

Helsinki’s current architectural ambitions are of course not unique to Helsinki, they are not unreservedly humorous, nor are they unprecedented. Technological developments such as the elevator have afforded startling plans to fill these northern skies with skyscrapers. Even more startling have been plans to extend a monumental urbanity out from the small peninsula

on which eventually - and perhaps regrettably - modern Helsinki ended up being built.

About a century ago, the Pro-Helsingfors plan supported by the businessman and city councillor Julius Tallberg caught the imagination of young architects of the time (Eliel Saarinen, Einar Sjöström, Bertel Jung). (See pages 35 and 42-43.) However, in 1918 when the plans were done, civil war and realism but also public outcry tempered the realisation of their massive schemes. Soon after, the city’s attention turned more towards economics and new harbour areas, and thus one of the scheme’s key changes, the filling in of Töölö Bay, did not come to pass. Monumental solutions covering part of the bay were proposed again in the 1960s by Alvar Aalto.

Today ambitions for the centre and the Töölö Bay area in particular appear rather confused. Artistic renderings and even computer animations of this site of national prominence by the main railway station have shown it looking, among other things, like a Sim City of computer designed artifice. The reality of what is popping

up on this site of former dreams of grandeur was aptly captured by one critic in the word *sil-lisalaatti*, an old Christmas recipe containing a rather random mix of ingredients whose main virtue is to be available at this awkward time of year.

To critique Helsinki’s planning and architectural ambitions as ridiculous attempts to outdo America in Americanness has a long pedigree. In the 1920s and 1930s, young and ambitious architects clashed over what the best possible modernism should be like, and debated how best to respect the presence of nature in the modern city. For some of today’s critics all that needs to be said is that surely architects always court power, the implication being that the megalomania reshaping our surroundings is as natural as the four seasons. This is an understandable but insufficient reaction to unwanted, particularly large-scale, change. And so today, rather than blaming foreigners, as we often do, and worrying about cultural imperialism, we might reflect on the trickier question of what is considered normal in the economics of urban development today.

HELSINKI NUMEROIN / HELSINGFORS I SIFFROR / HELSINKI BY NUMBERS

MAAPINTA-ALA km²
LANDAREAL km²
LAND AREA km²

216

MERIALUE km²
HAVSOMRÅDE km²
SEA AREA km²

503

SAARIA
ÖAR
ISLANDS

315

ASUMISVÄLJYYS m²/hlö
BOSTADSYTA m²/person
FLOOR AREA m²/person

34,1

KORKEAKOULUTETUT %
HÖGSKOLEUTBILDADE %
UNIVERSITY EDUCATED %

39%

AUTOJA*
BILAR*
CARS*

406

This book is inspired by our strong sense that a better grasp of the overall ethical and political dimensions of the changes now taking place could and should be nurtured in Helsinki.

Decision-makers now practically take it as given that city land is not a shared home for citizens but a site of speculation where shareholder companies trade in our surroundings. This also explains why the corporate and commercial architecture going up now is so bland - it has to be interchangeable with similarly functioning buildings elsewhere. To wit, the economics underlying city building is required to be neither moral nor loyal. This point is not altered by the rather interesting fact that over 60% of land in Helsinki is owned by us, by the city.

While for some, inward investment of any kind must be attracted to the city, for others “attraction” has other meanings that relate to local residents and their needs. The pressures or ideals pushing some of the more eye-catching architectural interventions are rarely spelled out, but residents have been warned now for years that if more tourists, more high-end establishments, more international excellence, more competitiveness etc. is not achieved, the consequences will be dire. We are also told that only parochialism prevents world excellence from flourishing here. In planning terms, a turning point may have been the early 2000s, when the bus station was dug up and rebuilt. In 2005 Kamppi’s open-air bus terminal was replaced by a corporate-owned development, including housing, offices and a shopping mall with the buses relocated underground. Besides forcing Espoo commuters into a privatised commercial space of global brands, the Kamppi complex speaks of Helsinki’s official aspirations to succeed in a commercially driven race for rankings. We fear that this obscures the race that any civilised city should be engaged in, a constant striving for a better life here.

We are not alone in seeking alternatives to one-eyed metropolitan dreams. In European politics desires to respect the local have unfortunately often taken a populist and isolationist direction, one that the absence of acceptable options only worsens. The concomitant xenophobia is thus reaching a kind of respectability, in Helsinki and elsewhere; this is playing out in worrying ways in debates on Helsinki’s future, whether we are talking about the need to import workers (for instance to do construction work), the integration of immigrants into neighbourhoods and planning processes, or about ethnic identity and access to basic services.

