



Unohtaako kulttuuripääkaupunki kaupunkikulttuurin?

Vilhelm Helander

Kun tarkastellaan Helsingin vanhaa keskustaa viimeisten 30 vuoden ajalta, 1960-luvun suuren purkuaallon ja paisuvan liikenteen tulvan jälkeen, herää kysymys: Missä näkyy nyt kaupunkikuvan suurin muutos? Talojen julkisivut ovat sentään suureksi osaksi samat vanhat tutut – paitsi kun vastaan tulevat Töölönlahden suulle kohonneet toinen toistaan erilaisemmat irrallisrakennukset. Suuri muutos on tapahtunut korttelien sisällä. Vanhoista takapihoista on keskustassa tulossa harvinaisuus, kun kaupunkielämä yritetään imeä lasitettuihin gallerioihin kortteleiden yksityisille alueille.

Pienessä Helsingissäkin on saatu esimerkkejä fasadismistä, siitä kuinka vanhoista taloista on jätetty pelkät julkisivut jäljelle ja sisäosat on totaalisesti rakennettu uudestaan. Samalla on myönteisenä asiana pantava merkille, kuinka elämä jalkakäytävien varsilla on elpynyt, ainakin Pohjoisesplanadin varrella. Jos sen pohjakerrokset 60-luvulla valtasivat autokaupat, on tilalla nyt, viime vuosisadan vaihteen tapaan, pitkä rivi kahviloita. Lasipalatsin ja Tennispalatsin hienosti tehdyt korjaukset ovat tuoneet uutta elämää keskustaan.

Perinteiset pienet myymälät ovat sitävastoin toinen toisensa jälkeen kadonneet, viimeistään totaalisten "korttelisaneerausten" yhteydessä. Jokainen tontinomistaja tunkee kortteliinsa - jälleen kerran - niin paljon kerrosalaa kuin mahdollista. Etunenässä on Helsingin kaupunki itse, joka viimeisten suunnitelmien mukaan rakennuttaa Kampin kaupunginosien välisen saumakohtan lopullisesti tukkoon. Kiinteistönomistajat ovat onnistuneet kohottamaan keskustan vuokratasoa. Moniin kortteleihin ei kaupunkilaisilla ole enää asiaa, jollei heillä ole joko paksua lompakkoa tai sitten halua hätäiseen hampurilaisateriaan. Keskustan ja siellä tapahtuvien toimintojen sisältö on oleellisesti muuttumassa. Siinä olisikin erillisen tarkastelun kohde.

Vahvimmin näkyvä muutos on kuitenkin tapahtumassa kaupungin julkisten ulkotilojen kohdalla. Tuo muutos näyttää nyt kulminoituvan, kun Suomi on Euroopan unionin puheenjohtajamaa ja Helsinki sitten yksi Euroopan kulttuuripääkaupungeista. Lähes joka kadunpätkä on jossain vaiheessa kaivettava auki. Kun kadut ja torit uudestaan avautuvat käyttöön, saavat kaupunkilaiset ihmetellä uusia kadunpinnoitteita, joka kohtaan erikseen muotoiltuja lyhtyjä ja kaikkialle levittäytyviä mainoslaitteita.


Julkisen tilan takaisin valloitus - mutta ei vailla sivuvaikutuksia

Äkillisesti paisuva henkilöautoliikenne toi Helsingissäkin 60-luvulla mukanaan ilmiön, jota Jane Jacobs niin vaikuttavasti kuvasi pamfletissaan amerikkalaisten suurkaupunkien elämästä ja kuolemasta: liikenteen eroosion. Paisuvat ajoväylät ja pysäköintikaistat huuhtoivat mukanaan vanhat jalkakäytävät reunakiveyksineen sekä kohdalle sattuneet puistonkulmat ja kadunvarsipuut. Ajoneuvojen kaarresäteiden määrittelemä liikenteen geometria korvasi vanhojen katujen täsmälliset reunalinjat.

Paljon on tästä ajasta muuttunut. Tärkeimpiä pyrkimyksiä on ollut julkisten kaupunkitilojen takaisin valtaus normaalille kaupunkiliikenteelle ja ennen muuta jalankulkijoille. Ilmiöllä on kansainväliset rinnakaistapauksensa ja esikuvansa. Ainakin alkuvaiheeseen on liittynyt myös sivuvaikutuksia. Jalankulkijoille omistetuille alueille on levittäytynyt mitä silmiinpistävin rekvisiitta: betonikivien värikimarat, kukkapöntöt, koristelyhdyt, lahosuojatusta puusta kyhätty pergolarakennelmat, pitkin katuja istutetut puut ja pensaat, ja tietysti loputon valikoima mainosteluneitä ja viirejä. Ove Hidemark on antanut tälle rekvisiitalle ruotsinkielisen nimen trivselsnusk. Suomennokseksi olen tarjonnut käsitettä viihtyisyystauhka. On kuin ei vasta takaisin vallattua ja vapautettua katutilaa uskallettaisi katsoa sen alastomassa kauneudessa.


