

***Professori Eliel Saarisen lausunto eräistä
Helsingin kaupungin asemakaavakysymyksistä.***

Helsingin kaupungin Yleisten töitten hallitus.

Kirjeessään syyskuun 13 p:ltä v. 1930 pyysi Helsingin kaupungin Yleisten töitten hallitus minulta lausuntoa eräitten asemakaava-arkkitehdin laatimien suunnitelmien johdosta, sekä myöskin antamaan lausuntoni niistä suuntaviivoista, jotka käsitykseni mukaan olisi otettava huomioon tämän asemakaavakysymyksen lopullisessa ratkaisussa.

Aikaisemmin jokin vuosi sitten anoi kaupungin asemakaavakonttori minulta lausuntoa samaa aluetta koskevasta asemakaava-arkkitehdin laatimasta ehdotuksesta, ja tein silloin selostuksen katsantokannastani silmälläpitäen sekä edellämäinnettua ehdotusta kuin myöskin sitä suunnitelmaa, jonka arkkitehti Oiva Kallio oli laatinut.

Kirjeessään heinäkuun 24 p:ltä v. 1928 pyysi kaupungin Rahatoimikamari minulta lausuntoa eräistä ratainsinööri V. J. Tammion laatimasta ehdotuksesta Helsingin kaupungin ratapihakysymyksen ratkaisemiseksi, sekä tähän liittyvien kaupunkiasemakaavan liikenneväylien ja asutusalueitten järjestämiseksi.

Kun asia oli tullut näin monimutkaiseksi ja niin monta eri mieltä ja ehdotusta oli kerääntynyt saman tehtävän ympärille, en katsonut olevan asialle suureksi-kaan avuksi antamalla lausuntoa, vaan esitin Rahatoimikamarille, että se kutsuisi kokoon kaikki ne henkilöt, jotka olivat asian kanssa tekemisissä, jotta voisin tässä kokouksessa lausua mielipiteeni ja selvittää asian eri kohdat keskustelun kautta.

Elokuun 12 p:nä v. 1929 kutsui Rahatoimikamari seuraavat henkilöt neuvottelukokoukseen: arkkitehdit Brunila, Aminoff, Bertel Jung, Andersin, Oiva Kallio, ratainsinööri V. J. Tammio, johtaja Grunér, apulaisjohtaja Franzén sekä allekirjoittanut.

Kun minun nyt on annettava lausuntoni kaupungin Yleisten töitten hallituksen kirjeen johdosta, ja kun tämä lausunto tulee käsittämään samoja alueita ja samoja tehtäviä kuin aikaisemmat edellämäinnetut lausunnot, on tämä lausuntoni tietenkin pääosissaan menevä samaan suuntaan kuin edelliset.

Omasta puolestani olen pohtinut tätä asiata jo parisenkymmentä vuotta. Jo vuonna 1910 aloin laatia Munkkiniemi—Haagan alueitten asemakaavaa, ja tämän työn yhteydessä oli minun tietenkin selvitettävä itselleni Helsingin kaupungin kehitys ja ne suuntaviivat, jotka tämän yhteydessä olisi vedettävät. Tämän tähden tein laajoja tilastollisia tutkimuksia Helsingin mahdollisuudesta kehittymään Suur-Helsingiksi, vertaamalla meidän olosuhteitamme vastaaviin olosuhteisiin muualla. Samaten koetin tilastollista tietä selvittää kaupunkimme kehitysmahdollisuudet verrattuna koko maan kehitykseen, ja niin pois päin. Nämä tilastolliset tutkimukset ovat julkaistuna Munkkiniemi—Haagan kirjassa.

En kyllä laatinut minkäänlaisia suunnitelmia Helsingin kaupungin alueita varten. Sehän ei ollut minun tehtäväni sillä kertaa. Mutta oli minulla kumminkin

jonkunmoinen ylimalkainen kuva päässäni, mitenkä Helsingin kaupungin asema-kaava olisi ahtaalla niemekkeellään järjestettävä, jotta kaupungin kehitys jatkuisi normaalisesti, käytännöllisesti ja esteettisesti. Tämä kuva ei tosin silloin vielä ollut kehittynyt semmoiseksi, kuin se myöhemmin on kehittynyt, mutta on se ollut omiaan selvittämään itselleni tämän laajan tehtävän mahdollisuudet, ja ainakin aikaperspektiivisesti katsoen osoittamaan kuinka tärkeitä on, että me ennakkoluulottomasti seuraamme kehityksen kulkua kaikilla aloilla, ja että me tämän mukaan koetamme kaupunkirakennetaiteellisesti hyväksemme käyttää kaikki ne useinkin hyvinkin piileillä olevat mahdollisuudet, jotka kaupungin alalla ovat löydettävissä.

Myöhemmin vuonna 1917, kun kauppaneuvos Julius Tallberg pyysi minua laatimaan ehdotuksen kysymyksessä olevan keskustan ratkaisemiseksi asematalon periaatteellinen muuttaminen lähtökohtana, syvennyin tarkemmin kaikkiin niihin tehtäviin, joista minun nyt on annettava lausuntoni.

Suunnitelmaa laatiessani olin ehdottomasti sitä mieltä, että siinä tehdyt ratkaisut olivat ainakin pääosissaan oikeat, ja on kaupungin kehitys viimeisinä vuosina yhä enemmän vahvistanut tämän vakaumukseni.

Aikaisemmissa lausunnoissani en ole tahtonut tehdä tarkempaa selkoa tästä suunnitelmastani, enkä ole katsonut minulla olleenkaan syytä siihen, sillä minun oli silloin arvosteltava edeltäkäsin määrättyjä ehdotuksia. Olen ainoastaan sivumennen viitannut suunnitelman pääpiirteisiin.

Mutta kun kaupungin Yleisten töitten hallitus nyt esittää minulle kysymyksen laajemmassa muodossa ja pyytää minun mielipidettäni niistä suuntaviivoista, jotka olisi otettava huomioon asemakaavan lopullisessa ratkaisemisessa, niin olen varma siitä, että voin antaa selvimmän ja asiallisimman lausunnon yllämainitun ehdotuksen yhteydessä ja käsittelemällä niitä periaatteita, joille tämä ehdotus on rakennettu.

Tämän suunnitelman selvittäminen saa siis olla ytimenä lausunnossani ja toivon, että se valaisee pääasiallisesti myöskin ne näkökohdat, jotka tulevat esille kaupungin Yleisten töitten hallituksen kirjeessä mainituissa asemakaava-arkkitehdin laatimissa ehdotuksissa.

Kysymyksessä olevan alan ratkaiseminen on mielestäni hyvin suuresta merkityksestä, ei ainoastaan kaupungin ja ratapihan normaalista kehitystä silmälläpitäen, mutta koko maamme kulttuurin ja taiteen kehityksen kannalta. Tahdon sentähden selostaa mielipidettäni seikkaperäisemmin siinä toivossa, että voin auttaa asioita oikealle uralle.

I. Helsingin kaupungin tähänastinen asemakaavallinen kehitys.

Aikaisempi kaavoittaminen.

Vuonna 1899 julisti kaupunki kilpailun Läntisen Töölön kaupunginosan järjestämistä varten. Osanotto tähän kilpailuun oli verrattain suuri ja tämän kilpailun yhteydessä alkoi kaupunkirakennetaide kehittyä maassamme, siten, että nuoret arkkitehtimme silloin innostuivat tähän taiteen haaraan.

Camillo Sitte oli kymmenen vuotta aikaisemmin julkaissut kirjansa: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889), ja kirjassa esiintuodut aatteet tulivat jokseenkin yleisesti edustetuiksi kilpailuehdotuksissa.

Sitte oli keskiaikaisen kaupungin suuri ihailija ja painosti hän suljettujen, maalauksellisten kuvien luomista katu- ja aukeaverkostossa.

Nämät aatteet voittivat kilpailua ratkaistaissa ja asemakaavan vahvistamisessa. Vaikkakin asemakaava on aikojen kuluessa muutettu ja uudelleen muovaeltu monta kertaa, on kumminkin alkuperäinen leima pysynyt samana: Kiemuroivat kadut, ahtaat aukeat, suljettu ja ahdas rakennustapa.

Ahdas rakennustapa on alkujaan keskiajalta. Kaupungin puolustus hyökkäävää vihollista vastaan pakoitti kaupungin alan supistumaan mahdollisimman pieneksi, niin että koko asutus voisi mahtua puolustusmuurien sisäpuolelle.

Puolustusaate on aikojen kuluessa kadonnut ja tietenkin on rakennustapa muuttunut tämän johdosta. Mutta kaupungit ovat kumminkin tulleet senkin jälkeen liian ahtaasti, »borneeratusti» rakennetuiksi, ja syynä tähän on ollut kulkuneuvojen puutteellisuus ja ihmisluonteen vitkaus vapautumaan vanhoista perityistä tavoista.

Helsingin kaupungilla oli vuosisadan muutteessa vielä suuria aloja rakentamatta Helsinginniellä, Katajanokalla, Sörnäisissä ynnä muualla. Kaikki nämät alat oli suunniteltu ahtaasti rakennettaviksi. Kadut olivat kapeat, rakennukset suhteellisesti korkeat ja pihamaa mahdollisimman pieni ja ympärirakennettu.

Nämät silloin vielä vapaat alueet ovat pääasiallisesti puhdasta asutusaluetta ja niitten rakentaminen on kestänyt useita vuosikymmeniä. Seurauksena on ollut toiselta puolen, että suuri osa kaupunkiamme on kolkkoa kivierämaata ja asukkaat ovat tulleet sultotuiksi ahtaisiin ja pimeisiin asuntoihin, ja toiselta puolen ovat kaupunkilaiset, niinhyvin viranomaiset kuin asukkaat suuressa määrin näitten kuluineitten vuosikymmenien aikana kasvatettu siihen luuloon, että kaupungin laajeneminen edelleenkin on kehittyvä samalla vitkaisuudella kuin tähän asti.

Tähän aikaan oli Helsinki vielä suhteellisesti pieni kaupunki ja yleinen katsantokanta oli pienkaupunkilaisen. Helsinginniemi oli Helsinki. Melkein kaikki harkinta kaupungin asioissa keskitettiin tälle niemekkeelle ja sen lähimmässä yhteydessä oleviin maa-aloihin. Kaikki mikä oli ulkopuolella tätä oli maaseutua. Kaupungin silloinen maapolitiikka todistaa tämän enemmän kuin selvästi ja tässä suhteessa tehtiin korvaamattomia erehdyksiä.

Kaupungin yllämainitut alueet ovat nyt suuremmaksi osaksi täyteen rakennetut ja kaupungin laajeneminen tulee vast'edes kasvamaan ulkopuolelle näitä alueita ja suuremmalla nopeudella kuin tähän asti. Se ala mikä tulevan kolmenkymmenen vuoden aikana tarvitaan kaupungin rakennusalaksi on monta kertaa laajempi kuin se, mikä on tarvittu kuluneitten kolmenkymmenen vuoden aikana.

Asutusjärjestelmä on kokonaan muuttumaisillaan avonaisemmaksi, valoisemmaksi ja ilmakkaammaksi. Tämöistä avonaisempaa rakennustapaa varten tarvitaan tietysti asukasluvuun verrattuna hyvinkin paljon laajempia alueita kuin tähän asti. Sen lisäksi tulee, että nykyisin kaupungin asemakaavaa laatiessa on varattava verrannollisesti paljon enemmän puistoalaa, ja tämän yhteydessä kenttämääta urheiluja ja muita ulkoleikkejä varten.

Sitäpaitsi on tilanne muuttunut hyvin paljon parina viimeisenä vuosikymmenenä kulkuneuvojen kehittymisen johdosta.

Tämä seikka on nyt jo saanut aikaan suuria mullistuksia. Mutta pääasiallinen tulos tästä kulkuneuvojen kehittymisestä tulee näkyviin vasta tulevina vuosikymmeninä, kun kulkuneuvojen käyttö kasvaa ja tulee yleisemmäksi ja uusi asutusjärjestelmä sen johdosta pääsee yleisemmin kehittymään.

Yleiskaavan puute.

Aikaisemmin kun Helsingin laajeneminen oli hidasta, kehitettiin asemakaavaa vähitellen pieni osa kerrallaan, aina sen mukaan kuin tarve vaati. Myöhemmin, kun kaupungin laajenemisesta rupesi tulemaan tosi, kaavoitettiin laajempia aloja. Mutta mitään suurempaa yleiskaavaa tulevien aikojen varalta ei voitu saada aikaan. Kaupungin asemakaavakonttorissa on kyllä seurattu kehittymistä ja on täällä yritetty saada aikaan yleiskaavoja niin, että olisi voitu ajoissa järjestää asutus ja liikenne johdonmukaisesti, mutta konttorin liikuntavapaus on ollut usein hyvinkin rajoitettu. Tämmöisen yleiskaavan laatiminen niin perinpohjaisesti, että sen voisi panna perustukseksi kaupungin kehitykselle, vaatii paljon työtä ja paljon kustannuksia. Olen kyllä ollut kosketuksissa kaupungin asemakaavakonttorin kanssa siksi paljon, että tiedän ettei siellä ole puuttunut halua ja kykyä kaupungin yleiskaavan laatimiseen, mutta kaikki tarmo on vaadittu yksityiskohtaiseen selvittämiseen ja juokseviin asioihin. Sitäpaitsi ei yhteistyö rautatieviranomaisten ja ehkäpä valtionkin kanssa ole aina sujunut sillä tavalla, että olisi voitu saavuttaa lopullisia tuloksia.

Suur-Helsinki-suunnitelman syntyminen.

Kun kauppaneuvos Tallberg herätti kysymyksen kaupungin tulevan keskustan ratkaisemiseksi ja rautatieolojen järjestämiseksi tällä alueella, päätin samalla ottaa työkseni koko Suur-Helsinki alueen periaatteellisen ratkaisemisen. Selväähän on etten voinut löytää ratkaisua kysymyksessä olevan keskustan laatimiseen muutoin kuin, että käsittelin asiata kaikessa laajuudessaan.

Sitäpaitsi ymmärsin, että asemakaavakonttorilla ollessaan kaupungin virallinen edustaja olisi ollut vaikea ruveta kaavoittamaan kaupungin alojen yhteydessä kaikkia niitä aloja, jotka kuuluivat valtiolle, valtionrautateille ja yksityisille yhtiöille. Tämmöinen yhteinen kaavoittaminen oli kumminkin välttämätön olojen selvittämiseksi, ja minä yksityisenä henkilönä katsoin olevani tilaisuudessa vapaasti omistusoikeusrajoista välittämättä tehdä ehdotuksiani niinkuin ala yhtenä kokonaisuutena vaati.

Tein sen sitäpaitsi siinä toivossa, että tällä tavalla voisin ehkä rakentaa yhte-näisen pohjan edullisen yhteistyön jatkamiselle kaikkien niitten välille, joitten omistusoikeudet tässä tuli kysymykseen.

Tämä työ oli hyvin vaativa. Sentähden pyysin avustajakseni arkkitehdit Einar Sjöström'in ja Bertel Jung'in, joka viimeksimainittu monivuotisen kokemuk-sensa nojalla kaupungin asemakaava-arkkitehtina tunsi Helsingin alueet yksityis-kohtaisemmin kuin minä sen tein. Asemakaavakonttori oli kaiken ajan hyvin avu-lias antamaan neuvoja ja tarvittavia karttoja ja minä olin yhteistyössä konttorin kanssa niin paljon kuin olosuhteet sen sallivat.