Helsinki shows the traces of its cosmopolitanism; Russian heritage both new and old; the neoclassical city-centre designed by the German Carl Ludvig Engel. People also know that many, many of those who built the city we now love were Swedish-speakers. But these complex histories, together with the contradictory ways in which globalising economic policies treat migration, are routinely simplified. Then there are the many who sidestep such tricky questions, preferring instead to believe in an upbeat and sparkling world where the global and even the cosmopolitan are reduced to American achievements. It is not surprising that construction plans make people talk about wealth, culture, ethnicity, public money and birth-rights, but it is a shame that it should take on such shrill and impatient tones. The scale of city building demands that the conversation progress more slowly and with some sense of perspective.

This is not to say that pride in one’s nation or love of one’s city (whose borders are, let’s be honest, suppositional) cannot cultivate a distinct, valued aesthetic. One of Helsinki’s best known architectural styles, *Jugendstil*, speaks of the confidence of the national identity that was emerging in Helsinki in defiance of Russia’s control at the turn of the twentieth century. Writing from personal experience as well as professional expertise, Tarja Nurmi notes how desirable residential properties that were built then have become, with their rock and stone detailing and sense of permanence enhanced by generous use of local stone. The corporate architecture of the period is an equally significant reminder of where power lay in the country, in new banks and insurance companies, old and new industries like telephone operators - the granite headquarters of Helsinki Telephone Corporation, still there on

Korkeavuorenkatu, must have struck contemporaries as madness.

Yet these stone façades spoke precisely of a confident society that looked outwards but developed techniques and aesthetics all its own. Compared to the ephemeral and bland glass and steel of today’s commercial buildings, these produced the shared public realm and unique identity that the British architecture critic Jonathan Glancey now sees as threatened, as he explains in chapter 3.

In fact much of the Helsinki described in this book was originally built to celebrate the growing power of its people: the bourgeois homes of Töölö and Eira featuring in Juha Ilonen’s chapter; the mostly forgotten industrial and office buildings described by Hella Hernberg that offered work and better futures for employees; the giant beach hut for all to share that Ville Ylönen fell for when he was an architecture student; and Lasipalatsi, literally glass palace, a modernist folly that Pia Ilonen helped through one of its many transformations. They all reflect a society and culture that we are now defending from the onslaught of what passes for normal today: value-engineering, fast-track construction schedules and the rest that serves the bottom line and the brand but erodes architecture’s social contract with citizens.

We don’t think we are being overly optimistic by claiming we Helsinkians are now becoming somehow newly aware of our city’s ubiquitous stone. In Finnish, a stone foundation, *kivijalka*, literally and metaphorically serves to represent any solid foundation for a tangible or intangible structure, and colloquially it refers to the small, independent shops that they house. The word has recently started to be used to draw attention to a gradual loss of an urban life of busy streets and familiar shopkeepers, but also to the efforts in many neighbourhoods to breathe life into these eye-level spaces that financial efficiency and retail policies have left mute or empty. Temporary and creative uses of the city’s stone foundations, especially in Helsinki districts like Kallio, are now part of a renewed interest in developing Helsinki from the ground up. And especially when attention is turned elsewhere, cherished and heart-warming surprises can take root, like the glasshouse that appeared next to Töölö Bay in 2000 when Helsinki was one of Europe’s capitals of culture, lovingly described in the opening chapter by Cindy Kohtala and Andrew Paterson who were both integral to its story.

Fifteen years on, the city administration values grassroots innovation and initiative far more overtly, even hoping to find here solutions to the environmental and social problems that are rapidly affecting even those like long-term Helsinki-residents, who have tended to assume that vulnerability is not our problem. Here too, as respected urban scholars Harry Schulman and Pasi Mäenpää make clear, innovation appears most robust and enriching where it stems from local needs and respect for them.

To be urban has always been to have a particular kind of identity which in some respects frees us from place - city air makes you free, the Germans used to say. But above all the modern industrial city, and Helsinki is no exception, has made a virtue of innovation, growth, creativity, proximity with strangers, and of course the codes of civil conduct that allow these different things to flourish. How these dimensions of urban identity develop, and how the increasingly prominent creativity at the grassroots is valued, will depend in large part on planning processes and architectural decisions that are also political choices. This is simply to note, but maybe also to embrace, the way things are.

Shifting Shorelines

Turning a capital city into an internationally competitive metropolitan hub is not only made more complicated because there are usually several municipalities involved, but also because this has often become ensnarled in discussions on what to do with the changing functions of waterfront areas. The variety of ways the Nordic capitals are dealing with this challenge is a testament to the way planning is a historically and geographically specific art.