Kuvaus olisi koko Helsingin keskustan osalta liioiteltu, mutta tendenssi näkyy lähes kaikilla kävelykauduilla ja -saarekkeilla, etummaisena esimerkkinä Iso Roobertinkatu. Alekski on






sentään hillitympi, siinä on levennetyillä jalkakäytävillä komeasti annettu tilaa kävelijöille. Näyttää siltä, että kaupunkitila julkisten alueiden rekvisiitalla jaetaan erilaisiin, tavallaan tunnistettaviin reviereihin. Kilpien ja lyhtyjien rihkamalla osoitetaan vieläpä historiallisesti merkittävät, turisteille omistetut erityisalueet. Kaikkien näiden viihtyisyydelle vihittyjen alueiden väistämättömänä vastakohtana ovat sitten ankeat huoltokadut ja pysäköintikaistat.


Tämän kehitystendenssin tuloksena on Helsingin keskustan katutilojen asteittainen umpeen rämettyminen, eräänlainen rinnakkaisilmio maaseutumaiseman pusikoitumiselle.



Julkisten ulkotilojen tilapäisellä koristelulla on pitkät perinteensä, erityisistä markkina- tai juhlapäivistä joulukatuun. Nyt näyttää siltä, että keskeiset kaupunkitilat viihtyisyyden tavoittelussa pysyvästi karnevalisoidaan, hullut päivät jatkuvat läpi vuoden. Vanhat, arvokkaat ja vakavaimetkin talot joutuvat uuteen asemaan, tilapäisluonteisen kaupunkitilan kulisseiksi. Tänne eivät sovi sellaiset ihmiset, jotka haluavat rauhaa tai joita painavat henkilökohtaiset huolet.




Kun Helsingissä ollaan ratkaisevasti laajentamassa keskustan erityistä jalankulkuvyöhykettä, on syytä kysyä millaiseen ympäristöön pyritään. Jos tarkoituksena on jatkaa Isolla Roobertinkadulla viitoitettuun suuntaan, on aika sanoa: Kiitos ei. Mieluummin asiallinen ja selkeä perusstandardi kaikilla keskustan kaupunkialueilla.




Kaupunkikulttuuri on hidas prosessi. Siihen kuuluu vähittäinen muutos mutta erottamattomasti myös tietty jatkuvuus. Pysyvyyttä eurooppalaisessa kaupungissa ovat perinteisesti edustaneet nimenomaan julkiset ulkotilat, kaupunkikuvan ja sen kokemisen vankka perusta. Resurssien niukkuus on aikaisemmin luonnollisesti johtanut tietynlaiseen säästäväisyyteen julkisten alueiden käsittelyssä, takavuosisikymmeninä tosin myös piittaamattomuuteen. Nyt on mahdollista - hyvää tarkoittaen - tehdä liian nopeasti liian paljon liian vähällä harkinnalla ja välillä taidollakin.


Eurooppalaisen kaupungin tunnistaa kaduistaan




Eurooppalaiselle kaupunkikulttuurille on ominaista, että kullakin kaupungilla tai ainakin niiden keskeisillä kaupunginosilla on omat ja tunnistettavat kunnallistekniset vakiolaitteensa. Tällainen yhtenäinen standardi korostaa eri kaupunkitilojen yhteenkuuluvuutta - sen sijaan että joka kadunpätkällä tai kulmauksella on omat erikoismallinsa. Joihinkin erityisiin toreihin tai julkisiin rakennuksiin voi tietysti kuulua omat, erityisen hienovaraiset sovelluksensa kaupungin julkisiin tiloihin käytetystä vakiomallistosta.




Kaupunkien julkisten ulkotilojen rakentamisen erilaiset, lopulta melko harvalukuiset ainekset huipentuvat julkisiin muistomerkkeihin, taideteoksiin tai suihkulähteisiin, ruhtinaallisella kädellä myönnettyihin lahjoihin kaupunkilaisten iloksi. Tärkeimmät elementit ovat kuitenkin niitä, jotka syntyvät todellisesta tarpeesta. Perimmäisenä on katujen ja torien pinnoitus. Katukivet on omaksuttu koko kaupunkikulttuurin tunnuksiksi. Tärkeiden katujen ja torien kiveämiset mainitaan kaupunkien historian kohokohtina. Torien kivilaatoitusten säilyneet tai esiin sadut fragmentit houkuttelevat esiin mielikuvia antiikin julkisen kaupunkielämän loistosta. Kun ajattelee merkittäviä kaupunkikokemuksiaan, muistikuviiin liittyvät erottamattomasti kaupunkien tunnusomaiset katukiveykset: Prahan jalkakäytävien Prager Mosaik, Berliinin pienijakoiset vaaleat tai Rooman sinimustat, kiiltäväksi kuluneet noppakivet, Urbino tai Perugian katujen tiilipermannot, Veronan roosanväriset suuret, askelten kuluttamat ja yölyhtyjien valossa hohtavat marmorilaatat Piazza Bran Listonilla, Euroopan eleganteimmalla jalkakäytävällä. Ehkä hienoimmillaan jalkakäytävien vaaleat kalkkikivimatot levittäytyvät Etelä-Italian "valkoisten kaupunkien", kuten Martin Francon tai Ostunin kaduilla ja umpikujilla, piirre joka yhdistää ne Välimeren itärannikon kaupunkikulttuuriin.