Tietenkin näin laadittu suunnitelma on ainoastaan ymmärrettävä kaavamai-sena selostuksena etenkin mitä kauempana kaupungin keskustasta oleviin aloihin tulee, jo senkin tähden, että tarvittavia karttoja korkeussuhteineen ei aina ollut saatavissa. Eikä katsottukaan olevan välttämätöntä tässä yhteydessä ruveta yksityiskohtaisesti sen tarkempiin tutkimuksiin. Sehän olisi ollutkin mahdotonta käyttämättä asiantuntijoitten apua eri aloilla, ja etenkin mitä rautateitten järjes-telmiin tulee, olisi se vienyt tutkimiset liian pitkälle, tehnyt suunnitelman laati-misen liian kalliiksi ilman että tästä, asioitten vielä siksi alkuasteella ollessa, olisi ollut vastaavaa hyötyä. Perusajatus oli pääasia, yksityiskohdat voisi selvittää myöhemmin.

Vaikkakin tämä ehdotus käsittää koko Suur-Helsingin alan, on tässä kummin-kin pantu pääpaino Helsingin tulevan keskustan järjestämiseen ja rautatieolojen johtamiseen siihen suuntaan, että lopullinen pääasema vastaisuudessa tulisi olemaan Fredriksbergissä.

Suur-Helsingin asemakaava syntyi kauppaneuvos Tallberg'in aloitteesta. Pääansio tässä olevan keskustan ratkaisemiseksi on siis tuleva hänelle ja hänen kaukonäköisyydelleen.

Samaten on suuri osa ansiosta alueitten kaavoittamisessa tuleva avustajilleni Einar Sjöström'ille ja Bertel Jung'ille.

Helmikuun 13 p:nä v. 1919 asetti Valtioneuvosto Rautatiehallituksen ehdotuksesta komitean antamaan lausunnon yllämainitusta suunnitelmasta rautatie- liikenteen kannalta katsottuna. Komiteaan kuuluivat seuraavat jäsenet: professori Jalmar Castrén, puheenjohtajana, pääjohtajan apulainen Jansson, liikennejohtaja Blässar, ratajohtaja Grunér, insinööri Idström, kauppaneuvos Tallberg sekä todellinen valtioneuvos Ruin, joista kumminkin kaksi viimeksimainittua kuolema- tapauksen johdosta eivät ottaneet osaa asian lopulliseen käsittelyyn.

Kesäkuun 29 p:nä v. 1922 antamassa lausunnossaan esitti komitea Valtio- neuvostolle, ettei sen mielestä ollut syytä pääaseman muuttamiseen nykyisestä paikastaan Fredriksbergiin.

Läheisen Töölön asemakaavakilpailu.

Seuraava askel asian selvittämiseksi oli kilpailun julistaminen Läheisen Töölön alueen järjestämiseksi.

Ennen kilpailun julistamista oli asiaankuuluvilla kokous muistaakseni helmi- kuussa v. 1923, jossa kilpailu tuli periaatteellisen keskustelun alaiseksi. Allekir- joittanut oli mukana kokouksessa, ja edustin minä jyrkästi sitä kokouksessa esiin- tuotua mielipidettä, että kilpailun olisi käsitettävä laajempia alueita ja että kilpai- lua katsottaisiin ainoastaan ohjelmakilpailuna kaikkia Helsingin ja sen ympärillä olevia alueita varten niinhyvin valtion, valtionrautateitten kuin yksityistenkin. Sehän oli yleiskaavaa kun kaivattiin ja piti hän olla jokaisella selvänä, että nyt oli jouduttu kehityksessä niin pitkälle, ettei mitään uusia alueita voitaisi eikä saataisi lopullisesti kaavoittaa tai ottaa käytäntöön, ennenkuin yleiskaava oli saatu aikaan. Vaikkakin tämä katsantokanta oli jokseenkin yleinen, oli sillä tässä kokouksessa vastustajiakin ja etenkin rautatien kannalta vaadittiin, että kilpailu julistettaisiin paikallisena kilpailuna.

Niin tapahtuikin, ja kilpailu julistettiin v. 1924.

Tuskin tarvinnen mainita, että tämä päätös oli onneton. Jokainen sen nyt jo oivaltanee.

Selvään on, että tämä päätös tuomitsi asian menemään harhaan. Asema- kaavan kokonaisuus joutui sivuseikaksi ja yksityiskohdat tulivat etualalle. Jokai- nen, joka otti osaa kilpailuun oli pakoitettu saamaan niin paljon rakennustai- teellista »intressiä» tälle ahtaalle alalle kuin suinkin.

Ja se oli juuri se mitä tällä alalla ei saanut olla. Alue on kaupungin kokonai- suuden kannalta järjestettävä hyvin neutraaliseksi, suurpiirteiseksi ja yksinkertai- seksi. Tällä alalla on ratkaistava siksi paljon eri tehtäviä kaupungin kokonai- suuden kannalta katsoen ja sen kehittämismahdollisuuksia kaikilla aloilla silmällä pitäen, ettei se saa olla rakennustaiteellisen mielikuvituksen kisakenttä, vaan päinvastoin koko Suur-Helsingin hermokeskus.

Että kilpailu oli väärään suuntaan johdettu, sen kilpailun tulos todistaa täydelleen.

Arkkitehti Oiva Kallio tuli voittajaksi kilpailussa. Hän sai tehtäväkseen kehittää edelleenkin ehdotustaan ja pani paljon aikaa ja vaivaa sen yksityiskohtaiseen tutkimiseen sekä laati siitä mallin.

Minä ihailen suuresti arkkitehti Kallion rakennustaiteellista kykyä ja hänen ehdotuksensa kysymyksessä olevan alan rakentamiseksi on rakennustaiteellinen mestariteos. Jos tämä ehdotus toisissa olosuhteissa ja verrattain lyhyessä ajassa voisi tulla toteutetuksi, niin että jokaisen rakennuksen tarkoitus olisi etukäteen määrätty ja niin että julkisivut, niinkuin hän on ne luonut, voisivat kuvastaa rakennuksen sisäisen tehtävän, olisi hänen luomisensa taiteellinen nähtävyys.

Mutta kaupunkirakenteelliselta kannalta se on aivan liian määrätty eikä sillä ole sitä joustavuutta, jota tammöiseltä ehdotukselta vaaditaan. Vuosi vuodelta esiintyy uusia vaatimuksia, uusia tekijöitä, ehdotus on tuomittu uudelleen muovaeltavaksi ja vähitellen sen rakennustaiteelliset edut, joille ehdotus on liian suuressa määrässä rakennettu, muuttuvat ainoastaan esteeksi rakennustaiteellisten muotojen totuuden esittämisessä ja yhteiskuvan luomisessa.

Liikenneteknillisesti se on epäedullinen ja rajoittaa liikennemahdollisuuksien kehittämistä. Liikekeskustan muodostamisen luonnollinen ja yhtenäinen kehitys on katkaistu, ja pohjoispuolella ehdotettua kaupungintaloa olevat korttelit ovat epätarkoituksenmukaisesti sovitellut, ovatko ne sitten tarkoitettu liiketaloiksi tai asutuskortteleiksi.

Että Kallion ehdotus on muodostunut semmoiseksi kuin se muodostui, ei ole luettava hänen syykseen. Hänen tehtäväkseen ei tullut kaupunkirakennettaiteellisen tehtävän ratkaiseminen, vaan rajoitetun kaupunkialan rakennustaiteellinen muodostaminen. Kuka vaan olisi saanut tämän tehtävän suorittaakseen, niin olisi hän ratkaissut sen suunnilleen samassa hengessä. Sen jo edellytti kilpailua varten vahvistettu ohjelma.

Läheisen Töölön kilpailu ja siitä johtunut Kallion asemakaava ovat suoritettut ainoastaan puolen vuosikymmenen aikana ja kumminkin tässä lyhyessä ajassa ovat näkökohdat muuttuneet siksi paljon, että nyt hyvinkin yleisesti on tultu ymmärtämään, että yritys oli kiristetty liian ahtaitten rajojen sisälle ja liian pienissä mittoissa. Tulos tästä kilpailusta oli siis negatiivinen ja on kaupunki saanut maksaa tästä kokemuksesta oppirahansa.

Insinööri Tammion pääaseman muuttamissuunnitelma.

Kesäkuun 21 p:nä v. 1928 jätti ratsinsinööri V. J. Tammio kaupungin Rahoituskammarille ehdotuksensa Helsingin ratapiharatkaisua varten ja ratapihaa ympäröivien kaupungin alueitten kaavoittamissuunnitelman.

Kuten tunnettu ehdottaa insinööri Tammio pääaseman muutettavaksi jonkun verran pohjoiseen päin, sekä tavara-aseman siirrettäväksi Fredriksbergin pohjoispuolelle.

Insinööri Tammio on kauttaaltaan ratsinsinööri. Hän on pohtinut suunnitelmansa rautatieinsinöörinä niin, että rautatieteknilliset olosuhteet ovat pääasiallisia tekijöitä hänen ehdotuksessaan ja kaupunkirakenteellisia kysymyksiä hän käsittelee orpolapsena.

Tämä on vienyt hänet harhaan. Asemakaavaa laatiessa on kaikki olosuhteet samalla kertaa otettava huomioon ja on tarkasti punnittava jokaisen tekijän tar-

keys yhteisratkaisussa. Sen nojalla on määrättävä kaavoittaminen sillä tavalla, että kaupungin elimistön kokonaisuus on saavutettavissa niin, että kaikki yksityisseikat tulevat luonteensa mukaan mahdollisimmin hyvin edustetuiksi.

Minä en tahdo kajota insinööri Tammion ehdotuksen rautatieteknilliseen puoleen, enkä katso itseäni kykeneväksikään siihen, ainakaan mitä puhtaasti liikenneteknillisiin yksityiskohtiin tulee. Hänen päämääränsä on tietenkin ollut saada tämä puoli tehtävästä niin täydelliseksi ja käyttökelpoiseksi kuin suinkin. Minusta tuntuu sille, että hän tätä tehdessään on liian paljon ummistanut silmänsä, ettei hän ole kyllin selvästi huomannut järeälle jääneen osan todellisuudesta, ja liioittelemalla tehtävänsä on hän unhoittanut tärkeitä edellytyksiä, joista aseman muuttamis-mahdollisuus on paljonkin riippuvainen.

Insinööri Tammio on ehdotuksellaan saavuttanut sen, että hän pää- ja tavara-asemaa muuttamalla saa hyödyllistä alaa vapaaksi nykyisen kaupungin ja hänen tulevan pääasemansa välillä. Mutta hän ei ole voinut käyttää eduksensa näin tapahtunutta aseman muuttamista. Tämän alan, jota aseman muuttamisen seurauksena on pidettävä hyvinkin tärkeänä kaupunkikaavoitukselle ja käytettävä semmoisiin tarkoituksiin, joita kaupunki kipeimmin tulee kaipaamaan, on hän ehdottanut ratapiha-alaksi seisontaraideryhmiä varten, saadakseen aseman liikenneteknillisen suorituskyvyn nousemaan.

Jo tästä johtunut vapautetun maa-alan turha jakaminen kahteen toisistaan erillään oleviin palstoihin ja näitten palstojen epäedullinen muodottomuus, tekee tämän alan mahdottomaksi ajanmukaisen ja tarkoitukseensa kelpaavan liikekeskustan laajentamista varten. Tämä seikka tekeekin sen, että hänen katuverkkonsa tulee epäselväksi ja rikkiinäiseksi ja että ne edut, mitkä aseman muuttamisella olisivat olleet voitettavissa katoavat kokonaan. Hän olisi tullut edullisempaan tulokseen, jos hän olisi pitänyt pääaseman entisellä paikallaan ja olisi ainoastaan tavara-asemia muuttamalla vapauttanut alaa kaupungin laajentamistarkoituksiin. Silloin olisi tämä ala jo muodoltaan saanut semmoisen luonteen, että sen asemakaavallisesti jakaminen olisi tehnyt sen enemmän käyttökelpoiseksi.

Ja jo aseman muuttaminen näin lyhyen matkan päähän nykyisestä asemasta tekee koko yrityksen nykyisissä oloissa kysymyksen alaiseksi niin hyvin asemakaavallisesti kuin taloudellisesti katsoen. Jos otaksutaan, että pääaseman muuttaminen insinööri Tammion ehdotuksen mukaan vahvistettaisiin nyt ja uutta asemaa ruvettaisiin piakkoin toteuttamaan, vetäisi tämä toimenpide siksi paljon aikaa, että pääaseman valmistuttua tultaisiin täysin huomaamaan, että asioita on käsitelty liian ahdasmielisesti. Silloin jo oivallettaisiin, että olisi ollut edullisempi ottaa samalla kertaa koko askel muuttamalla asema kauemmaksi pohjoiseen.

Meidän pitää nimittäin muistaa, että koko kysymys aseman muuttamisesta ei ole saanut alkuansa rautatieteknillisistä syistä, vaan on se kokonaan johtunut Helsingin kaupungin erikoisasemasta kapealla niemekkeellä ja tämän seikan aiheuttamista vaikeuksista kaupungin kasvamisessa. Aseman muuttamisessa on siis vaarin otettava, että tämä järjestetään siten, että suurin hyöty kaupungin kaavoittamisessa on saavutettavissa. Ne seikat, jotka ensisijassa tulevat kysymykseen ovat, kaupungin liikekeskustan laajeneminen ja mahdollisuus käyttää uutta asemasiirron kautta voitettua alaa siten, että mahdollisimman hyvä kaupunkiliikennejärjestelmä voidaan saada aikaan. Siis, yhdeltä puolen, mitä enemmän asema muutetaan pohjoiseen, sitä enemmän alaa on voitettavissa. Mutta toiselta puolen taas on aseman paikka kaupunkikaavassa niin valittava, että asema voi tulla koko kaupungin liikennejärjestelmän keskipisteeksi.

Pääaseman paikka, niinkuin insinööri Tammio on ehdottanut sen, on kronologisesti katsottuna väärä, vaikkakin hän muuttaisi ehdotuksensa siten, että voitettut maa-alueet tulisivat enemmän käyttökelpoisiksi ja kaupungin kehitykselle suuremmaksi hyödyksi. Aseman muuttaminen tähän paikkaan olisi pitänyt kuulua aikaisemmille ajoille, niinkuin tässä lausunnossani tulen toisessa yhteydessä tarkemmin selostamaan. Nykyisissä olosuhteissa, kun kaupunki on jo siksi kauaksi pohjoiseen kehityksessä, on aseman muuttaminen niin kun insinööri Tammio sen ehdottaa, liian kallis yritys verrattuna siihen hyötyyn, jota maa-alan voittamisessa tultaisiin saavuttamaan.

Uutta pääaseman sijoitusta ei saa valita nykyisiä oloja tähdäten. Sillä jos ehdotus tehdään nyt, ei se silleen ole toteutettu. Paljon aikaa kuluu suunnitelman tuumimisessa sinne ja tänne ja paljon aikaa kuluu suunnitelman rakenteellisessa toteuttamisessa. Koko tällä ajalla edistyy kaupungin kasvaminen ja olosuhteet muuttuvat suuremmiksi.