Natural coastline is impossible to measure, but Helsinki has maybe 100 km of waterfront, Espoo another 60 or 70 km. The archipelago is unique,



Vuosi jolloin julkistettiin kuuluisa Pro Helsingfors -suunnitelma Suur-Helsingiksi. Eliel Saarinen ja Bertel Jung suunnittelivat liikemies Julius Tallbergin aloitteesta, ks. s. 42–43.

Året då den berömda historiska planen, Pro Helsingfors uppgjordes av Eliel Saarinen och Bertel Jung, på tjänsteman Julius Tallbergs initiativ, se s. 42–43.

The year that the famous Pro Helsingfors plan for a Greater Helsinki was published. By Eliel Saarinen and Bertel Jung based on the initiative of businessman Julius Tallberg, see pages 42–43.

and remains largely in its natural state, with only light construction. The development of waterfront real estate in other similar sized cities has been overwhelmingly on post-industrial sites, and this is the case in Helsinki also. In fact, the opportunity to launch a New Helsinki presented itself when the Port of Helsinki relocated in 2008 from several small sites dotted around the central peninsula, to a state-of-the-art new facility in Vuosaari. For some it is the jewel in the city's crown, others see it as a tremendous financial risk, but most planners talk about the way it also created a new gateway to "opening up" the city centre's old harbour areas or as the "unlocking" of growth potential, an opportunity to direct growth onto Helsinki's peninsula and re-value life in dense, overtly urban and built-up areas where life is not just more fun but more sustainable. In valuing density and waterfronts Helsinki is following in the footsteps of many other cities, turning derelict port areas into homes and commercial ventures that also make them into "destinations".

These New Helsinki-branded construction areas are the places also where Helsinki's politicians are trying to show that they really are responding to a chronic housing shortage. Jätkäsaari, for instance, is to gain 18 000 residents and 6 000 jobs and 20 hectares of parkland. Playing the numbers game has become routine but is also treacherous (lies, damn lies and statistics all being plentiful), but undeniably employment and regional processes are again bringing more and more population into the Helsinki region while projections and thus plans for future growth hover around as many as 400 000 new residents by 2035. We agree with those commentators who claim that population densities, even in the densest areas, are far lower than elsewhere in Europe. In shape and perhaps lifestyle, despite the architecturally

compact central areas, greater Helsinki certainly has developed in a rather non-European direction, with car-dependent sprawl and the idea that there will always be fresh land to build on somehow embedded in the planning culture despite all the talk of urban vibe and new city culture.

Young Helsinki residents are, however, bucking this trend by relinquishing their cars, and the prospects for creating, over time, human-scale quality of life in the new sea-side neighbourhoods remain relatively good. Two issues are of concern, however. The first is the lamentable lack of small business premises and local services being provided, but that may be a nut too hard for even the most god-like planner to crack in a country with Finland's skewed retail economy. The second goes back to the drive for luxury: the developers prefer to build big, to build for cars (parking spaces raise tempers among residents and politicians alike) and to enhance their wares with private sauna-compartments in each dwelling unit. Perhaps we should not wonder why homes are out of financial reach for so many.

Yet the waterfront is much more than a financial proposition. The city's own research proved what is obvious to ordinary folks, that Helsinki residents love their shorelines, from Munkkiniemi to Vuosaari and beyond, with their views out to the open sea, their rock, waterfront roads and paths, cafés, rug-washing jetties and swimming beaches. Then, in the 1980s the shore's value as real estate began to rise. Former industrial land in Ruoholahti was redeveloped as family housing and other areas followed in the 1990s, largely catering to ordinary housing needs and reflecting a Nordic commitment to social welfare, always building for both owner-occupiers and subsidised renters. In the late 2000s some alarm bells rang when a cluster of new apartment blocks went up between old and quaint Eira and the water; the development reached the highest property prices ever in Finland, and, despite the rhetoric of returning to urban densities, has relatively few residents per area. Here the waterfront remains open to the public, but there are signs that new housing will block access either with the now ubiquitous "private property" signs that adorn public areas or simply gates and fences, leaving the public to see but not to get in, or maybe give a place a private feel, as for instance in Lauttasaari.