Helsingin jäyhään ja suurpiirteiseen kaupunkikuvaan kuuluu erottamattomasti kaksi katu- ja toripintojen materiaalia: graniitti ja asfaltti. Erityisen tärkeät ovat vaalean punaisesta tai harmaasta graniitista hakatut jalkakäytävien reunakivet: ne antavat koko katutilalle koossapitävää ryhtiä ja muodostavat eräänlaisen sokkelin kehystävien rakennusten arkkitehtuurille. Senaatintorin ympäristön kiveykset, varsinkin jalkakäytävien suuret kuluneet kivilaatat, ovat toistuvasti herättäneet kunnioitusta ulkomaisten vierailijoiden joukossa. Helsingin nupu- ja noppakiveykset eivät suhteellisesti katsoen ole kovin






vanhoja – ne alkoivat yleistyä 1800-luvun jälkipuoliskolla – mutta ne ovat vakiintuneet vanhan keskustan tunnusomaiseksi piirteeksi. Siellä täällä vaihtelua ovat luoneet yksityisten talojen edustalle rakennetut, erityisellä huolella sommitellut jalkakäytävät, hienoimmillaan Villa Johannan edustan kivimosaiikki. – Sitä räikeämmältä tuntuikin se piittaamattomuus, jolla vanhoja katukiveyksiä takavuosina ammennettiin täyttömaaksi tai moottoriteiden ja metroradan välikaistojen täytekiksi. Nyt vanhoista katukivistä on tullut kaivattuja yleisyystarvikkeita.




Kuitenkaan ei voi olla reagoimatta siihen, kuinka Helsingin keskustan jalankulkualueille viime vuosikymmeninä on katkelma toisensa jälkeen suunniteltu eriväristen betonikiveysten kepeäksi tarkoitettuja sommitelmia, jopa siihen asti säilyneiden kiveysten tilalle. Mikä ehkä sopii uusiin kaupunginosiin, merkitsee vanhan keskustan ilmeessä turhaa muutosta ja perinteen katkoa.




Pohjoiseplanadin varrelle on vasta rakennettu uudet, graniittilaatoista tehdyt ja talvisin sulana pidettävät pinnoitteet. Ele on suurpiirteinen. Ehkä juuri Esplanadi ansaitsee sen. Kun laatat hieman kuluvat, on syytä olettaa, että ne omalta osaltaan vakiintuvat osaksi keskustamme kaupunkikuvaa. Samalla on ilolla tervehdittävä sitä, että jalkakäytäviä tämän pääraitin varrella on onnistuttu leventämään.


Kunnallistekniikasta jalostettua kaupunkiarkkitehtuuria




Varsinkin kävelyalueiden yhteydessä ns. kadunkalusteiden muotoilusta on tullut oma, kaupunkikuvaan vaikuttava lajinsa. Vastaavasti kuin jo katupinnoitteista todettiin, myös julkisten kaupunkitilojen varusteista tärkeimmät ovat todellisesta tarpeesta syntyneet laitteet. Katujen ja torien rakentaminen ja varustaminen on ensi sijassa osa kunnallistekniikkaa. Kysymys on siitä, miten välttämättömyydestä tehdään hyve.




Kiveysten lisäksi vaikkapa sadevesikaivot ja ajoratojen reunatolpat tai mailipylväät, cippukset – italialaisten kaupunkien monessa käytössä olevat kivitolpat – edustavat antiikin perinnettä. Kunnallistekniikan loistoaika Euroopan kaupungeissa oli 1800-luku. Silloin moni kaupunki sai uudet varusteensa viemäreistä katulamppuihin. Eurooppalaisten kaupunkien luonteenomainen ja eri kaupungeissa muunneltava julkisten kaupunkitilojen mallisto, puiden juuriston valurautaisista suojaritilöistä ja penkeistä ilmoituspylväisiin tai puutarha-aukioiden reuna-aidoista julkisiin käymälöihin, luotiin suureksi osaksi silloin. Pariisin radikaalissa uudistuksessa Napoleon III:n aikana kehitettiin kuten tunnettua, puutarha-insinööri Alphandin johdolla sittemmin yhdeksi kansainväliseksi esikuvaksi muodostunut kaupunkikalusteiden mallisto. Joseph Stübberin vuonna 1890 toimittama *Handbuch der Architektur*-sarjan kaupunkirakentamisen osa kiteyttää ajan ihanteet: yhdistelmän uutta tekniikkaa ja industrialismin ajan estetiikkaa. Nämä kadun kalusteet kuuluvat oleellisena osana eurooppalaisen suurkaupungin ilmeeseen. Voi vain ihaila sitä huolenpitoa, jolla vanhasta maailmasta siirtyneet elokuvaohjaajat, Wilder tai Lubitsch lavastavat eurooppalaisen kadunkulmauksen muutamat tunnistettavat peruselementit Amerikassa tehtyihin elokuviinsa. Helsinki saatiin myös nopeasti näiden suurkaupunki-ihanteiden piiriin, kuten mm. Marjatta Hietalan johdolla tehdyt, eurooppalaisen tietämyksen Suomeen siirtymistä koskevat tutkimukset osoittavat.