Sitäpaitsi on muistettava, että meillä on edessämme paksu muuri, jonka läpi meidän on ehdotuksinemme tunnettava. Tämä muuri on yleisen katsantokannan vitkaus ymmärtämään kaupungin kehityksestä johtuvia asemakaavallisia välttämättömyyksiä. Ja tätä vitkautta pöngitsee hyvinkin usein vanhoihin olosuhteisiin nukahtanut virallisuuden mahti.

*

Kehitys viimeisenä kolmena vuosikymmenenä on johtunut suorastaan olosuhteitten muuttumisesta, eikä mitään suurempia näennäisiä esteitä ole ollut vastassa, jos olemme tyytyneet ainoastaan pintapuoliseen tutkimiseen ja jos olemme tahtoneet ymmärtää ainoastaan asioitten kulkua hetken ja lähimmän tulevaisuuden valossa.

Asemakaavallisella alalla on jo kauan tiedetty, että näin ei saa mennä edelleen. Kaupunkirakentajilla on ollut selvänä, että piankin on päätettävä uusista suunta- viivoista, joitten mukaan järjestelmällinen kehitys voisi jatkua.

Jos tarkastamme edellisessä selostettuja eri suunnitelmia, jotka ovat esiintyneet viimeisinä vuosina kaupungin asemakaavallisten olojen parantamiseksi, niin huomaamme, että olemme vielä etsivällä kannalla.

Ne todistavat, ettei olla vielä selvillä siitä, mikä tie on valittava.

II. Helsingin kaupungin tulevaisen asemakaavallinen kehittäminen ja kehittämismahdollisuudet.

Sen lyhyen selvityksen Helsingin asemakaavan vaiheista viimeisinä kolmena vuosikymmenenä, jonka olen edellisessä esittänyt, olen tehnyt osaksi siitä syystä, että voisin valaista arvostelevasti tähänastisia toimenpiteitä, osaksi taasen sen tähden, että nämä toimenpiteet ovat omiansa näyttämään kaupungin leiman muuttumisen pienkaupungista suurkaupungiksi ja yleisen katsantokannan vähitällisen siirtymisen väljemmille vesille huolimatta niistä vaikeuksista ja esteistä, joilla ahdasmielisyys on koettanut sulkea tien.

Ne kaksi voimaa, jotka kaupungin asioissa taistelevat päätösvallasta, ovat kaukonäköisyys ja ahdasmielisyys.

Meilläkin on tämmöistä taistelua yltäkyllin ja on taistelu käyty usein hyvin huonolla menestyksellä kaukonäköisten puolelta. Luulen siis, että pari sanaa tästä on paikallaan.

Kaukonäköisyys ja ahdasmielisyyys kaupungin asioiden hoidossa.

Jokainen, joka yksityiskohtaisesti on seurannut kehitystä viimeisenä kolmenäkymmenenä vuotena, tietää hyvin että on ollut olemassa paljon erimielisyyttä kaukonäköisyyden ja lyhytnäköisyyden välillä. Jokainen tietää, *että kaukonäköisyys ei aina ole viitannut kyllin kauaksi*, ja jokainen on nyt kyllin vakuutettu siitä, *että lyhytnäköisyys kaupungin asioita hoidettaessa on ahdasmielisyydellään jarruttanut ja ehkäissyt monia hyviä aloitteita asemakaavan parantamisessa ja on tuottanut, etenkin mitä kaupungin maapolitiikkaan tulee, kaupungin kehitykselle korvaamattomia haittoja ja suuria kustannuksia.*

Meillä ei olla vielä aivan selvillä siitä, mitä kaukonäköisyydellä ja lyhytnäköisyydellä kaupungin asioissa on käsitettävä. Huomautetaan usein, että kaukonäköisyys on ilmalinnojen laatimista ja osoittaa epäterveellistä uhkarohkeutta kaupungin asioissa, jota vastoin lyhytnäköisyydellä ymmärretään omantunnonmukaista varovaisuutta yleisten asiain hoidossa. Niin ahdasmielinen ajattelee. Mutta se, joka tahtoo ottaa opetusta aikaisemmista kokemuksista, hän tietää, että kaukonäköisyys ei merkitse uhkarohkeata varomattomuutta, vaan että sillä tarkoitetaan kykyä nostautua korkeammalle jokapäiväisestä tasosta, ymmärtää kehitystä ja kehityksen kulkua ja sen mukaan ohjata toimenpiteensä. Kaukonäköisyys on sukua taiteellisen mielikuvituksen kanssa, mutta pysyttäytyy aina vankalla todellisella pohjalla.

Lyhytnäköinen puolestaan on kyllä varovainen kaupungin asioiden hoidossa, mutta ajaa asiansa melkein aina kaikessa varovaisuudessaan varomattomasti sakkiiin.

Siitä meillä on todistuksia yltäkyllin.

Taistelu kaukonäköisyyden ja lyhytnäköisyyden välillä ei ole suinkaan ilmiö, joka olisi kuvaavaa ainoastaan Helsingin kaupungille ja nyt kysymyksessä olevalle ajanjaksolle. Se on yleisinhimillinen ilmiö ja esiintyy poikkeuksetta kaikissa maissa ja kaikissa niissä yhteiskunnissa ja kaupungeissa, jotka ovat kehityksen alaisina.

Niissä yhteiskunnissa, joissa lyhytnäköisyys ja ahdasmielinen byrokraattisuus on tullut voitolle ja saanut määrätä, on saatua maksaa kalliit oppirahat tästä kokemuksesta. Ja ainoastaan niissä kasvavissa yhteiskunnissa, joissa kaukonäköinen kaupunkirakentaja on voinut olla yhteistyössä semmoisien viranomaisten kanssa, joilla on ollut auktoriteettiuskoa kaupunkirakentajaan ja joilla on ollut kyllin avomielisyyttä ja ymmärrystä asioiden tärkeydestä yhteiskunnan kehitykseen nähden, on tultu hyviin käytännöllisiin ja esteettisiin tuloksiin.

Kaikista näistä kokemuksista on viisastuttava.

Me tiedämme kyllin hyvin, että taistelu kaukonäköisyyden ja lyhytnäköisyyden välillä tulee yhä jatkumaan kaupunkiamme kehittäessä tulevinakin vuosikymmeninä. Siitä emme pääse. Mutta tässä työssämme pitää meidän aina muistaa, *että kaukonäköisyys ei merkitse sitä, että tehdään suurta ja kallista, vaan sitä, että johdamme aina asiat niin, ettemme sulje tietä tulevaiselta kehitykseltä, vaan että tulevaisuudella on kaikki mahdollisuudet käsissään.*

Tämä on kaupunkirakennustaiteen kulmakivi ja johtava periaate.

Ja mitä lyhytnäköisyyteen tulee, niin voimme me aina, yleisesti ja kaikkialla opitun kokemuksen nojalla empimättä asettaa seuraavan aksiomin: *Ne, jotka pääkaupunkimme kehityksen suuntaviivoja ratkaistaissa asettuvat ahdasmieliselle kannalle, ovat väärässä, ja ne tulevat olemaan syyppäät siihen, että yhteiskuntamme normaalin kehitys ehkäistään ja että tulevaisuus saa maksaa kalliit oppirahat heidän erehdyksensä johdosta.*

Ymmärrettävää on, että suuri yleisö ja ne viranomaiset, jotka ovat tottuneet nakertelemaan jokapäiväisissä pikkuseikoissa, eivät voi kyllin seurata asioitten kulkua vaan leimaavat kaukonäköisyyden utukuviksi ja unelmiksi. *Mutta niiltä asianomaisilta, joitten on määrättävä ja joilla on päätösvalta, niiltä on vaadittava, että he syventyvät kylliksi tehtäviinsä, ja jos eivät voi itse tähdätä kyllin pitkälle, on heidän luotettava niihin, jotka ennakkoluulottomasti voivat sen tehdä.*

Pääsuuntaviivat Helsingin tulevassa kaavoittamisessa.

Helsingin tulevan keskustan asemakaavaa laatiessa ei ole laskettava kaupungin kehitys ainoastaan tulevan kymmenen, kahdenkymmenen tai kolmenkymmenen vuoden aikana. Kaupungin ikä on paljon pitempi. Sentähden on asemakaava tehtävä kaavamaisesti ja kyllin joustavasti tulevaisuutta silmällä pitäen. Alueitten jaossa on huomattava, että jätetään kylliksi tilaa kaupungin keskustan laajenemista varten, ja pääliikenneväyläjärjestelmää tehtäessä on muistettava, että *yksinkertaisin, selväpiirteisin, suoraviivaisin ja johdonmukaisin järjestelmä on aina edullisin*, etenkin kun ajattelemme, että pikaliikenne moninaisine kulkuneuvoineen on yhä kasvamassa ja kehittymässä. Tämän lisäksi tulee vielä, että olosuhteet Helsingissä poikkeavat paljon olosuhteista muissa kaupungeissa siinä suhteessa, että Helsinki on rakennettu kapealle niemelle vesien ympäröimänä.

Meidän tarvitsee ainoastaan verrata omaa tilannettamme muihin pohjoismaiden pääkaupunkeihin, niin huomaamme kuinka kauttaaltaan eroavissa olosuhteissa meidän on järjestettävä asutustamme ja etenkin liikennettämme. Jos käytetään nykyistä pääasemaa keskipisteenä ja vedetään ympyrän kehä 7.5 kilometrin säteellä, on saamallamme alueella ainoastaan 115 astetta maata, loput on vettä. Ja tämmöiseen vähäiseen tulokseen tulemme vaikkakin maa-alaan olemme laskeet kaikki Helsinginniemeä ympäröivät saaret. Käyttäen samaa laskutapaa näihin muihin pääkaupunkeihin nähden saamme: Kööpenhaminassa 228 astetta maa-alueetta, Oslolla 264 astetta ja Tukholmassa 291 astetta. Näemme siis kuinka epäedullinen Helsingin asema on maaliikennekannalta katsottuna. Tämän johdosta on meidän pantava enemmän huomiota ulospäinvieviin valtateihin, kuin edullisemmissa olosuhteissa on ollut tarpeen. Kaupungin keskustan venyttämällä pohjoiseenpäin, tulee asemamme tietenkin edullisemmaksi yllämainituissa suhteessa, mutta vielä sittenkin on kehitysmahdollisuutemme rajoitettu suuremmaksi osaksi pohjoisessa oleville aloille.

Ulospäin johtavat pääliikenneväylät ovat Helsingin kaupungissa vielä hyvin epäselvät. Olemme tottuneet vertaamaan asemakaavaamme muitten samankokoisten ja ehkäpä suurempienkin kaupunkien asemakaavoihin ja nähdessämme niitten valtatie, oletamme meidänkin asemakaavassamme olevien ja ehdotettujen valtteitten olevan riittämään päin. Mutta meidän on huomattava, että muilla vertaamillamme kaupungeilla on melkein poikkeuksetta vaikea järjestää valtatiensä sen johdosta, että kaupungit ovat tulleet aikaisemmin tiheään rakennetuiksi, ennen kuin liikenneolosuhteet ovat vaatineet suurempia väyliä. Liikenneolot ovat kiristyneet pääasiallisesti kahtena viimeisenä vuosikymmenenä ja useimmissa tapauksissa on ollut liian myöhäistä saavuttaa tyydyttäviä tuloksia uhraamatta suuria rahasummia. *Sentähden ei meidän ole otettava esimerkkejä siitä, kuinka muut ovat tehneet ja välttämättömästi tehdä sen mukaisesti, vaan muistaa että, jos heillä olisi*

ollut vielä tilaisuus luoda liikenneväylänsä niinkuin heidän tarpeensa olisi vaatinut sen, niin heidän järjestelmänsä olisi tullut aivan toisenlaatuiseksi, paljoo laajemmaksi, paljoo selvemmäksi ja paljoo yksinkertaisemmaksi.

Toisin on asiat meillä. Me olemme vielä tilaisuudessa järjestämään liikenneolomme hyvinkin edulliselle kannalle, jos vaan tämän ajoissa huomaamme ja otamme mahdollisuuksistamme vaarin.

Minä en tiedä mitään toista kaupunkia, joka olisi niin onnellisessa asemassa tässä suhteessa kuin Helsinki. Kaupunki on kasvanut pohjoiseen päin molemmiin puolin tulevaa keskustaansa ja on jättänyt tämän keskustan avoimeksi. Kaikki mahdollisuudet sekä parhaimman liikenteen, että parhaimman taloudellisen ja esteettisen järjestelyn luomiseksi ovat avoinna. Helsinki on pienkaupungista muuttumassa suurkaupungiksi ja me olemme vielä tilaisuudessa antamaan sille suurkaupungin monumenttaalisen leiman kaupungin sydämessä ja tekemään siitä mallikaupungin teknillisesti, käytännöllisesti ja esteettisesti katsoen.

Tähän voi tosin kyllä huomauttaa, että mainittu alue ei ole vapaa kaupungin kaavoittamiseksi, sentähden että rautatiet jakavat alan epäedullisesti ja sen lisäksi laajentavat yhä alaansa täällä.

Niin on kyllä.

Mutta rautateillä on Suur-Helsingin alueella tilaisuus järkevän kaavoittelun ja järkevän työ- ja aikaohjelman mukaisesti vähitellen muuttaa järjestelmänsä niin, että se tulee rautatieliikenteelle selvemmäksi, yksinkertaisemmaksi ja kaupungin aloihin ja tulevaan liikennejärjestelmään nähden edullisemmaksi. Ja niin kauan kun tämä tilaisuus vielä löytyy, niin kauan ovat kaikki mahdollisuudet avoinna. On vaan oltava kyllin kaukonäköinen käyttämään näitä mahdollisuuksia hyväkseen.

Olemme tosin kyllä muutenkin jo alkaneet sotkea pois tätä mahdollisuutta. Kysymyksessä olevaa aluetta on ruvettu onnettomasti palstoittelemaan erinäisiä tarpeita varten, aivan kuin tämä ala olisi kaukana kaupungin keskustasta olevaa metsämaata. Se mitä tässä suhteessa on tehty ja on tekemisen alaisena on ajoissa korjattava, eikä saa ryhtyä minkäänlaisiin uusiin yrityksiin ja päätöksiin alueen käytössä ennenkuin asemakaavakysymys on lopullisesti ratkaistu.

Helsingin kaupunki ja Valtionrautatiet.

Helsingin kaupungin asemakaavaa ja etenkin niitten alojen asemakaavaa, jotka Suur-Helsingissä tulevat muodostamaan koko kaupunkijärjestelmän keskustan, ei voi lopullisesti ratkaista ennenkuin välisuhteet kaupungin ja valtionrautateitten välillä ovat määrätyt, ja ennen kuin on periaatteellisesti tultu selville, miten rautatieasemat, niin hyvin tavara- kuin henkilöasemat, ovat sijoitettavat Suur-Helsinki-asemakaavassa.

Rautatiehallituksen taholta näytään jo olevan selvillä tästä ja se Valtioneuvoston asettama rautatiekomitea, joka sai arvosteltavakseen Suur-Helsingin asema-kaavan rautatieliikenteen kannalta katsoen, on lausunnossaan selvästi esittänyt mielipiteensä. Sen mukaan on Helsingin kaikkiin tarkoituksiin tarvittavat asemat pysytettävät nykyisillä paikoillaan ja niille hankittava kylliksi aluetta laajentamismahdollisuutta varten. Näitä laajentamismahdollisuuksia onkin jo varmistettu ja tätä varten on käyty rajat.