Vuoteen 2030 mennessä

- Jätkäsaarella on:
 - koti noin 18 000:lle asukkaalle
 - noin 6 000 työpaikkaa
 - noin 20 hehtaaria puistoalueita

Fram till år 2030 har Busholmen:

- hem för cirka 18 000 helsingforsare
- cirka 6 000 arbetsplatser
- cirka 20 hektar parkområden

By 2030 Jätkäsaari will have:

- about 18 000 inhabitants
- about 6 000 workplaces
- about 20 hectares of parkland



JAAKKO LUKUMAA

- Kalasatama 2014.
- Fiskehamnen 2014.
- Kalasatama 2014.

As Lieven Ameel's chapter focussing on Jätkäsaari shows so vividly, the sea has long been an integral part of the city's and its citizens' identity. He makes the argument via a look at Helsinki portrayals in the arts, literature specifically. The waterfront is the unpredictable meeting place of the different worlds of land and sea, a stage where people do battle with themselves and the elements. If the twentieth-century stories come across as exciting and even dark, the stories we tell today have quite a different tone, all upbeat and optimistic for the future despite the many storms – including the literal – that we can realistically expect to batter Helsinki in decades to come.

Only time will tell how the harbour areas will adapt to residential areas, and even those of us who now miss seeing signs of real productive work in the port facilities will no doubt get used to a city of desk jobs or fluid boundaries between home and work. At the same time catering to top-end demand on waterfront land is eroding political trust. There are still ample brownfield land and other under-used spaces around the city, including empty office spaces, as Hella Hernberg explains, as well as thousands of homes that for some reason remain unoccupied. On sites where

new developments could be built amongst the existing urban fabric, of course the planning and community-relations processes are much trickier than on the empty fields that Helsinki planners prefer to work. We include one example of waterfront building in the suburbs, where the local controversy over a decision to build – destroying a dense forest that includes a unique geological formation – has been exacerbated by the political marginality of the area: Vuosaari has Finland's highest concentration of immigrants from overseas. This we suspect has made it even harder for decision-makers to value the finite, large, open green spaces here, which are near the city centre and in easy reach by public transport. Architect Tristan Hughes was involved in an alternative masterplan for the area, and in his chapter written together with Eeva Berglund, shows it is possible to build needed housing without destroying the forests that are the city's heart and lungs.

During the compiling of this book, campaigns to protect the unique spaces that are forested yet next to densely populated neighbourhoods have become ever more prominent. Having been targeted for years by planning that promises improvement and abounds in artists'

Decision-makers now practically take it as given that city land is not a shared home for citizens but a site of speculation where shareholder companies trade in our surroundings.

renderings and 3D models, in participation and pretend-participation, the Helsinki region's citizenry are perhaps beginning to look more actively for alternative ways forward.

Constant Change

Helsinki has had its share of radical transformations, growth spurts and significant historic turns, but what is gradually returning to the city's consciousness is perhaps the period of the 1960s and 70s. New, in-your-face large office buildings had been appearing in the city in the 1950s already, but it was in the 1960s that the creative destruction of the built environment was at its height, resulting in the replacement of many central 19th-century buildings with more efficient, standardised and often more space-hungry solutions. Many Helsinki dwellers no doubt experienced the transformation of their central district as an injustice given that there was still a shortage of housing at reasonable prices. This, despite the construction of the so-called forest-suburbs.

Into this unhappy mix, and on the heels of youthful unrest in Helsinki as in other cities in the 1960s, launched two young architects, Vilhelm Helander and Mikael Sundman, with a polemical and hugely influential pamphlet published in 1970: *Whose Helsinki: a report on the city centre 1970*. The black-and-white paperback with its photographic documentation of the destruction of still viable architectural heritage has been testament to the power of ideas in urban planning ever since and has been an inspiration for this book also. The pamphlet was most critical of the wanton demolitions of beautiful and still robust buildings and of the city's generosity towards owners of private cars, and in uncompromising

language it raised the question of why so little is done to maintain, repair and repurpose old buildings; why we do intentionally to our buildings what wars and violence have not achieved. The question is as relevant today as it was then. So is the question that is repeatedly posed in the pamphlet: what, exactly, is the problem that novel interventions are implemented for?

The chapters here pick up on several of the themes presented by Helander and Sundman already in 1970. They raged against transport planning, particularly the way the motorcar forces pedestrians underground in the city centre and fragments life in the suburbs, much as activists do today. They bemoaned shortsighted demolition, a theme that several chapters here also touch on. And throughout they drew readers' attention to political games. We know we owe it to them that Helsinki's fortunes did take a different turn – the pamphlet had some effect – but their complaints are still depressingly familiar. The battlelines were rather clearer to draw then, since the intervening 45 years have made significant differences and complicated the job of the urban critic.