Vanhan ihanteen mukaan valistunut, parhaassa mielessä polyteknisen koulutuksen saanut kaupungininsinööri huolehti katujen ja torien asianmukaisesta varustamisesta, käyttäen tärkeissä tapauksissa arkkitehtejä suunnittelijoina tai asiantuntijoina. Tästä ihanteesta on kaupungissamme jouduttu kauas monien hallintokuntien ja yksityisten intressenttien ja rakentajien sekavaan toteuttajajoukkoon, josta kaikki taistelevat paikasta kaupunkilaisten yhteisissä tiloissa. Tulos näkyy myös kadunkalusteiden toisiinsa huonosti sopivana, jopa keskustan eri osissa vaihtelevana ja kirjavana kokoelmana.



Aikaisemmin, ainakin vuosisadan puoliväliin asti, kaupunkitilan suunnittelu oli siis koottuna harvoissa käsissä. Vielä harvalukuisten asiantuntijoiden sana saattoi painaa sekä lausuntona että polemiikissa. Nyt kaikki, kaupunginjohtajista asukasyhdistyksiin ja koululuokkiin, ovat kaupunkinsa asiantuntijoita. Tämä on perinjuurin myönteistä. Sitä omituisempaa on, että kaikesta osallistumisesta ja keskustelusta huolimatta kaupungissamme voi niin nopeassa tahdissa tapahtua myös odottamattomia ja harkitsemattomia muutoksia. Yhteiset päämäärät puuttuvat.



Myönteisenä ilmiönä Helsingissä on pantava merkille, kuinka kaupungin rakennusvirasto on viime aikoina vahvistanut otettaan ja asiantuntemustaan kaupunkiin kuuluvan kunnallisteknisen kalustuksen suunnittelussa.

Paluusta historiaan ei ole ratkaisuksi kadunkalusteiden osalta, muuta kuin joissain poikkeuksellisissa kohteissa. Kaupungin vakiomallistoksi sopivaa, yhtenäistä kalustoa joudutaan kehittämään, sellaista kuin äskettäin rakennetut pysäkkikatokset. Samalla luulisi olevan helppoa luopua väkinäisesti muotoillusta rekvisiitasta, sitä yksinkertaisesti ei tarvita.

Helsingin perinteisiksi muodostuneet, teräs- ja lasirakenteiset ja vihreäksi maalatut puhelinkopit ovat tarjoaneet hyvän esimerkin periaatteessa kestäväluonteisista kadunkalusteista. Arkkitehti Theodor Bruunin alunperin 1920-luvulla suunnittelemaa mallia oli vuosikymmenten mittaan vähittäin muunneltu ja uudistettu. Kun uusi muunnelma kymmenisen vuotta sitten valmistui, oli tarkoitus, että sitä käytetään uusissa paikoissa ja perinteiset puhelinkopit ainakin tärkeimmillä paikoilla samalla kunnostetaan. Näin ei kuitenkaan käynyt. Vanhat puhelinkioskit on muutamaa syrjään jäänyttä poikkeusta lukuunottamatta vähin äänin hävitetty uusien tieltä. Tärkeä kerrostuma helsinkiläistä julkisten ulkotilojen perinnettä on samalla pyyhkäisty pois. (Samalla voisi ihmetellä, kuinka vaikeaa näyttää olevan päästä yksimielisyyteen siitä, mikä on perinteinen helsinkiläinen vihreä kadunkalusteiden väri. Nyt se vaihtelee oikeasta syvän krominvihreästä räikeään kellanvihreään ja kirkuvaan turkoosiin).


Puut kuuluvat kaupunkirakenteeseen

Rauhaa ja lepoa tarjoavat kaupunkipuistot ja myös kaupunginosien väliset, niitä samalla erottavat ja yhdistävät viheralueet kuuluvat tietysti myös oleellisina osina kaupunkien julkisiin ulkotiloihin. Silloinkin, kun näkökulma rajoitetaan katu- ja toritiloihin, on puilla ja istutuksilla tärkeä osansa. Puut voivat kuulua erottamattomana osana itse kaupunkirakenteeseen. Vanhoissa kaupungeissa saa kokea, kuinka kadun taitteeseen strategisesti sijoittuva tai sillan korvassa veden yli kurottuva yksittäispuu voi luoda kauas ympäröivään kaupunkikuvaan vaikuttavan maalauksellisen tehon. Puuryhmän katve pienellä torilla voi muodostua suosituksi tapaamispaikaksi. Bulevardi kuuluu 1600-luvun Pariisista lähtien eurooppalaisen kaupungin peruskäsitteisiin.