Valtionrautateitten ja Helsingin kaupungin suhde toisiinsa pääkaupunkimme olojen parantamiseksi on hyvin kipeä kohta.

Kaupungin Yleisten töitten hallituksen kirjeen ohessa on minulle annettu asemakaavaehdotuksia ja asiakirjoja, jotka valaisevat tätä suhdetta ja on minun lausuntooni siis sisältyvä näitten asioitten selostus ja arvosteleva käsittely.

Minä olen jo pitkät ajat seurannut kehitystä ja kehityksen vastuksia tässä suhteessa, niin että luulen ilmankin mainittuja asemakaavaehdotuksia ja niihin liittyviä asiakirjoja voivani antaa asiallisen lausuntoni. *Mutta jos ollenkaan rupean lausuntoa tästä laatimaan, niin olen tekevä sen ainoastaan sillä edellytyksellä, että minä omantunnon mukaisesti ja peittelemättä saan käydä asioihin käsiksi.* Jos siis tässä lausunnossani olen pakoitettu arvostelemaan hyvinkin ankarasti valtionrautateitten tähänastisia toimenpiteitä, niin ei se siitä riipu, että olen tahtonut tarkastella näitä asioita yksipuolisesti, vaan siitä, että näitä asioita on minun vakaukseni mukaan ajettu rautateitten puolelta hyvin itsekkäästi ja sokeasti. Ja jos minun on käsiteltävä laajasti rautatieolosuhteita, niitten vaiheita ja niitten rakenteiden suhdetta kaupungin asemakaavaan, niin aiheutuu se yksinomaan siitä, että Helsingin kaupungin kehitysmahdollisuudet ovat riippuneet ja yhä riippuvat suuressa määrässä rautatien asianomaisten toimenpiteistä.

Valtionrautateitten maa-alavaatimukset.

Arkkitehti Aminoff kirjoittaa mietelmässään elokuun 14 p:ltä v. 1930 seuraavaa: »Kumminkin on jo tehtyjä maanvaihtoja pantu valtion ja kaupungin välisen suuren maavaihdon yhteyteen ja on siis rautateitten maa-ala vaatimukset hyväksytty ilman minkäänlaista kaupungin puolelta tapahtunutta tutkimusta rautatieasemaehdotuksen sopivaisuudesta ja yhdenmukaisuudesta kaupungin asemakaavan ja täällä olevan liikennejärjestelyn kanssa. Ei tietysti tahdottu lykätä tuonemmaksi tai tehdä mitättömäksi suuren maanvaihdon onnellista aikaansaamista liian suurilla erikoistutkimuksilla. Kaupunki siis ei ole antanut lausuntoa siitä, josko nämät maavaatimukset ovat olleet aiheutettuja ja oikeutettuja tai esimerkiksi, josko oli välttämätöntä koota tälle keskeiselle ratapihalle niin hyvin koko henkilöliikenteen kuin myöskin tavara-, elintarve- ja sotilasliikenteet.»

»Tahtomatta väittää ettei asianomaisilla virkamiehillä, jotka ovat laatineet tämän rautatie-ehdotuksen, olisi ollut parhaat aikomukset tyydyttää kaupungin toivomuksia, on kumminkin itsestään selvää, että ehdotus, joka on rautatieviranomaisten tekemä ilman että kaupunki valtuutettujensa kautta on ollut tilaisuudessa keskustella tai myötävaikuttaa niin hyvin ohjelman ja pääsuuntaviivojen tekemisessä kuin ehdotuksen laatimisessa, on saava yksipuolisen leiman laajalle pyrkivine maavaatimuksineen. Ja kun ehdotus kerran on valmiiksi laadittu, tulee se kohtaamaan suuria vaikeuksia muutoksien aikaansaamisessa. Pienissä erityiskohdissa voinee saada korjauksia aikaan, mutta järjestelmän pääviivoja ei voi muuttaa.»

»Suurkaupungin asemakysymysten järjestämisessä on siis kaupungille välttämättömästi annettava tilaisuus heti alusta asti ottamaan osaa ja myötävaikuttamaan siihen, että kysymys kaikin puolin tarkastetaan ja asetetaan niin laajalle pohjalle, että kaupungin asemakaava kokonaisuudessaan ja yleinen liikennejärjestelmä otetaan huomioon ja elimillisesti kehitetään. Tämä on etenkin tärkeätä kaupungissa, jossa laajat vesialueet estävät kaikkiin suuntiin tapahtuvan laajenemisen ja jossa liikekeskustan ala on rajoitettu.»

Tästä mietinnöstä käy selväksi, että maa-alojen rajat on määrätty kahden niin suuren yrityksen välillä kuin Helsingin kaupunki ja Valtionrautatiet, ilman että

molemmat puolet ovat saaneet olla mukana ja ilman että toisella puolella on ollut tilaisuus selvittämään, miten rajojen määrääminen on vaikuttava sen asioihin. Jo periaatteellisestikin tämä tietysti ei ole niin kuin pitäisi olla ja on kaupungilla täysi syy tehdä tästä muistutuksensa. Mutta jo muutenkin asian laatuun nähden on hyvin luonnollista, että kun ainoastaan yhden puolen edut tulevat kysymykseen rajoja määrättäessä, niin tulevat toisen puolen edut epäilemättä loukatuiksi.

Tämä toisen puolen etujen loukkaaminen tapahtuu nyt kysymyksessä olevassa tapauksessa hyvin tuntuvasti, sillä kun rautateille luovutetaan kaikki sen halutut maa-alat, niin on kaupunki joutunut hyvin pahaan ahdinkotilaan.

Se, joka tuntee Helsingin olot ja on perehtynyt asemakaavojen laatimiseen, tietää mitä arkkitehti Aminoff'in lausunto sisältää. Se ei ole ainoastaan periaatteellinen vetoaminen yhteistyön välttämättömyyteen. Se on todistuksena siitä, että kaupungin asemakaavakonttori on joutunut vaikeuksiin eikä tiedä nyt, kuinka kaupungin alueet ovat kaavoitettavat niin, että ne vaatimukset, jotka asemakaavalle asetetaan, voisivat tulla tyydytetyiksi.

Se, joka on perehtynyt asemakaavojen laatimiseen ja jolla on jonkun verran käsitystä siitä, kuinka Helsingin tuleva kasvamisen on asemakaavallisesti johdettava, tietää ja on jo kauan tietänyt, että jos rautatieasemat kehittyvät siihen suuntaan, kuin ne ovat nyt kehittymäisillään, niin ajetaan pääkaupunkimme tarkoituksenmukainen kaavoittaminen umpikujaan. Se mitättömän kapea ja rikkirevitty alue, joka tässä jää jällelle kaupungin kasvaessa suurkaupungiksi, on suorastaan mahdoton kaavoittaa sellaiseksi, niin hyvin tulevan liikenteen kannalta katsottuna kuin kaupungin muita tarpeita vaarinottamalla, että se kauankaan aikaa voisi vastata tarkoitustaan saatikka sitten kohottaa pääkaupunkiamme kauneuden kannalta katsottuna. Tämän olisi rautatienviranomaisten jo kauan sitten pitänyt tulla huomaamaan, sillä tällä alueella on kaupungin puolelta koetettu sovitella jos jotakin, tehtävän ratkaisemiseksi, mutta kaikki on osoittautunut epäkäytännölliseksi ja tulevaisuutta vaarinottamalla hyvinkin onnettomaksi. Rautatieviranomaiset ovat saaneet olla siksi paljon mukana kaikessa tässä suunnittelemisessa, ainakin omien etujensa valvojana, että heidän pitäisi jo oivaltaa, kuinka kaupungin edut tungetaan syrjään.

Mutta sitä ei tahdota huomata. Näitä seikkoja kosketellessa me luemme aikaisemmin mainitun rautatiekomitean lausunnossa: »Tilaa suuren, etelästä pohjoiseen kulkevan valtakadun rakentamiseen viereisine, tavararatapihan läheisyyden vuoksi edullisesti sijaitsevina liiketontteineen voidaan, asemaa siirtämättäkin saada vapaaksi.»

Näin kirjoittaa tämä komitea, jonka jäsenien joukossa on sellaisia, jotka vaikkakaan eivät ole asiantuntijoita asemakaava-alalla, ovat kylläkin paljon olleet yhteisissä toimissa kaupungin asemakaavakonttorin kanssa tietääkseen, ettei asia ole ollenkaan niin selvä, kuin komitean mietintö tahtoo esittää.

Mutta joskin tämä komitean lausunto ei tule asiantuntevalta taholta ja siis ei ole katsottava asialliseksi, niin olen tahtonut sen tässä esittää sentähden, että se puolestaan valaisee kuinka pintapuolisesti rautateitten taholta katsellaan kaupungin etuja ja kuinka huolettomasti suhtaudutaan kaupungin vaikeuksiin.

Tämä on väärä näkökanta.

Kaikki sen ymmärtävät, eikä kukaan tahdokkaan sitä kieltää, etteikö Valtionrautateitten ole saatava niin paljon aluetta, että he siinä voivat laajentaa rakenteitansa niin, että ne voivat tyydyttää pitkäaikaisia vaatimuksiakin. Ja tietystikin ovat alueet valittavat niin sekä paikan että laadun suhteen, että ne parhaimmalla tavalla voivat tulla tarkoitustaan vastaaviksi.

Tämähän on aivan selvä.

Mutta yhtä selvä pitäisi olla, että kaupungin asioihin suhtaudutaan samalla tavalla. Eihän Helsingin kaupunki ole ainoastaan jonkunmoinen ihmislauojen yhtymä, joka harjoittaa alueillaan kauppaa ja teollisuutta, ja jonka on taisteltava omista oikeuksistaan mahtavan valtion ja valtion laitosten kanssa. Ja vaikka niin-kin olisi, pitäisi toki valtiolaitosten sittenkin koettaa järjestää puolueettomasti ja epäitsekästä tehtävänsä niin, että molemmin puolinen kehitys voisi jatkua rauhassa.

Mutta nyt on Helsingin kaupunki maamme kaiken kulttuurin keskus. Koko maata käsittävä merenkulku, kauppa, teollisuus, tieteet ja taiteet johtavat tänne ja asettavat vaatimuksiaan kaupungin alueita käytettäessä. Ei ainoastaan kaupungin asukkailla, mutta koko maalla, valtiolla ja valtion laitoksilla on velvollisuus pääkaupungin etuja järjestettäessä. Ja jos eri laitosten edut joskus näyttävät menevän ristiin, niin ei ole muuta kuin luonnollista, että nämä järjestetään yhteistyössä ja hyvässä sovussa, ja tämä järjestäminen on tapahtuva siten, että yhteisesti tutkitaan ja harkitaan yhteisille asioille tulevat tehtävät ja tehtävien tärkeydet kokonaiselimistössä, ja sen mukaan varataan aluetta sopivilla paikoilla ja kohtuullisen runsaasti.

Helsingin kaupungin mahdollisuudet tulevien tehtäviensä ratkaisemisessa.

Ensimmäinen ja tärkein tehtävä on siis, että perusteellisesti ja puolueettomasti tutkitaan riidanalaisille alueille tulevat vaatimukset eri tarkoituksia varten, ennenkuin alojen jakaminen toimitetaan.

Kaupungin puolelta on tällä alueella kaupungin kasvuun nähden otettava huomioon pääasiallisesti kehitysmahdollisuudet kaupungin sisäisessä liikenteessä ja kaupungista ulospäin johtavassa pikaliikenteessä, sekä ajanmukaisen liikekeskustan luomisessa. Sitäpaitsi on kansamme arvokkuuden kannalta välttämätöntä, että kaupungin kasvaessa voi siinä ylläpitää ja kehittää kylliksi suurisuuntainen ja esteettisesti tyydyttävä leima, niin, että pääkaupunkimme voi antaa hyvän kuvan riennostamme ihmiskunnan kulttuurityössä.

Siis, kaupungin on kehitettävä kysymyksessä olevalla alueella:

- 1:o, kaupunki- ja esikaupunki pikaliikenne,
- 2:o, liikekaupungin laajeneminen,
- 3:o, pääkaupungin kaunistaminen.

1:o. Kaupunki- ja esikaupunkipikaliikenne ja sen järjestämismahdollisuudet kaupungin aloilla.

Liikennevälineitten kehitys viimeisinä aikoina on ollut mullistava kaikilla aloilla.

Enimmin on tämä ehkä vaikuttanut kaupunkiyhteiskuntien kaavoittamisessa ja asutuksen järjestämisessä kaupungin ympärillä syntyvissä yhteiskunnissa. Asemakaavat ovat rakennettava aivan uusille periaatteille, joissa liikenneväylien järjestelmä on pohjana.

Liikennevälineitten yhä vielä kehittyessä on useinkin vaikea tietää aivan selvään, minkälaisilla välineillä, ja siis, minkälaisilla väyläjärjestelmillä on suurimmat edellytykset tulla enimmin käytäntöön niin hyvin kaupungin sisäisessä kuin esikaupunkipikaliikenteessä.

Tähän asti on kaupungin sisäistä liikennettä, lukuunottamatta yksityisiä ajoneuvoja, välitetty raitiovaunuilla, ja esikaupunkiliikennettä sekä raitiotieitse, että rautateitse. Kun nämät liikennejärjestelmät tulivat käytäntöön, ei moottorivoimasta ja ilmapyörästä ollut vielä aavistustakaan ja raiteitten käyttäminen oli ainoa mahdollisuus suurempien ihmisjoukkojen kuljettamisessa sekä suuremman nopeuden saavuttamisessa.

Nyt on raitiotiejärjestelmille kehityksessä vaarallinen kilpailija. Nykyaikaisia betoniteitä ja moottoriajoneuvoja käyttämällä on saavutettavissa kyllin sekä suorituskykyä että nopeutta, ja kun sitäpaitse samoja moottoriajoneuvoille rakennettuja betoniteitä voi käyttää kaikenlaisen moottori- ja hevosliikenteen välittäjänä, niin tulee nähtävästi näitten teitten käyttäminen edullisemmaksi kuin raitiotieitten, joiden käyttäminen on rajoitettu yksistään omiin tarkoituksiinsa.

Raitiojärjestelmän käyttämisellä on sekin vaikeus, että jos ratalinja on yksinkertainen, niin on vastakkaisiin suuntiin kulkevien vaunujen hyvin usein odotettava pysähdysvaihteitten paikoilla. Kun vaihdepaikkojen väliä toisistaan ei voi aina järjestää siten, että ne olisivat samanpituisia, niin on tämä odottaminen matkustaville hyvin aikaa tuhlaavaa ja kiusallista. Tietysti voi päästä tästä odottamisesta kaksiraiteisten linjojen rakentamisella, mutta se tulee taloudellisesti paljon rasittavammaksi. Kysymys on siis, josko meidän oloissamme tällainen kaksiraiteinen järjestelmä tulisi kannattamaan etenkin kaukaisemmassa esikaupunkiliikenteessä.