One highly significant change has been the arrival of public participation as a requirement of planning. The process is now taken for granted but, as the challenges we outlined above suggest, the old sense of profound injustice, obfuscation and secrecy that accompanies planning is alive and well. Though sometimes derided as Tzarist, Finnish bureaucracy can be helpful and is often staffed by polite and well-meaning people. Meanwhile municipalities churn out endless data in a bid for transparency. But the planning process itself is rigid, complicated and incredibly difficult for citizens to engage with, whilst the transparency on offer is rather like that of glass office buildings: from the outside one can perhaps see in but rarely be able to get in.

As countless frustrated citizens will tell you, Finnish processes of participation are still superficial, and the battlelines at local level are often explained away as political horse-trading where active citizens are seen as trouble-makers and passivity as agreement. What makes things still harder is the sheer complexity of planning processes, where to be an active local citizen requires almost full-time engagement and tireless efforts to glean information from an enormous planning department flanked by numerous other bureaus and stakeholder groups. Another complication

is the prevailing understanding of cities as businesses, run in competition with each other, a situation that seems odd when applied to neighbourhoods and lives, to the very core of who we are.

When citizens go to look at pretty three-dimensional models, it can also lead to unrealistic expectations - it takes skill to decipher them, just as it does to interpret architectural renderings. Still, the main newspaper *Helsingin Sanomat*, another protagonist worth mentioning in the story of architectural change in Finland, uncritically reported the Planning Department's view that poor architectural renderings result in poor decisions. Had plans for a hotel in the historic South Harbour by the internationally renowned architects Herzog and de Meuron been presented better, they suggested, the "right" decision would have been reached, and Helsinki too would have got its piece of international starchitecture, and on a highly prominent site at that.

Decision-makers tend to focus intently on the figures - like returns on investment - but the process is never just about economics; it's about people and everyday life. This is clear from the examples in the following pages of bottom-up and small-scale improvements like the Hap-pihuone or Oxygen Room described by Cindy Kohtala and Andrew Paterson, or in the way Helsinki residents are developing businesses and services at local level, as described by Harry Schulman and Pasi Mäenpää.

There are many suggestions in our chapters that innovation, as important as the idea still is, is subtly shifting, and that increasingly the popular spirit is about innovating ways to cherish what's there already. Vesa Peipinen writes about squatting to protect industrial heritage for future generations, Hella Hernberg about innovating to repurpose not-very-old office buildings, Ville Ylönen about a multi-generational effort to save a gem of Finnish classical modernism on a Helsinki beach.

As we look to the future, we must nurture the good relations that exist, respect even the quirkier developments of public life, and remind ourselves over and over that the city has space for many different meanings and futures. We insist that decisions cannot be translated into pseudo-expert quantitative measures; neither can we allow sustainability to be reduced to a marketing buzzword decorated by images of urban biodiversity and cultural variety, which we know are actually under assault. We invite you on a journey with our authors, to explore with them the full range of dimensions we must contemplate: aesthetic, moral, social, political. To regain the confidence we appear to have lost, there is nothing more apt than to survey the ways that Helsinki's past and present have grappled with their city's possibilities. ✖



KESKUSTAKIRJASTO CENTRUMBIBLIOTEKET CENTRAL LIBRARY

suomi

Töölönlahden kulttuurikeskittymää täydentävän puisen Keskustakirjaston rakennustyöt alkoivat 1.9.2015. Tämäkin hanke luonnollisesti puhuttaa. Arkkitehtuurikilpailun voittanut helsinkiläinen ALA arkkitehdit kommentoi tulevan kirjaston internet sivulla: "Kun rohkeasti kiistellään ja tarvittaessa tapellaan, kehkeytyy tavallisesti jotakin hyvää".

på svenska

Vid Tölövikens kulturcentrum byggs ett centrumbibliotek. Arbetena med komplexet, som byggs med träfasad, inleddes 1.9.2015. På det kommande bibliotekets webbsida, konstaterar Arkitektfirmen ALA (Helsingfors) som vann arkitekurtävlingen för centrumbiblioteket: "Resultatet av modigt tvistande och vid behov bråkande är i regel något gott".

in english

Töölo Bay's cluster of cultural venues is to be complemented by a new Central Library. Construction work on the timber-clad building started 1.9.2015. The winners of the architectural competition, the Helsinki-based ALA Architects, make this observation on the future library's website: "Bold arguments and fighting, if necessary, usually produce good results."

Saavut työmaa-alueelle
noudata erityistä varovaisuutta
Du kommer till ett arbetsområde
var extra försiktig