Perimmäiseen suomalaiseen katukuvaan kuuluu pihoilta, rakennusten väleistä aitojen tai muurien ja porttien yli katukuvaan työntyv vähyys. Ilmeikkäin esimerkki on edelleen Helsingin Unioninkadun pohjoisjakso. Puistokadut, joiden suosio Suomen puukaupungeissa on esteettisten ihanteiden rinnalla tunnetusti perustunut niiden paloturvallisuutta parantavaan tehtävään, ovat luoneet kaupunkimaista järjestystä ja ryhtiä muuten vaatimattomastikin rakennettuihin ympäristöihin. On syytä jatkuvasti palauttaa mieliin, kuinka esplanadijärjestelmä Suomessa huipentui Ehrenströmin 1800-luvun alun Helsingin asemakaavoissa: Rantakadut ja -torit ja niihin kytkeytyvät puistokadut muodostavat edelleenkin moninkertaiseksi kasvaneen kaupungin keskustan kaupunkirakenteellisen selkärangan. Puistokadujen verkkoon on myöhemmin punottu tärkeitä täydennyksiä, ajateltakoon vain Hesperianesplanadin hevostakanjoja tai Mäkelänkatua, jossa raitiovaununlinjaa kehystävät lehtipuut tekevät julkisen liikenteen matkasta juhlaa.

Lehtipuut kuuluvat siten itse kaupunkirakenteen runkoon. Ei niitä voi napsia noin vain sieltä täältä pois ryhmitys- tai pysäköintikaistojen tieltä. Näin on kuitenkin aste asteelta tapahtunut, vieläpä Esplanadilla. Puiston kunnostuksessa näyttää olleen vaikeaa tajuta puistokortteleita rajaavien ehjien puurivien merkitys. Erityisen keskeneräinen on nykyisin Erottajan alue, Esplanadien tärkeä liitossauma Bulevardiin ja Mannerheimintiehen. Siellä taas aikoinaan kadonneita puurivejä on pyritty viime vuosina pätkittäin istuttamaan uudestaan. Entistä Heikinesplanadia vastaavan puistoakselin palauttaminen vaatisi kuitenkin ratkaisevasti nykyisiä liikennejärjestelyjä radikaalimpia muutoksia. Siinä on yksi tulevaisuuden suuri mahdollisuus.

Puiden ja istutusten lisääminen on nykyisessä kaupunkikeskustojen uudistuksessa ymmärrettävästi nähty yhtenä tärkeimmistä viihtyisyyttä luovista keinoista. Toisinaan tässä hyvää tarkoittavassa toiminnassa kuitenkin mennään harhaan. Sattumanvaraiset istutukset kivikaupungin vanhoilla, puhdaspiirteisillä ja toisinaan jylhillä kaduilla vie niiltä niiden



luonteen ja osan kaupunkirakenteessa. Ilmiö on tosin tuttu muualtakin Pohjoismaista. Helsingissä voi – jo parjatun Ison Roobertinkadun ohella – vähäisenä esimerkkinä ottaa esiin Unioninkadun eteläpään: se on saanut yllättävästi pienen istutusryhmän talojensa edustalle juuri ennen kuin kaupungin vanha pääkatu päätyy Tähtitominmäen puistoon.

Kaupungin valot

Kiistanalaisimpia kysymyksiä vanhojen kaupunkikeskustojen uudistuksissa on julkisten tilojen valaistus. Tässä ei löydy tukea kovinkaan pitkistä perinteistä. Laajamittainen katuvalaistus oli tietysti yksi 1800-luvun kunnallistekniikan uudistuksen suurista edistysaskeleista ulkona liikkevien turvallisuuden ja koko kaupunkielämän kannalta. Keinovalaistus antoi samalla suurkaupungin uutta hohtoa. Mieleen nousevat Baudelairen proosarunossa Köyhien silmät kuvaamat, vasta sytytetyn kaasuvalon 1800-luvun Pariisissa herättämät elämykset. Kaasuvalaistuskin jäi useimmissa kaupungeissa lyhyeksi episodiksi. "Mutta kehittyvä länsimaalainen on tuomittu aina parantelemaan asemaansa. Kynttilästä öljylamppuun, öljylampusta kaasuvuonoon, kaasuvuonosta sähkövaloon - hänelle ei työ kirkkammen valon etsimiseksi milloinkaan pääty, eikä hän vähäisenkään varjon poistamisessa säästä vaivojaan". Tästä muistuttaa meitä Junichiro Tanizaki kirjassaan Varjojen ylistys.

Katuvalaistuksen rinnalle on nyt laajasti leviämässä erillinen julkisivuvalaistus. Edelläkävijänä ovat olleet historiallisten ympäristöjen Son et lumière -näytökset. Niissä historiallisista kohteista tehdään lavasteita. Entä kokonaisten kaupunginosien tekeminen lavasteiksi pysyvästi? Tässä on vaikeaa pysyä kohtuudessa. Hienovaraiset valaistusratkaisut ovat sitäpaitsi hyvin työläisiä. Helposti valonheittimien valot toisesta suunnasta nähtyinä myös sokaisevat kulkijat tai tunkeutuvat asuinhuoneistoihin.