Moottorivaunulla ja betoniteillä ei tällaisen odottamisen tarvitse tulla kysymykseen, ja ovat ne siis tässäkin suhteessa edullisemmassa asemassa.

Betoniteitten ja moottoriajoneuvojen käyttämisellä on vielä muitakin etuja, joissa raitiojärjestelmät kilpailussaan näitten kanssa jäävät hyvinkin paljon takapajulle. Betonitiet ovat nimittäin suoranaudessa yhteydessä koko kaupunki- ja esikaupunkikatuverkoston kanssa. Moottoriajoneuvojen käyttäminen ei ole siis rajoitettu ainoastaan omien teittensä käyttämiseen, vaan voi liikenne hajaantua yli koko kaupunkiyhteiskunnan alueen ja voi siis olla paljoa läheisemmässä yhteydessä asutuksen ja liike-elämän kanssa, kuin raitiojärjestelmät voivat sen tehdä. Etenkin on rautateitten asema tässä epäedullinen, sillä niitten sekä lähtö- että radan varrella olevat pysähdysasemat ovat verrannollisesti harvemmassa ja ratalinjojen vetäminen on rajoitettu.

Usein huomautetaan, että semmoisina aikoina kun esikaupunkiliikenne on suurimmillaan, nimittäin aamuisin työhön mennessä ja iltapäivällä työstä palatessa, on vaikeata saada moottorivälineille samaa suorituskykyä kuin esikaupunkiratoja käyttämällä, sillä viimeksimainitussa tapauksessa löytyy mahdollisuus lisätä vaunuja kyllin paljon, niin ettei ahdinkoa tarvitse tulla kysymykseen, jota vastoin tätä ei voi tehdä moottorivehkeisiin nähden.

Tämä voi kyllä pitää paikkansa semmoisina päivinä, kun ahdinko on tavalista suurempi, niinkuin juhlapäivien aattoina esimerkiksi, mutta onhan meillä kokemusta siitä, ettei itse rautatietkään kykene aina tyydyttämään liikennettä tällaisissa tapauksissa.

Poikkeustapauksia tapahtuu aina. Ne eivät ole vältettävissä. Mutta ne eivät saa vaikuttaa niin paljon, että tämän tähden olisi muutettava järjestelmää joka-päiväisiä oloja unhottamalla. Ovathan rautatiet apuna poikkeustapauksissa.

Jokapäiväinen säännöllinen matkustaminen on aina järjestettävissä. Kokeimuksen kautta opitaan, kuinka monta matkustajaa löytyy samalla reitillä, mistä

ja mihin he matkustavat. Matkustajien säännöllinen lukumäärä päättää vaunujen lukumäärän. Ja kun samoilla vaunuilla voi olla päivittäin suunnilleen samat matkustajat, niin voi sekä kaupungin että esikaupungin sisällä johtaa vaunureitin siten, että jokainen matkustaja on tilaisuudessa matkustamaan melkein päsuoraan työpaikasta kotiin ja päinvastoin.

Näin pitkälle meneviin mukavuuksiin ei raitiojärjestelmillä päästä.

Huomaamme siis, että nykyisellä kehitysasteella hyviä betoniteitä ja mukavia moottoribusseja käyttämällä on vaaka kallistunut epäedullisesti raitiojärjestelmille. Tähän tulee vielä, että raitiojärjestelmät ovat jo kaikesta päättäen, saavuttaneet lopullisen kehitysmahdollisuutensa, jota vastoin moottoriajoneuvot ovat vielä suuren ja nopean kehityksen alaisina. Ei tarvinne siis odottaa pitkiäkään aikoja ennen kun olemme selvillä siitä, mikä järjestelmä tulee lopullisesti voittajaksi kaupungin sisäisessä ja esikaupunkipikaliikenteessä.

Tahdon moottoribussiliikenteen kehittymistä ja yleisemmin käytäntöön ottamista valaista esimerkillä:

Pontiacin kaupunki on noin neljäkymmentä kilometriä Detroitin pohjoispuolella ja voi tätä kaupunkia monessa suhteessa katsoa Detroitin esikaupungiksi. Liikennettä tällä välillä on, yksityistä automobiililiikennettä lukuunottamatta, välitetty rautateitse, raitioteitse ja myöhempinä vuosina moottoribusseilla. Tuskinpa kukaan, joka päivittäin taikka harvemminkin matkustaa tätä väliä, käyttää rautatietä siitä syystä, että asemalle ja asemalta pääseminen on epämukavampi, ja niin hyvin pysähdyspaikat kuin lähtöajat ovat harvemmat, kuin muita ajoneuvoja käyttämällä. Tästä syystä on rautateitten henkilöliikenteen ohjelma rajoitettu pääasiallisesti kaukoliikenteeseen.

Sekä raitioteitten että moottoribussien lähtöajat ovat tiheässä ja niitten pysähdyspaikat taajassa ja aina saavutettavissa, niinhyvin liikekaupungissa kuin matkan varrella. Sentähden ovat nämät ajoneuvot soveliaimmat jokapäiväistä matkustusta varten. Mutta moottoribussiliikenne on ollut huomattavasti kehittymässä ja kasvamassa. Moottoribussien muoto on tullut paremmaksi vuosi vuodelta, se on tullut mukavammaksi ja kaikin puolin hauskemaksi ja kodikkaammaksi, sekä matkustaminen moottoribusseilla nopeammaksi kuin raitiovaunuilla. Tätä vastoin ei raitioliikenteessä ole ollut huomattavissa minkäänlaista kehitystä. Seuraus tästä on ollut, että moottoribussit ovat vetäneet puoleensa matkustajat ja tänä keväänä on raitiotieliikenne lakkautettu kokonaan.

Meidän ilmanalassamme voi ennakoluulo puolustaa raitiojärjestelmää esikaupunkiliikenteessä. Talviset lumimyrskyt tekevät teitten käyttämisen mahdottomaksi, sanotaan.

Totta kyllä, että lumikinokset ovat haitallisia. Mutta kuinkahan olisi, jos me olisimme aikaisemmista ajoista tottuneet käyttämään betoniteitä ja joku ehdotaisi, että näitten sijaan rakennettaisiin raitioteitä katuliikenteen yhteydessä. Eiköhän ennakoluulo juuri silloin panisi vastaan: Raitioteitä! Jäätyväthän syvennetyt raiteet umpeen, vaunut suistuivat kiskoiltaan ja onnettomuus olisi heti käsissä! Tätä vastaan on toki keinoja keksitty. Ja keinoja on keksitty betoniteittenkin lumesta vapaaksi pitämiseksi moottorilumiauroja käyttämällä.

Pontiacin ja Detroitin välillä sattuu usein koviakin lumimyrskyjä, ja mikä on vielä pahempi, usein talvella maaperän ollessa kylmää ja ilma sateinen jäätyy koko tien pinta niin liukkaaksi, että se tekee kaiken matkustuksen melkein mahdottomaksi ja hyvin vaaralliseksi.

Saattuuhan esteitä aina, käytettäköön mitä välineitä tahansa.

Kun Gustaf Mattson aikoinaan esitti sen ajatuksen, että meillä raitioteitten asemasta ruvettaisiin käyttämään moottoribusseja, niin ei monikaan uskonut tällöisen liikennekeinoon soveliaisuuteen meillä. Ja nyt jo meidän päivinämme on moottoribussin käyttäminen esikaupunkiliikenteessä hyvin paljon kasvamassa, vaikka tiemme ovatkin vielä kapeita ja kiemuraisia, sekä se moottoribussin muoto, jota meillä käytetään, hyvinkin alkuperäinen ja epämiellyttävä.

Meidän tiemme, ainakin Helsingin ympäristössä kaupungin ja esikaupunkien välillä, tulevat toki aikaa myöten levennetyiksi, suoristetuiksi ja betonilla laskeutetuiksi, meidän moottoribussimuotomme, niin kuin jo muualla, ajanmukaiseksi, suureksi, mukavaksi ja talvella lämmitetyiksi. Kun tuleva vuosikymmen on kulunut on esikaupunkiliikennejärjestelmämme selvä.

Vaikkakaan minä periaatteen kannalta en suosittaisi uusia kaupungin osia kaavoitetuksi siten, että raitiotiepikaliikennemahdollisuudet näistä pyyhittäisiin pois, niin olen kumminkin puolestani aivan vakuutettu siitä, että meidänkin oloissamme tuleva esikaupunkipikaliikenne on ratkaistava moottorivoimaa käyttämällä. Esikaupunkiratoja meillä ei nähtävästi tulla tarvitsemaan koskaan.

Jos me siis nyt jo tulemme siihen johtopäätökseen, että kehitys on menevä tähän suuntaan ja näin nopeasti, niin on meidän ajoissa ruvettava järjestämään tehtävämme siten, että me mieluummin edistämme tätä kehitystä, kun että vitkas-teleminen kaupungin asemakaavallisten tähän suuntaan menevien järjestelmien laatimisessa.

Saadaksemme moottoribussi- ja sen ohella automobiililiikenteen kyllin nopeaksi, ovat ne tietysti eroitettavat mahdollisimman paljon puhtaasta paikallis- ja tavaraliikenteestä. Moottoribussiliikenne vaatii siis oman väyläjärjestelmänsä. Tämä on asemakaavallinen tehtävä, jota on seikkaperäisesti tutkittava asemakaavaa laatiessa. Tietenkin tällainen järjestelmä vaatii enemmän katualaa kuin tavallinen katuverkosto, etenkin niissä osissa kaupunkia, missä tiet tulevat enemmän rasitetuiksi.

Vaikka olen näin selostanut moottorivaunujen käyttämistä esikaupunkipikaliikenteen välittäjänä, en tahdo sillä kumminkaan sanoa, ettei rautateillä olisi myöskin osansa tässä liikenteessä.

Meidän esikaupunkiasutuksemme on suurimmaksi osaksi perustettu rautatieliikenteelle ja tulee kai niin olemaan edelleenkin. Mutta mitä enemmän moottorijärjestelmä pääsee kehittymään, sitä suuremmassa määrässä tulee se vetämään puoleensa esikaupunkiliikenteen, ja asutusolot tulevat muodostumaan sen mukaisesti. Epäilemättä on rautatie-esikaupunkiliikenne semmoisilla aloilla, joita rautatielinjat lävistävät ja joilla on asemat läheisyydessä, ehkäpä ainaisestikin pysyvä entisellään. Mutta on syytä olettaa, että täälläkin tulee moottoriliikenne mukavuutensa takia voitolle. Asemalle mennessä, asemalla odottaessa, pysähdyspaikoilla viipyminen j. n. e., tekee sen, että rautatiellä matkustaminen on enemmän aikaa tuhlavaa ja monimutkaista kuin suoranainen matka työpaikasta kotiin ja päinvastoin.

Voimme siis edellyttää, että moottorivoiman kilpailu rautateitten kanssa on päättyvä sille yhtä voittoisasti kuin raitioteittenkin kanssa ja että melkein koko esikaupunkiliikenne aikaa myöten joutuu moottoribussien hoidettavaksi.

Rautateillä on oma tehtävänsä liikenteen palveluksessa. Kun aikamme kehittää uusia liikenneneuvoja, jotka paremmin ja mukavammin omalla alallaan voivat auttaa yhteiskuntien asukkaita kuin rautatiet voivat sen tehdä, niin on niittenkin hyväksi varattava tarpeeksi tilaa. Rautateitten on asetettava ymmärtävälle ja

auttavalle kannalle näitten suhteen, sillä onhan rautateillä sama päämäärä kuin näillä uusilla liikennevälineillä, nimittäin yhteishyvän palveleminen.

Koska nämät uudet liikenneneuvot, moottoribussit ja automobiilit, palvelevat läheisempää liikennettä kuin rautatiet, ja koska niiden sentähden tulee olla paljon läheisemmässä yhteydessä jokapäiväisen henkilöliikenteen kanssa ja välittää liikennettä niin sanoen ovesta ovelle, niin on näitä varten laadittujen liikenneväylien paljon suuremmalla syyllä kuin rautateitten, tungettava kaupungin sydämeen mahdollisimman kauaksi etelässä.

Nämät liikenneväylät, kun niitten pitää olla eristettyinä muusta liikenteestä, vaativat kyllin alaa etenkin siinä osassa kaupunkia, josta nyt on kysymys ja joissa rautateitten vaatimukset, jos ne toteutetaan, tulisivat vaikuttamaan hyvin ehkäisevästi suorituskkyisen moottoriväylän aikaansaamisessa, *sekä tekevät taroituksen mukaisen pikaliikennejärjestelmän laatimisen mill'ei mahdottomaksi.*

Siis: Koska on täydellä syyllä oletettavissa, että moottoriajoneuvot tulevaisuudessa tulevat välittämään pikaliikennettä kaupungin ja esikaupunkien alueilla ja koska se tulee vaikuttamaan erittäin ehkäisevästi näitä varten tarvittavien liikenneväylien laatimisessa kyllin suorituskkyiseksi järjestelmäksi, jos rautatien maa-alavaatimukset hyväksytään, ja koska kaupungilla ei löydy mahdollisuuksia tätä varten muualla, niin on selvitettävä, jos vaaditut alueet ovat välttämättömät rautateitten tarpeita varten, tai josko on löydettävissä rautateitten järjestelmää varten edullisia alueita muualla.

2:o. Liikekaupungin laajenemismahdollisuudet kaupungin aloilla.

Luulen, että meillä vielä hyvinkin yleisesti on epäselvät käsitykset Helsingin liikekeskustan tulevasta laajenemisesta ja laajenemismahdollisuuksista.

Puhumme usein »City-muodostumisesta» Helsingin niemellä ja tarkoitamme tällä sitä, että siellä tulee tulevaisuudessa muodostumaan koko Suur-Helsinkiä käsittävä liikekaupunki. Mutta me unhotamme, että siellä on jo liikekaupunki ja että ne osat, jotka täällä voivat tulla liiketarkoituksiin, ovat jo jokseenkin täyteen rakennetut niin, ettei täällä ole enään paljoakaan puhumista »City-muodostumisesta».

»City-muodostuminen» on tullut meille jonkinlaiseksi puheenparreksi. On nimittäin hyvin tavallinen ilmiö kaupungeissa, joissa aikaisempi kaupunki jää ympärille kasvavan kaupungin sydämeiksi, että tämä keskeinen sydän muodostuu luonnollisesti laajennetun kaupungin liikekeskustaksi tai ainakin liikekeskustan lähtökohdaksi, — jos nimittäin aikaisemman kaupungin asemakaava ja korkeussuhteet ovat tähän myönteiset.

Tätä nähdessämme ja sen enempää ajattelematta me sovitamme tämän kehitysmuodon myös Helsingin oloihin aivan luonnollisena asiana ja jäämme siihen käsitykseen, että Helsinginniemiellä on kylliksi alaa ainaiseksi ajoiksi.

On kyllä hyvä, että otamme oppia muualta mutta ei ole unhoitettava, että meidän pitää sovittaa muitten kokemukset siten, että ne tulevat meidän olosuhteemme mukaisiksi.

Seuratessamme oloja muualla, meidän ei tarvitse ottaa lukuun amerikkalaisten kaupunkien liikekeskustain laajenemista. Näissä on vahva pyrkimys keskittämään liikekaupunkinsa niin pienelle alalle kuin suinkin ja pilvenpiirtäjien avulla

johdetaan laajeneminen ylöspäin. Keskittyminen tulee näin liian tiheäksi ja saa aikaan mahdolltomuuksia kaupunkiliikenteessä.

Meidän on otettava esimerkkejä semmoisista kaupungeista, joissa kehitys on ollut luonnollinen ja kaupungin aloille terveellinen. Näissä huomaamme, että, jos maa-alojen muodostuma on sallinut sen, niin on säännöllinen kulku kaupungin kasvamisessa ja sen kautta syntyneen liikealueen laajenemisessa se, että kun kaupunki kasvaa ympäri aikaisempaa kaupunkia, niin syntyy paitsi aikaisempaa keskeistä sydäntä, laajenemisalueitten pääkatujen varrella liikealueita, jotka ovat mahdollisimman paljon vanhemman kaupungin ja siinä muodostuneitten liikealojen yhteydessä. Nämät kasvavat, laajenevat ja pitenevät sen mukaisesti kun kaupunki kasvaa. Siis, *jos käsitämme kaupungin kasvamisen ja sen yhteydessä olevan liikekaupungin laajenemisen aivan kaavamaisesti ja perusjärjestelmällisesti, niin tapahtuu liikekaupungin kehitys säteenmuotoisesti vanhemmasta kaupungin osasta sen mukaan kuin koko kaupungin laajeneminen tulee rengasmaisella kehityksellä avartamaan yhä suurempia aloja vanhan keskustan ympärille. Kaavamaisesti otettuna, kasvaa siis liikekaupunki asutusalojen yhteydessä siten, että asutuskaupunginosat voivat olla hyvässä kosketuksessa liikekaupungin keskustan kanssa mutta kummin-kin kaavoituksen kautta siitä eristettyinä.*

Jos olosuhteet aikaisemmissa kaupunkien keskustoissa ovat suotuisat liikekaupungin vaatimuksia varten, niin pääsee ajanmukainen liike-elämä kehittymään täälläkin siten, että uudestaan muovaellaan vanhoja rakennuksia liiketarkoituksiin tai rakennetaan ne uudelleen liikkeelle sopivien katujen varrelle. Mutta mitä suurempia mahdollisuuksia löytyy liike-elämän kehittymiselle uusissa kaupunginosissa, sitä vähemmän on tarvis muuttaa ja repiä vanhoissa osissa. Sen lisäksi tulee, että kun uudemmat kaupunginosat ovat ajanmukaisesti kaavoitetut nyky-aikaisia tarpeita varten, niin on tietenkin edullisempi liikkeen kehitykselle, että liiketaloit voivat tulla rakennetuiksi ajan vaatimuksien mukaisesti ja siis uusiin kaupunginosiin.

Voimme saada vieläkin enemmän oppia muitten kokemuksista. Meillä on tilaisuus verrata liikekeskustojen yhteenlasketun alueen suuruutta koko kaupungin ja esikaupunkien asukaslukuun. Tässä vertaamisessa on otettava huomioon kaupungin luonne. Eroituksia voi olla niin hyvin liikkeitten luonteeseen kuin liikealueitten suuruuteen nähden, riippuen siitä, josko kaupunki on maan pääkaupunki, josko se on satama-, tehdas- tai puhtaasti asutuskaupunki, ja myöskin siitä, min-kälaiset liikennesuhteet sillä on ympärillä olevan maaseudun kanssa ja kuinka tiheästi ympärillä olevat alueet ovat asustetut.

Tämä kaikki on tilastollista aineistoa, joka on meille hyvin tärkeätä voidaksemme luoda kuvan Helsingin oloista, tehtävistä ja tehtävien mahdollisuuksista tulevan liikekeskustan järjestämisessä.

Jos vertaamme oloja Helsingissä muitten kaupunkien kokemusten valossa ja tarkastamme Helsingin asemakaavaa, niin huomaamme heti, että liikekaupungin luonnolliset laajenemismahdollisuudet nykyisessä kaupungissa ovat hyvin rajoitetut. Katuverkostoa ja korkeussuhteita tutkiessamme näemme, että Helsingin liikekaupungin mahdollisuus sanan oikeassa merkityksessä, on ainoastaan Esplanadi-, Aleksanterin-, Heikin-, Hakasalmen- ja Mikonkadut, sekä näitten läheisyydessä olevat katuosat. Sen lisäksi tulee vielä Etelä-Satama, Erottajatori ja Kolmikulma. Tämä alue ja sen läheisin ympäristö on Helsingin luonnollinen liikekeskus ja se, mikä menee tämän yli, on asemakaavallisesti luonnotonta ja syntyy ainoastaan olosuhteitten pakosta.

Robertin- ja Uudenmaankadulla esimerkiksi on ainoastaan paikallisen toisarvoisen keskustan luonne, niin myös Bulevardinkadun länsiosassa. Samaten on Sörnäisissä ja Hakasalmentorin varrella syntynyt liikekeskus pääasiallisesti paikallista tarvetta varten, eikä sitä ole luettava Helsingin liikekeskustan laajenemismahdollisuuksiin.

Monessa suhteessa on nyt jo ruvettu menemään yli luonnollisten rajojen ja on muutettu asuinrakennuksia osaksi liikeitä varten semmoisillakin kaduilla, joilla on puhdas asutuskadun luonne ja jotka asemansa ja korkeussuhteittensa kautta ovat vähemmän sopivat liikeitä varten. Täten tulee liike-elämä pakoitetuksi semmoisiin oloihin, jotka eivät ole liikkeen kehitykselle hyödyllisiä ja asutus tulee rauhattomaksi ja epäluonnolliseksi.

Nykyisessä liikekeskustassa on kyllä vielä laajennusmahdollisuuksia, vaikka se on jo jotakuinkin täydelleen rakennettu. Muuttamalla vanhempia rakennuksia ja rakentamalla uusia saa ainakin konttorihuoneustoja lisääntymään, mutta kauppataarkoitusta varten ei ole paljoakaan enään saatavissa. Se, mikä mahdollisesti vielä löytyy, on ehkä otettu käytäntöön tulevana vuosikymmenenä, jos olot tulevat suosiollisiksi ja kaupungin kasvu saa edistyä rauhassa.

On siis piankin hankittava lisämahdollisuuksia liikekeskustan laajentamiselle.

Kaksi tietä on valittavissa:

1:o, että pakoitamme liikekaupungin laajenemisen Helsingin niemellä nykyisen liikekeskustan yhteydessä, taikka

2:o, että hankimme uusia liikealoja pohjoisemmassa ja suoranaيسsessa yhteydessä nykyisen keskustan kanssa.

Voisimme ajatella vielä kolmatta keinoa, nimittäin luomalla uuden liikekeskustan Suur-Helsingille kauempana pohjoisessa. Asutukset täällä ovat toki siksi vielä alulla ja hajanaisia, että jos näin koettaisimme tehdä, niin olisi tulos ainoastaan toisarvoisten liikekeskustojen luomista ja pääkeskus jatkaisi kehittymistään nykyisellä alallaan. Silloin kun asutus on tihiyntynyt siksi paljon pohjoisemmissa osissa, että suurin osa kaupungin asukkaita asuu täällä, on tietysti täälläkin muodostuva liikekeskusta, mutta tämä on tulevaisuuden asia, eikä se vaikuta nykyisiin oloihin etelässä.

Emme voi jättää liikeolojen järjestämistä nykyisen keskustan ympärillä tulevaisuuden varaan, vaan on se tehtävä hyvinkin pian, jos tahdomme johtaa sen oikeaan suuntaan.

Meillä on siis valittava niiden kahden vaihtoehdotuksen välillä, jotka edellä mainitsin.

Koettamalla pysyttää liikekaupungin laajenemista pääasiallisesti Helsingin niemellä tulisi tämä ensiksi, niinkuin edellä on kerrottu, vaikuttamaan sen, että liike-elämä on pakoitettu sille epäedullisiin oloihin ja toiseksi, vertaamalla tulevan liikekaupungin laajuutta tulevaisen Suur-Helsingin asukasluukuun, huomaaisimme tilastollisten laskelmien nojalla, että suuri osa nykyistä kaupunkia olisi uudelleen muovaeltava joko asuinrakennuksia muuttamalla liikkeille ehkä epäedullisiksi liiketaloiksi tai uudestaan rakentamalla. Seuraus tästä olisi, että Suur-Helsingin tuleva liikekeskusta olisi ainoastaan paikkaus- ja korjaustyötä, eikä voitaisi saada siitä ajanmukaista liikekaupunkia. Toinen seuraus olisi, että mitä kauemmaksi asutusalueet laajenevat pohjoisessa, sitä enemmän tulisi liikekaupunki olemaan eristettynä näistä.

Näin olisimme siis pakoittaneet liikeolomme aivan päinvastaiseen suuntaan kuin kokemuksemme muista kaupungeista osoittaa olevan luonnollista liikekaupungin kehityksessä.

Ainoa jäljelle jäänyt mahdollisuus Helsingin liikeolojen järjestämisessä luonnolliselle ja liikkeitä varten edulliselle kannalle on liikekeskustan suoranainen jatkaminen nykyisestä keskustasta pohjoiseen päin niille alueille, jotka täällä ovat vielä vapaat.

Uuden liikekaupungin kaavoittaminen vielä vapaille alueille toisi sen hyvän mukanaan, että liikekeskusta voisi tulla hyvin ajanmukaiseksi. Nykyistä rautabetonirakennetta käyttämällä ja kaikkia nykyaikaisia uutuuksia rakennusallalla huomioon ottamalla, voisi siitä tehdä malliliikekaupungin. Kun sen lisäksi asutus pohjoisessa aikaa myöten kasvaa ja siellä voi edellyttää uuden keskustan syntymistä, olisi luonnollinen seuraus, että etelästä pohjoiseen kasvava ja pohjoisessa syntyvä keskus yhtyisivät yhdeksi ainoaksi kaupungin alueitten keskellä olevaksi keskustaksi. Liikekeskusta tulisi täten olemaan lähemmässä yhteydessä asutusalueitten kanssa, mutta kumminkin niin järjestettävissä sopivasti kaavoitettuna, että se muodostaa erityisen liikekaupungin sekaantumatta asutusalueille.

Täten kehittyisi Helsingin tuleva liikekeskusta aivan sen mukaisesti, kuin kokemus muista kaupungeista osoittaa olevan luonnollisin ja tarpeenmukaisin.

Meille jää siis jäljelle ainoastaan tutkia tilastollisesti kuinka paljon alaa olisi varattava kaavoituksessa tulevan Suur-Helsingin liikekeskustalle, jotta sen kasvaminen voisi kehittyä järjestelmällisesti ja että se riittäisi pitkiä aikoja eteenpäin.

Tähän on helppo saada vastaus tilastollisilla tutkimuksilla.

Kumminkin, jos pidämme muistossa kuinka paljon Helsingin nykyiselle liikekeskustalle ja niille alueille, joille keskusta on pyrkinyt hajaantumaan, on rakennettu viimeisinä kolmenakymmenenä vuotena vaikka Helsinki on ollut tällä ajanjaksolla verrattain pieni kaupunki, niin antaa tämä meidän aavistaa, kuinka paljon lisärakennuksia tulemme tarvitsemaan liikkeen kehitykselle tulevina kolmenakymmenenä vuotena. Eikä saa unhoittaa, että kolmekymmentä vuotta on pian kulunut kaupungin elämässä ja senkin jälkeen vielä on pidettävä kehitysmahdollisuudet auki.

On siis varattava riittävästi aluetta Suur-Helsingin tulevalle liikekeskustalle nykyisen liikekaupungin pohjoispuolella.

Se asemakaavakilpailu, joka aikaisemmin mainitun rautatiekomitean ehdotuksesta julistettiin Läheisen Töölön kaupunginosan järjestämiseksi, on, vaikkakin se asemakaavakilpailuna tuotti negatiivisen tuloksen, kumminkin yhdessä suhteessa ollut hyödyllinen. Se on kilpailun tuloksen kautta täydellisesti todistanut, että jos rautateitten nykyisiä vaatimuksia hyväksytään, niin ovat ne alat, jotka kaupungille jää jäljelle, aivan liian täpärät, jotta niille voisi kehittyä Helsingin tulevia tarpeita varten kyllin suuri liikekeskusta. Vaikkakaan kilpailuehdotuksissa ei ole varattu kylliksi paljon alaa suorituskkykyisen liikennejärjestelmän saavuttamiseksi, niin on sittenkin se ala, joka jää jäljelle liikkeitä varten, liian ahdas ja rajoitettu. Liikekaupunki tarvitsee paljon tilaa, voidakseen keskittää liikkeen niin vilkkaaksi, että keskusta voi muodostua. Se vapaa alue, joka, jos rautateitten vaatimuksiin suostutaan, tulisi kaupungin osalle, on eteläpäässään ainoastaan vähän yli sata metriä, laskettuna rautateitten vaatimasta alueesta Turun kasarmien alueelle. Tämä vapaa ala levenee kyllä hitaasti pohjoiseen päin, mutta on sittenkin aivan liian ahdas kun ajattelemme, että kaksi niin vaativaa tehtävää on saava paikkansa täällä, kuin Suur-Helsinkiä käsittävä liikekaupunki ja laaja liikenneval-

tatie. Ja kun tämä alue on ainoa mahdollisuus kaupungin kehitykselle, kahdessa näin tärkeässä tehtävässä, niin tyydyttävän tuloksen saavuttaminen on aivan mahdollon.

Siis: Jos valtionrautateitten maa-alavaatimuksiin suostutaan, niin tekee se kaupungille mahdolliseksi järjestää liikeolot siten, että tämä voisi tyydyttää kaupungin tarpeita tulevaisuudessa ja vielä vähemmän siten, että liikekeskustan luominen voisi tulla järjestelmälliseksi. Koska kaupungilla ei ole mahdollisuuksia löytää ratkaisua muualla, niin on selvítettävä, jos vaaditut alueet ovat välttämättömät rautateitten tarpeita varten tai jos on löydettävissä rautateitten järjestelmää varten yhtä edullisia alueita muualla.

3:o. Asemakaavalliset mahdollisuudet tulevaisessa pääkaupungin kaunistamisessa.

Tuskin tarvinnan mainita, että pääkaupunkimme kaunistaminen pitäisi olla ei ainoastaan valtion ja kaupungin, mutta myös jokaisen kansalaisen läheisenä pyrintönä.

Helsingin kaupunki sijaitsee kauniilla paikalla, vesien ja saarien ympäröimänä. Löytyy paljon tilaisuutta, jos tästä otetaan vaari, rakentaa rantapuistoja y. m. kaupungin koristamiseksi. Tämä antaa kaupungille viehättävän leiman.

Mutta kaupunki on sitäpaitsi pääkaupunki ja on siis Helsingille luotava semmoinen pääkaupungin leima, että se voi kertoa kulttuuri- ja kauneuspyrinnöistämme eri aikajaksoina kaupungin kasvaessa.

Helsingin kaupunki alkoi monumenttaalisuuden merkeissä. Engel rakensi Senaatintorin karkeaan luontoon pienten puuhökkeliä ympäröimänä. Mitä olisi Helsinki Suomen pääkaupunkina, jos ei Senaatin toria löytyisi? Mielihyvällä viemme ulkomaalaiset vieraamme tälle torille ja olemme ylpeät siinä tietoisuudessa, että tämä on Suomen pääkaupunki.