Yöllinen valohämy – kohtuullisen valaistuksen avulla aikaansaatu – kuuluu myös kaupunkien kokemiseen. Kaikilla on painunut mieleen se jännitys, jonka myöhäiset iltakävelyt tarjoavat historialliseen kaupunkiin saapujalle: kuinka rakennukset vihjeenomaisesti sukeltavat esille, näyttäytyäkseen sitten seuraavana aamuna päivänvalon täydessä loisteessa. Entä pilvenpiirtäjäkaupungin yöllinen lumous, sehän perustuu tuhansiin ja jälleen tuhansiin rakennuksissa sytytettyihin lamppeihin, jotka antavat viitteen kuhisevasta elämästä. Tummiin julkisivujen valaiseminen erikseen valonheittimin olisikin epätoivoinen yritys.

Suomessa kaupungin valot ovat tervetulleet pitkän pimeän vuodenajan vastapainoksi. Toivoa voi samalla, että valaistuksesta maltetaan loppukevään ja alkukesän kuukausina luopua, ettei valkeiden kesäöiden lumous haihdu.

Helsingissä kaupungin valaistuksessa on todella parantamisen varaa. Monin paikoin keskustassakin yleisvalaistuksesta pitävät nyt huolen paremminkin moottoritieympäristöön kuuluvat valonheittimet ja mastot. Katutilojen uudistuksiin on toisaalta kuulunut joidenkin paikkojen korostaminen niihin erityisesti muotoilluilla valaisimilla - lähes jokaiselle aukiolle on nyt siunaantunut omat, erilliset valaisimensa. Uusimpana ilmiönä on satunnaisten yksityisten rakennusten – tai niiden lamppujen kohteiksi poimittujen yksityiskohtien – korostaminen omilla julkisivuvaloilla. Sekavuutta lisää myös valonlähteiden kirjavuus kalseista elohopealampuista keltaisiin natriumlamppuihin.

Samalla myös kaupunkikuvaan vakiintuneita katu- ja puistovalaisimia on lyhyessä ajassa suurin määrin poistettu ja korvattu uusilla, mutta harvoin paremmilla. Perinteiseksi sekä Helsingissä että muissa Pohjoismaiden pääkaupungeissa on muodostunut katuvalaistus riippuvalaisimin. Erikseen ovat sitten puistojen, torien tai rantojen lyhdyt. Helsingin perinteiset, puhdasmuotoiset kellomaiset riippuvalaisimet, joita on pareittain ripustettuina jäljellä mm. Bulevardilla, Aleksanterinkadulla (toistaiseksi) ja joillakin eteläisen Helsingin kaduilla, ovat yhdessä suhteessa oivalliset: ne heijastavat valoa myös julkisivuihin. Monin paikoin nämä valaisimet tosin ovat muuttuneet häikäiseviksi, kun niihin lämminsävyisten hehkulamppujen sijaan on ruvattu yhä kookkaampia ja räikeämpitehoisempia lamppuja. Valaisin olisi kuitenkin muunnettavissa niin, että häikäisy eliminoituu, samalla kun lamput antaisivat valoa julkisivuihin riittävän korkealle. Tukholmassa on perinteisiä riippuvalaisimia vastaavasti kehitetty.

Helsingin pääkaduilla on kuitenkin 60-luvulta lähtien

ripustusvaijereihin vaihdettu lähes yksinomaan ajorataa valaisevat laatikkovalaisimet. Ihmekö sitten, että kaupunki, sen jalkakäytävät ja talot vaikuttavat pimeiltä.

Senaatintorin valaistus on luku sinänsä. Tori oli 1950-luvun alkuun mennessä saanut mm. Nils Erik Wickbergin ja Aulis Blomstedtin yhteistyön tuloksena hienovaraisen valaistuksen, joka perustui perinteisestä helsinkiläisestä pylväsvalaisimesta kehitettyyn muunnelmaan. 70-luvulle tultaessa tilalle ilmestyi suuria mastovalaisimia ja vanhemmat lamput poimittiin unohdettuina vaivihkaa pois. Sitten torin valaistus, ymmärrettävästi, uudistettiin kokonaan. Hyvästä tavoitteesta huolimatta ei nyt silmiinpistävästi näkyvissä oleva ratkaisu ole kestävä. Valaisimet ovat liian suuret ja monet niistä on tunteettomasti sijoitettu maan eräiden arvokkaimpien rakennusten keskiosien eteen. Nämä valaisimet voidaan toki siirtää pois ja käyttää uudestaan jossain "metsämaastoon rakennettussa lähiössä", Nils Erik Wickbergin poleemista artikkelia vapaasti lainaten.

Kulttuuripääkaupunkivuoden kynnyksellä Helsingin kaupunki on ryhtynyt suunnittelemaan yhtenäisesti valaistua keskustaa. Tavoite on hyvä. Tulos näyttää muodostuvan surkeaksi kompromissiksi. Järjestetyn kilpailun voittaneessa ehdotuksessa ja sen kehittäessä (arkkitehtitoimisto Helander ja Leiviskä, Juha Leiviskän johdolla) yhtenä lähtökohtana oli perinteisten helsinkiläisten ripustettavien kellomaisten valaisimien kehittäminen ja lisääminen, samalla kun puistoakseleita olisi korostettu yhtenäisillä, jalkakäytäviä ja lehvästöä valaisevilla matalilla pylväslyhdyillä. Tavoitteena oli, että katu- ja jalkakäytävävalaistusta parantamalla ja yhtenäistämällä voitaisiin samalla saada julkisivuhin valoa, siis kaupunkitilojen hillitty esiletuominen, mutta ei erillisten rakennusten räikeä korostaminen.

Suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin eri syistä – ilmeisesti siksi, ettei siinä riittävän räväkästi tuotu esiin mitään kokonaan uutta, kaupunkia muuttavaa ilmettä, jonka kaikki heti huomaavat. Tärkeintä kaupungin johdolle näyttää olevan sen osoittaminen, että jotain uutta saadaan aikaan, vaikka väkisin.


Samalla vanhat, muodoltaan vakiintuneetkin katuvalaisimet kerralla pyyhkäistään pois. Helsingin Energian ajamat suunnitelmat ryöstäytyivät välillä kokonaan hakoteille, kun kaupungin keskeisimmillä alueilla kokeiltiin amerikkalaisen valaistusasiantuntijan kehittelemiä jättiäiskokoisia ja perinteisen kaupunkikuvan vähäeleisyydelle vieraita lasilamppuja. Valaistuksen sijasta itse valaisimista oli tulossa pääasia. Tarkoituksena on sentään kaupungin historiallisen keskusta-alueiden pysyvä valaistus, eikä vain tilapäinen, vihteellinen juhla-valaistus.

Voimakas julkinen ja asiantuntijakritiikki näyttää kuitenkin johtaneen siihen, että kaikkein groteskeimmilta ehdotuksilta on vältytty. Nyt Esplanadien varrelle on noussut katkeamaton rivi pylväsvalaisimia, muodoltaan vuosi aikaisemmin kokeiltuja kohtuullisempia, mutta silti jonkinlaisia hybridejä aikaisemmista suunnitelmista. Myöhäiskesän iltaan nyt syytettyssä valaistuksessa on kieltämättä ansioita, etenkin puiston puoleisten jalkakäytävien valaistus on parannus aikaisempaan. Silti ei voi jäädä toteamatta, kuinka pylväsrivit julkisivujen edessä muodostavat häiritsevän seinämän, aivan toisella tavalla kuin kevyiden vaijerien kannattamat perinteiset lamput. Valaisinrivistöt muodostavat sittenkin liian silmiinpistävän uuden aiheen tutussa vanhassa ympäristössä. Hyvä silti, ettei ole takerruttu joihinkin keinotekoisesti historisoiviin muotoihin. Historiallinen Helsinki on samalla moderni kaupunki.

Elpyvä eurooppalainen kaupunkikulttuuri

Kuvatut oireet, ensimmäisten kävelyalueiden ylenmääräinen höystäminen, ovat tuttuja muualtakin Euroopasta. Kysymyksessä on ollut eräänlainen uudistuvan urbanismin lastentauti. Keski- ja Eteläeuroopassa on kuitenkin nopeasti päädytty hillitympiin ratkaisuihin. Siellä voidaan yksinkertaisesti vain ihailla uudelleen vallattujen perinteisten kaupunkitilojen yksinkertaista kauneutta. Regensburgissa esimerkiksi on 80-luvulta lähtien määrittäetöisesti toteutettu vanhojen kaupunkitilojen kunnostusohjelmaa, jossa on vältytty näennäisen viihtyisyyden luomisen kiusauksilta. Huolellisesti hoidetut katukiveykset, muutamat harkitut ja yksinkertaiset kadunkalusteiden mallit sekä jotkut pienille aukioille sijoitetut puuryhmät ovat riittäneet. Pääasia on itse katutila ja tietysti se, että rakennukset sen osana pääsevät oikeuksiinsa.

Kuinka helposti Italian kaupunkien julkisten tilojen kunnostus



näyttääkin tapahtuneen: Muutama liikennettä ohjaava tai rajoittava katukilpi, ja kaupunkielämä on palannut kaduille ja aukioille. Yleensä ei kysymys ole ollut totaalisesta liikenteen erottelusta kävelyalueille ja ajokaduille. Sitä vastoin turha läpikulkuliikenne on tehokkaasti torjuttu. Yksinkertaisin ratkaisu on ollut ajoliikenteen sulkeminen muutamiksi tunneiksi iltapäiväkävelyn, La Passeggiatan ajaksi. Tietysti lähtökohdatkin ovat kiitolliset. Näissä suurenmoisisissa tai intiimeissä kaupunkitiloissa ei ylimääräisiä höysteitä tarvita, kun taustalla vielä on monituhatuinen julkisen kaupunkielämän perinne.