Senaatintori on kaupungin alkuajoilta ja todistaa sen ajan pyrkimyksistä muodostamaan maalle kauniin pääkaupungin. Mutta sen lisäksi kertoo tämä kaupunkirakenteellinen taideteos meille, että meidänkin velvollisuutemme on jatkaa samassa hengessä ja tehdä kaikkemme pääkaupunkimme kauneuden korottamisessa.

Kuluneet vuosikymmenet ovat kasvattaneet Esplanaadipuiston ja reunustaneet sen rakennuksilla kauniiksi kaupungin keskustaksi. Sillä on sopivat mittasuhteet nykyisen kaupungin suuruuteen nähden. Se on hyvä esimerkki kuluneitten aikojen kauneusrienoista.

Mutta kaupunki kasvaa edelleen.

Nyt meidän on rakennettava perustus kaupungin kasvamiselle siten, että tulevilla ajoilla on mahdollisuus muodostaa suurennetulle pääkaupungille sen mittasuhteita vastaava monumenttaalin ja arvokas keskusta, jotta tämä kaupunkirakenne- ja rakennustaiteellisesti voisi tulkita aikamme ja tulevien aikojen kauneusrientoja.

Tämä on meidän velvollisuutemme maatumme ja kansaamme kohtaan.

Meillä on hyvä tilaisuus tehdä niin ja kaikki mahdollisuudet ovat meillä edessämme. Se alue, joka pohjoisessa odottaa kaupungin kasvamista, on vapaa, sen asema Suur-pääkaupungin alueilla on keskeinen, se muodostaa luonnollisen jatkon kuluneitten aikojen luomisista: Senaatintori—Esplanaadipuisto—Suur-pääkaupungin keskus.

Suur-Helsingin keskustasta voi siis kehittyä kaunis, arvokas ja monumenttaalin kaupunkirakenteellinen taideteos kunniaksi maallemme, jos me nyt johdamme kaupungin kaavoituksen oikeaan suuntaan.

Mutta tämän voimme tehdä ainoastaan sillä edellytyksellä, ettei rautateitten maa-alavaatimuksiin suostuta.

Jos taas tähän vaatimukseen suostutaan, niin jakautuu kyseessä oleva alue kahteen kaupungille hyvin epäedullisesti muodostettuun osaan, joista rautateille on tuleva puolet.

Kaupungin osa tästä alasta tulee olemaan niin rajoitettu, että jos tälle kaavoitetaan ne tarpeelliset tehtävät, jotka edellisessä olen maininnut, pikaliikennejärjestelmä ja liikekeskustan laajeneminen, niin ei monumenttaalisesta pääkaupungin kehittämisestä voi tulla kysymystäkään. »Pikku kaunisteleminen» on silloin ainoa mahdollisuus ja tässäkin on ratapihojen likeinen naapuruus monen kilometrin pituudelta oleva ainaisena esteenä arvokkaan leiman saavuttamisessa pääkaupungille. Kaupungin alueet ovat mahdollisuuksien mukaan jaettavat eri tarkoituksia varten, eikä jää tilaa paljon kaunisteleamiseen. *Ratapihat, joitten alue on suunnilleen yhtä suuri kuin kaupungin, muodostavat kaupungin alojen vieressä yhtenäisen kokonaisuuden.*

Rautateitten tavarapiha on siis oleva se monumenttaalin luominen, jonka aikamme jättää jälkeensä ja joka on kertova tuleville sukupolville, kuinka me olemme järjestäneet Suur-pääkaupunkimme kauneusmahdollisuudet.

Näin ei saa tapahtua.

Siis: Jos valtionrautateitten maa-alavaatimuksiin suostutaan, niin on tehty mahdottomaksi kaupungin tulevan keskustan kaavoittaminen siten, että semmoisen monumenttaalisen kaupunginosan luominen täällä olisi tehtävissä, että se vastaisi tulevan Suur-pääkaupunkimme arvoa. Koska tämä alue on kaupungille ainoa mahdollisuus tässä tehtävässä, niin on selvitettävä, jos vaadittu alueet ovat välttämättömät rautateitten tarpeita varten tai jos on löydettävissä rautateitten järjestelmiä varten yhtä edullisia aloja muualla.

Kaupungin asemakaavakonttorin suunnitelmat uuden keskustan supistetuille aloille.

Edellisessä olen käsitellyt niitä pääasiallisia vaatimuksia, joita on asetettava sille alueelle, joka nyt on riitakapulana kaupungin ja valtionrautateitten välillä.

Tämä esittely ei ole suinkaan täydellinen, eikä pyri selvittämään koko asian tilaa. Sillä on muistettava, että Helsingissä pääkaupunkina on varattava kyllin tilaa yleisille rakennuksille erilaisia tarpeita varten. Moni näistä on luonnollisesti saava paikkansa tulevassa keskustassa korottaakseen pääkaupungin leimaa. Kaikkia näitä seikkoja on kaupunkikaavoittajan pidettävä mielessä, kun hän laskee kaupungille tarvittavien olojen laajuutta kysymyksessä olevalla alalla. Jos siis rautateitten nykyisiin vaatimuksiin suostutaan ja oloja tiukistetaan näin, niin on tässä annettu kaupunginasemakaavakonttorille mahdoton tehtävä suoritettavaksi. Ja selvää on, suoritettakoon tämä tehtävä kuinka hyvästi tahansa, ei se voi millään lailla vastata kaupungin vaatimuksia kauankaan aikaa.

Kaikki ne suunnitelmat, jotka asemakaavakonttori on laatinut sen jälkeen kun kaupungin ja rautateitten rajat ovat käydyt, ja joista minun on annettava lausuntoni, todistavat ylläolevan todellisuuden. Asemakaavakonttori tietää sen

vallan hyvin itsekin. Siitä johtuukin arkkitehti Aminoff'in aikaisemmin esitetty lausunto.

Nämä asemakaavakonttorin laatimat suunnitelmat eivät suinkaan ole aiotut lopullisiksi suunnitelmiksi, vaan ovat ne aiotut ainoastaan antamaan selvitystä siihen, mitä mahdollisuuksia kaupungilla on nyt jäljelle jääneen ahtaan alan käyttämiseksi.

Suunnitelmissa on koetettu jakaa ala eri tavoin niin että liikennevaatimukset ensiksi tulisivat tyydytetyiksi ja sitten on loput alasta jaettu liiketarkoitusta varten niin paljon kuin on saatu mahtumaan. Tuloksena on kaikissa näissä tietysti sama jylhä, borneerattu, kylmä kivierämaa kuin aikaisemmissakin osissa kaupunkia.

Selvää on, että liikekeskustan luonne pitää olla semmoinen, että se kuvastaa tarkoitustansa. Sen pitää olla käytännöllisesti kaavoitettu ja jaettu sopivan suuruisiin kortteleihin siten, että liike-elämä voi tulla kyllin keskitetyksi. Mutta pitäisi kumminkin löytyä mahdollisuuksia järjestää tämä tärkein osa tulevan pääkaupunkimme liikekeskustasta siten, että se saa kaupunkirakennetaiteellisesti ylevän leiman. Eihän puistotetut bulevaardit estä liike-elämää, senhän näkee jo meidänkin oloistamme, Pohjois-Esplanaadikatu esimerkkinä pitäen, ja Unter den Linden Berliinissä on hyvä liikekatu, vaikkakin se on Saksan pääkaupungin keskeisin ja monumenttaalisin katu.

Puistotettuja katuja meillä ei suinkaan ole liiaksi paljon Helsingissä. Totta kyllä on edellämainituissa ehdotuksissa koetettu säilyttää Läntistä Viertotietä puistotettuna, mutta sehän kuuluu aikaisempaan alaan eikä siihen, mikä nyt on kaavoitettava. Sitäpaitsi, jos ei tällä taholla voi saada muuta kyllin suorituskykyistä liikennereittiä, on Läntinen Viertotie tuleva liikennekaduksi ja silloin on kysymys, voiko tätä säilyttää puistotettuna kun liikenne kasvaa. Ei suinkaan.

Väärin on toiselta puolen muodostaa Läntisestä Viertotiestä pikaliikenneväylä. Se jo muotonsa puolesta on oleva paikallis- ja asutuskatu yleisine rakennuksineen ja asutusaloineen. Se ei ainoastaan olisi säilytettävä puistotienä, mutta sitäpaitsi pitäisi olla tilaisuus tämän tien itäpuolella säilyttää jonkun verran puistoreunustaa eristämään asutuksen liikekaupungista. Olisi nimittäin hyvin toivottavaa, että näillä tienoin saataisiin jonkun verran puistoa. Mutta jos koetettaisiinkin näin tehdä, ei kumminkaan saisi kaavoittaa puistoa sillä tavoin kuin esimerkiksi arkkitehti Kallio on tehnyt ehdotuksessaan, nimittäin asettamalla puiston keskelle kaavoitettua aluettaan niin, että sisäinen puoli kortteleista saa asutusluonteen ja ulkopuoli liiketalonluonteen. En tällä tahdo sanoa, ettei sisäinenkin puistikkoo reunustava osa voisi tulla liiketarkoituksiin ja että puiston leveys estäisi sitä tästä, mutta niinkuin hän on suunnitellut puistoalansa, tulee se olemaan liike-elämästä eristetty puisto ja siis luonteensa puolesta käytännössä vähemmän tarkoituksen mukainen liike-elämän kehittymismahdollisuuksissa.

Jos tahdomme välttää pikaliikenteen kehittymistä Läntiselle Viertotielle, on meidän Läheisen Töölön alalla saatava kyllin leveä pika- ja pääliikennereitti.

Tämä reitti vaikkakin sen päätehtävä on pikaliikenteen välittäminen, on samalla oleva nykyisen kaupungin liikekeskustan yhtämittaisesti jatkuva pääliikekatu. Näin ollen se on antava koko kaupungille lemansa. Ja, jos me tahdomme muodostaa kaupunkimme ei ainoastaan käytännölliseksi vaan myöskin kauniiksi, on tämä liikenne- ja liikekatu siis oleva pääkaupunkimme tulevan keskustan monumenttaalisin osa. Se on siis kaavoitettava leveäksi puistoitetuksi kaduksi. Mutta jos taas näin tehdään, ei meille jää alaa liikkeen kehitykselle täällä muutoin

kuin hyvin kaitaisesti venytettyjä kortteleita, jotka eivät voi keskittää siksi paljon liike-elämää, että se tulisi niin vilkkaaksi kuin liikekeskustalla vaadittaisiin.

Meille ei siis jää muuta mahdollisuutta jäljelle kuin tehdä niin kuin aikaisemmin esitetty rautatiekomitean lausunto proosallisesti neuvoo: Tehdä suuri etelästä pohjoiseen kulkeva valtakatu ja sitä reunustamaan tavarapihan läheisyyden vuoksi edullisesti sijaitsevia liiketontteja.

Tämä on kyllä hyvin yksinkertainen neuvo. Mutta silloin supistuu kaupunkimme *liikekeskusta* ainoastaan *tavarakeskustaksi* ja sen ympäristö kolkoksi kivierämaaksi. Ja tämä kivierämaa on rautateitten ratapihan ja tavara-aseman idyllisen ympäristön kanssa muodostava pääkaupunkimme komean keskustan.

Todellakin mieltäylentävää!

*

Asemakaavakonttori koettaa kumminkin kaikkensa päästäkseen pulmasta. Niin on muun muassa ehdotettu, että kaupungin kehitys kasvaisi yli ratapihan kokonaan tai ainakin osittain. Tällä tavalla koetetaan saavuttaa laveampaa kaupungin alaa, ja tämä tapa olisi sitäpaitsi omiaan kätkemään rumat ratapihat ja antamaan mahdollisuutta kauniimman kaupungin muodostumiselle, etenkin jos koko rautatieala, ehkäpä vaihtoehtoisesti Helsinginkatuun asti, tulisi ylitserakennettavaksi.

Rautatiealojen ylitserakentaminen on osottanut olevan hyvä keino erinäisissä tapauksissa. Muun muassa on näin tehty New York'in Grand Central Station'issa. Ennen sanotun rautatiejärjestelyn uudestaan rakentamista oli tämä kolkkoa ja nokista rautatiealuetta, joka tunkeutui syvälle Manhattan niemellä ja joka rumensi ympäristönsä siinä määrin, että paremmat kaupunginosat pyrkivät kehittymään muualla. Uudestaan rakentamisen jälkeen on täällä saatu yksi maailman suurimpia asemia aivan kokonaan maan alle ja tämän aseman yhteydessä on maanalaisen kaupunginradan suuri keskus, jossa radat useissa kerroksissa lävistävät maaperän rautateitten alapuolella. Rautatieratojen yläpuolella on kasvanut aivan uusi komea kaupungin osa muhkean Park Avenue'en halkaisemana ja tämän Avenue'n sekä 42 kadun risteyksen ympäristössä on nyt New York'in paras liikekeskus. Moni New York'in suurimmista hotelleista on maanlaisessa yhteydessä Grand Central Station'in kanssa, sillä tämä maanalainen järjestelmä on niin paljon hyväkseen käytetty, että myöskin jalkaisin kävijöillä on hyvä katuyhteys maan alla.

Samaan tapaan kuin New York'issa, laadin minä ehdotukseni Chicagon keskusasemaksiksi. Tämä 42 raiteinen asema, johon sitäpaitsi keskittyi laaja tavara-asema ratapihoineen kuin myöskin kaupunkiradat, oli kauttaaltaan maan alle suunniteltu ja tämän yläpuolella oli korkeilla rakennuksilla suunniteltu kaupunginosa.

Näin voi kyllä tehdä suurkaupungeissa ja suurissa oloissa, missä maa-ala on hyvin arvokasta ja missä jokaisesta neliömetristä maata täytyy ottaa vaari. En tahdo kumminkaan sanoa, ettei voisi meilläkin tulevaisuudessa kaupunkia ajatella rakennettavaksi ratapihojen yli, etenkin jos maa-ala tulee siksi arvokkaaksi, että tällainen rakennustapa näyttäytyy taloudellisesti edulliseksi ja jos tilan ahtaus pakottaa meitä tällaisiin ryhtymisiin, niin kuin on tapahtunut New York'in Grand Central Station'in ympärillä.

Mutta meidän on ennenkaikkea nyt, kun meillä vielä on mahdollisuuksia siihen, koetettava välttää tilanahtauden kiristämistä siinä määrin, että tällainen keinotekoinen maa-alan laajentaminen tulee välttämättömäksi.

Me voimme kyllä nykyajan rakennusteknisillä keinoilla hyvinkin edullisesti korottaa kaupunkialaa niin, että olemme tilaisuudessa käyttämään alapuolelle jäänyttä tilaa erinäisiin tarkoituksiin, vieläpä liikennetarkoituksiinkin, niin kuin olen ajatellutkin Suur-Helsingin asemakaavaa laatiessani kaupungin liikekeskustan semmoisilla aloilla, joissa tällainen rakennustapa paikallisia olosuhteita vaarinottaen näyttäytyy suotavaksi ja yleiselle järjestelmälle edulliseksi ja josta myöhemmin Suur-Helsingin asemakaavan yhteydessä tulen tarkemmin selostamaan.