Suomalainen kaupunkitila: aakee laakee

Suomessa lähtökohdat ovat tunnetusti toisenlaiset. Täällä kapeat kaartuvat kadut saati sitten intimit aukiot ovat harvinaisuuksia. Niitä saadaan hakea jostakin Porvoosta, Raumalta, Tammisaaresta tai Kristiinankaupungista. Tavallisin torityyppi Suomessa on yksinkertaisesti rakentamatta jätetty ruutukaavan kortteli, kuten Helsingissä Kasarmitori, Hietalahden tori tai Hakaniemen tori. Ne koetaan usein myös ankeiksi. Muistellaan vaikka Lars Sonckin legendaarista viime vuosisadan vaihteen polemiikkia pikkukaupunkiemme jäsentelystä. Siinä juuri tyypilliset suomalaiset laakeat aukiot, kuten Kuopion tori, nostettiin esimerkeiksi mittakaavattomista kaupunkitiloista. Eikö kuitenkin ohuen suomalaisen kaupunkiperinteen eräs tyypillisimpiä, vaikka vaikeasti tunnustettavista ominaispiirteistä piile juuri niiden aukioiden suurpiirteisyydessä, siinä että tilaa todella on ruhtinaallisesti.

Se, ettei ilmastomme suosi ulkoilmaelämää kaupungeissa, on myös kieltämättä perusteltu ajatustottumus. Silti tori- tai juhlapäivinä elämä valtaa nämä väljät aukiot. Jopa keskitalvella muutama torimyyjä sinnikkäästi kamppailee ilmastoa vastaan. Riisuttujen torien ja katujen vastapainona Suomessa on puistokatujen ja rantapuistojen vehmaus, joka muutaman kesäkuukauden aikana pääsee kukoistamaan. Miksi näistä suomalaisen kaupunkiperinteen piirteistä on syytä muistuttaa? Jatkuvasti nousee esiin hankkeita, joissa toreista pyritään tekemään viihtyisämpiä uuden rekvisiitan ja tilaa pienentävien rakennelmien avulla. Kieltämättä runsas tila antaa pelivaraa. Helposti kuitenkin samalla mitätöidään toriemme perimmäinen ominaislaatu.

Rakennusvalvontaa – entä julkisten tilojen?

On hämmästyttävää, kuinka huonossa turvassa kaupunkiemme julkiset ulkotilat ja niiden vakiintuneetkin pinnat, laitteet ja istutukset näyttävät olevan. Rakennusvalvonta ulottuu yksityisten kiinteistönomistajien kohdalla joistakin talojen tarkoin määrättyistä kattokulmista pieniinkin yksityiskohtiin ja väreihin saakka. Kaikille kaupunkilaisille yhteisillä alueilla sitä vastoin jokin hallintokunta voi käytännöllisesti katsoen yhdessä yössä muuttaa kaupunkilaisille tutuiksi käyneen paikan ilmeen, ilman että asiaan sen kummemmin päästään puuttumaan. Tässä vallitsee epäsuhta. Ei kaupunkia ja uusia arkkitehtonisia arvoja tosin valvonnalla kehitetä, vaan hyvällä suunnittelulla, julkisella keskustelulla ja väistämättä monien, nyt hajallaan olevien osapuolten yhteistyönä. Valvonnan – tai mieluiten positiivisen ohjauksen – avulla voidaan sentään välttyä aivan mielivaltaisilta muutoksilta ja pahimmilta ylilyönneiltä.

Julkinen kaupunkitila – kauppatarvareita vaiko yhteistä omaisuutta

Kaupunkikuva on osa yhteisönsä kollektiivista muistia ja omaisuutta. Se ei saa olla tarjolla nopeasti vaihtuvien muotien mukaan kaupiteltavana kulutustavarana. Toivoa saa, että Helsingissä meneillään olevat, kulttuuripääkaupunkia juhlistavat hankkeet myös tuovat kaupunkiimme pysyviä arvoja ja siten kaupunkikulttuuria, eivätkä vain toteuta tilapäisiä muoti-ilmiöitä. Opettajallani professori Nils Erik Wickbergillä on toistuvasti ollut tapana muistuttaa siitä, kuinka Helsingistä 1900-luvun alkupuolella oli tullut pieni suurkaupunki, mutta kuinka se sittemmin on muuttunut suurikokoiseksi pikkukaupungiksi. Helsingillä on kuitenkin monella tavalla mahdollisuudet säilyttää ja kehittää nimenomaan perinteisen eurooppalaisen suurkaupungin piirteitään.

Kirjoittaja on arkkitehtuurin historian professori Teknillisessä korkeakoulussa. Kirjoitus sisältyy Rakennustaiteen seuran julkaisemaan Nils-Erik Wickbergin 90-vuotisjuhlakirjaan