Tällainen tehtävä voi olla hyvinkin yksinkertaista siitä syystä, että maan yläpuolella oleva katu- ja rakennusten pohjapiirrosjärjestelmä ja maan alla olevat jopa yksinkertaisemmat liikennejärjestelmätkin voidaan edullisesti tehdä niin, että niissä on johdonmukainen yhdenmukaisuus saavutettavissa. Mutta aivan toinen asia on yhdistää yhtenäiseksi rakennejärjestelmäksi kaksi kaavoittamisessa niin toisistaan vierasta elintä kuin keskustapiha moninaisine vaatimuksineen ja yläpuolella oleva liikekaupunki. Tämähän on kyllä tehtävissä ja tällaista on, niin kuin jo mainitsin, tehtykin, mutta vaatii se usein turhan kalliita rakenteita, jotka ovat monissa kohdin epäedullisesti sijoitettuna, jos tahtoo molemmat järjestelmät niin hyvin maanalaiset kuin maan yläpuolella olevat suunnitelluiksi niin tarkoitukseensa sopiviksi ja toisistaan riippumattomiksi kuin suinkin.

Minä olen ollut tilaisuudessa tutkimaan New York'in maanalaisten asemien niin hyvin Grand Central Station'in kuin Pennsylvania Rail Road Station'in rakennustapoja ja olen huomannut, että täällä on uhrattu äärettömiä rahasummia järjestelmän toteuttamisessa. On kyllä totta, että raiteet ovat usein monessa kerroksessa ja että tämä on vaikeuttanut rakenneoloja huomattavasti, mutta vaikkakin me tässä suhteessa olisimme edullisemmassa asemassa huomaaisimme kumminkin, että tällainen järjestelmä meillä tuskin olisi toteutettavissa.

Jos taasen tulisi kysymykseen, että tavara-asemaryhmät muutettaisiin kauemmaksi pohjoiseen ja tehtävä rajoittuisi siten, että ainoastaan henkilöasemarata olisi ylitserakennettava, niin olisi kysymyksemme vähemmän arveluttava. Kuinka katujen korkeussuhteet tässä tapauksessa järjestettäisiin rautatien yläpuolella olevan kaupungin ja muun kaupungin välillä, en tiedä, mutta luulen, että tulisimme vaikeuksiin tässä suhteessa. Kaikissa tapauksissa olisi voitettu ala niin pieni verrattuna niihin suuriin kustannuksiin ja vaikeuksiin, jotka se toisi mukanaan, että tuskin tarvitsemme tätä asiata sen enemmän ajatella.

Yllä olevan perusteella voimme siis tulla siihen johtopäätökseen, että meidän oloissamme, ainakin vielä, emme katso olevan onnellista turvautua tällaisiin rakenteisiin kaupunkikaavaa laatiessa. Se ainoastaan veisi meidät harhaan, sillä tulisimme myöhemmin kumminkin huomaamaan, että olemme pakoitetut hakemaan ratkaisun toisella suunnalla.

*

Tarkastettuani lähemmin kaupungin asemakaavakonttorin ehdotuksia ja kaikkia niitä näkökohtia, joita niissä on tahdottu tuoda esille, olen vaan vahvistunut aikaisemmassa vakaumuksessani, että kaupunki on tullut hyvin ahtaisiin oloihin sentähden, että valtionrautateille on myönnetty liian paljon alaa juuri sillä paikalla, jossa kaupunki enimmäkseen tarvitsisi vapaat kädet asemakaavansa jatkamisessa pohjoiseen päin. Tällä kohdalla on kaupungin ja rautateitten edut ristiriidassa toistensa kanssa. Kummalla puolella on annettava sijaa?

Kaupungilla ei ole mahdollisuuksia laajenemiseen muilla suunnilla.

Onko rautatiellä?

III. Valtionrautateitten ratapihajärjestelmien tähänastinen kehittäminen.

Kun rautateitten maa-alavaatimukset, niin kuin edellisestä käy selville, estävät kaupungin kehitystä pohjoisella suunnalla siinä määrin, että tämä niin hyvin käytännöllisissä kuin myöskin kauneussuhteissa tulee miltei mahdottomaksi, niin johtaa tämä asian seikka aivan luonnollisesti edellisessä jo usein toistettuun kysymykseen, josko rautateillä olisi mahdollisuuksia saada sopivia maa-aloja järjestelmiensä varten muualla.

Tämä kysymys ei ole syntynyt nyt, kun rautateitten maa-alavaatimukset ovat tulleet esitetyiksi. Sitä on pohdittu jo pitkäiset ajat. Ne, jotka ovat olleet tekemisissä kaupunkialojen kaavoittamisen kanssa ja joilla on ollut selvillä kaupungin kasvamisen ja siitä johtuvat alueitten laajenemiset, ovat jo kauan toivoneet saada vastausta siihen, mitenkä rautateitten alueitten ja järjestelmien on suhtauduttava kaupungin kasyamiseen. Suur-Helsinki-suunnitelma pohtii jo tätä kysymystä.

Epäilemättä on siis rautateitten puolelta jo kauan oltu tietoisia tästä seikasta ja olisihan siis vallan luonnollista edellyttää, että tämä kysymys olisi ollut heidänkin mielessään ja että rautateittenkin taholta olisi ollut edullista tuleviin toimenpiteisiinsä nähden saada selvyyttä heille niin tärkeässä tehtävässä.

Minä en puolestani tiedä, josko rautateitten puolelta on koitettu selvittää tätä asiata positiivisilla ratkaisemisilla, mutta päättäen siitä kuinka rautateitten asioita on tähän asti hoidettu, antaa se minulle syytä siihen luuloon ettei näin ole tapahtunut. Insinööri Tammio on kyllä koettanut selvittää kysymystä, mutta se on ollut aivan yksityistä laatua.

Asian valaisemiseksi on siis edullista, että luomme katsauksen rautateitten tähänastiseen kehitykseen saadaksemme vastauksen kysymykseemme kehityksen kulusta ja kehityksen varrella tapahtuneista toimenpiteistä.

Helsingin ratapihajärjestelmän uudistaminen vuosisadan vaihleessa.

Jos seuraamme Helsingin ratapihan kehityskulkua sen alkuaajoista meidän päiviimme saakka, niin huomaamme, että ratapihan ja pääaseman sijointus on ollut sama koko ajan ja sen verran kuin ratapihan kaavoittamisen perusajatuksesta voi puhuakkaan on se pysynyt muuttumatta.

Löytyy eri kertomuksia siitä, minkätähden rata johdettiin juuri Eläintarhan kallioitten läpi Helsinginniemielle. Mikä näistä kertomuksista on tosi ei tässä yhteydessä ole mistään merkityksestä. Pääasia on että pääasema radan näin johdettua sai sen paikan, missä se vieläkin on. Aivan luonnollista onkin, että pääasema silloisissa oloissa asetettiin tälle paikalle. Rautatieolot olivat silloin hyvin alhaisella kannalla ja asema oli pikkuasema, eikä kaupungin kasvamisesta silloin ollut puhuttakaan.

Myöhemmin rupesi kaupunki kasvamaan ja vuosisadan vaihteessa muuttuivat olot sekä kaupungissa että rautateillä siksi paljon, että oli välttämätöntä ottaa asiat keskustelun alaisiksi ja oli päätettävä tulevasta rautatiepolitiikasta.

Uusi ajanjakso oli nyt alkava rautatien historiassa. Tärkeä askel oli otettava tulevaisuutta silmälläpitäen.

On vaikea tietää, mitä rautatien asianomaisten kesken silloisissa rautatien asioitten uudelle kannalle asettamista koskeissa neuvotteluissa tapahtui ja mitä

uusia ajatuksia tuli esille. Mutta tuloksen me tiedämme: Olot jäivät entiselleen. Ainoastaan parannuksia ja laajennuksia oli tehtävä ja apua sisäisen järjestelyn parannuksiin haettiin ulkomailta. Saksalainen insinööri Gleim kutsuttiin neuvonantajaksi ja uuden ratapihan kaavoittajaksi. Gleim otti tehtäväkseen ratapihan suunnittelun luultavasti edeltäkäsien määrättyjen ohjauksien mukaisesti. Hän toimitti tehtävänsä ainoastaan rautatien sisäisiä oloja harkiten, ja monien keskustelujen jälkeen valmistui lopullinen ehdotus v. 1904.

Niin tuli siis Helsingin ratapihan tuleva politiikka määrättyksi.

Vuosisadan vaihteessa oli rautatieliikenne jo meilläkin hyvin paljon kehittynyt. Jos olisimme verranneet rautatie- ja ratapihaolojamme silloin niihin olosuhteisiin, jotka meillä vallitsivat pari tai kolme vuosikymmentä aikaisemmin, niin olisimme olleet tilaisuudessa vetämään jokseenkin selvän kehitysviivan tulevaisuuden varalle. Meillä oli sitäpaitsi tilaisuus verrata omaa kehitystämme muihin maihin, seurata kehityskulkua siellä ja sieltäkin vetää johtopäätöksemme.

Samaten kaupungin laajenemisessa. Helsinki kasvoi kasvamistaan ja tämä olisi ollut tärkeä asia otettavaksi huomioon asioitten päättämisessä. Helsingin asukasluku oli v. 1870—28,000, vuonna 1880—43,000, vuonna 1890—61,000 ja vuosisadan vaihteessa oli tultu 93,000:een. Siis tasainen nousukurva ylöspäin. Tämä vaikutti tietysti kaupungin alaan ja huomattiin jo, että kaupunki oli kasvamassa pohjoiseen päin.

Silloisen Helsingin olosuhteita tutkimalla ja näitä vertaamalla ulkomaisiin oloihin, olisi pitänyt johtaa rautatienviranomaisten neuvottelut kahteen periaatteelliseen kysymykseen.

1:o, ratapihan sijoittaminen.

2:o, ratapihan järjestelmä.

Nykyisen pääaseman rakentaminen.

Kun minun on selitettävä koko asian tilanne niin että saataisiin täydellinen kuva rautateitten kehityksestä, on minun vedettävä esille asioita, jotka omasta puolestani tahtoisin olevan unhoituksissa.

Kesällä vuonna 1899 oleskelin minä Frankfurt am Main'issa ja tutustuin silloin saksalaiseen suureen rautatieasemaan ja sen sijoittamisvaiheisiin, jotka pitkäaikaisen riidan jälkeen johtivat siihen, että luovuttiin vanhasta aseman paikasta Ringstrassen yhteydessä ja siirrettiin asema kauemmaksi, täten käyttäen hyväksi vapautettua alaa kaupungin alueen suurentamiseksi. Kiinnitin huomioni silloin tähän seikkaan ainoastaan arkkitehdin kannalta. Tämä oli minusta oivallinen esimerkki näyttämään, kuinka tärkeätä on rakennuksen oikean paikan löytäminen asemakaavassa ja kaupunkikuvien laatimisessa. Tähän aikaan en vielä välittänyt sen enempää ratapihoista ja rautatiemiesten riennoista enkä edes tietänyt, että Helsingissä oli otettu tai oltiin aikeissakaan ottaa esille kysymys ratapihan uudistamisesta.

Mutta vuonna 1904 ollessani ulkomailla vartavasten rautatieasemia tutki-
massa oli minulla positiivinen tehtävä, nimittäin Helsingin uuden asematalon rakentaminen, edessäni. Silloin kiinnitin huomioni aivan uudelta kannalta Frankfurt am Main'in aseman sijoittamiskysymykseen.

Kun minun siis samana vuonna oli ruvettava laatimaan ensimmäinen ehdotukseni Helsingin asemataloksi ja rautateitten hallinto-rakennukseksi, niin ehdotin silloiselle asematalon ensimmäiselle rakennuskomitealle, että ennenkuin mentiin

kauemmaksi töissämme olisi meidän pohdittava, josko samanlaatuinen toimenpide, joka Frankfurt am Main'issa oli niin onnellisesti aikaansaatu, voisi tulla toteutetuksi meilläkin. Meillähän oli samanlaiset mahdollisuudet ja samanlaiset edut kalliin maa-alan vapauttamisessa Kaivokadun ja vastaisen aseman välillä. Ja meillä oli kyllin syytä tehdä niin.

Mitään estettä tämänlaisen toimenpiteen aikaansaamiseksi meillä ei silloin ollut, sillä uusi ratapiha oli vielä ainoastaan paperilla ja maa-alan suhteen oli aivan vapaat kädet.

Tätä ei otettu kuuleviin korviinkaan. Minun esitykseni oli ainoastaan yksityistä keskustelua komitean jäsenten kesken, enkä tahdo tässä millään tavalla syyttää komitean jäseniä lyhytnäköisyydestä tai vitkaudesta toimia asian hyväksi suuremmissa piirteissä. Eikä se heille kuulunutkaan. He olivat virallisesti valitut toimimaan niin, että uusi asematalo tulisi määrätyn kaavan mukaisesti ja määrätylle paikalle rakennetuksi ja heillä ei ollut nähtävästi mitään sananvaltaa ratapihapolitiikassa. Sitäpaitsi he kaiketi oivalsivat kyllin hyvin, miten asioita katseltiin asianomaisella taholla ja tiesivät ettei mitään ollut voitettavissa aikaisempien päätöksien repimisyrityksellä. Uusi ratapiha oli hyväksytty. Sat Sapiienti.

Siinä he kaikesta päättäen olivat oikeassa.

Minun tehtäväni taasen oli laatia asematalon piirustukset komitean osotusten mukaan eikä sekaantua rautateitten sisäisiin asioihin. Minäkin tiesin aivan hyvin, että olisi ollut turha potkia tutkainta vastaan. Sitäpaitsi olin varma siitä, etten silloisissa oloissa olisi saanut yleisempää kannatusta, ja muistaen miten pitkäaikainen riita Frankfurt am Main'issa oli ollut oli minun jätettävä asia sikseen.

Asematalo rakennettiin siis niin kuin tiedetään sille paikalle, jolle Gleim'in suunnitelma sen määräsi.

Eihän todenteolla voinut odottaakaan, että rautateitten asianomaiset ja asian tuntijat olisivat ottaneet tehtävänsä niin laajasti, että olisivat siihen sekoittaneet myöskin kaupungin kasvamispolitiikan ja siten määränneet tehtävänsä laadun. Eihän kaupungin viranomaiset itsekään huolehtineet liioin omista askareistaan. Rautatieläiset ovat kasvatetut sekä meillä että hyvin yleisesti muuallakin siihen, että heidän on pidettävä silmällä ainoastaan rautateitten etuja. Tämän tähden syn-
tyykin niin usein vaikeuksia kaupunkien ja rautateitten yhteistyössä.

Mutta jo rautateitten omissa kysymyksissä syntyy sangen usein vaikeuksia sen tähden, ettei ole kyllin opittu ymmärtämään järjestelemisen taidetta ja sen suhtautumista olojen muuttumiseen, vaan on sen sijaan pantu pääpaino hetken tarpeisiin. Rautatietraditsionit eivät mene pitkälle taakse ajassa. Pääasiallisesti nämät traditsionit ovat olleet ainoastaan ratapihojen rakentaminen siinä missä niitä tarvitaan ja sen mukaan kuin niitä tarvitaan, ja jos olot kasvavat liitetään raiteita lisää. Tapahtuuhan toki suuremmissa oloissa, että omintakeisia, onnellisesti luotuja järjestelmiä on kehitetty olosuhteitten pohjalle. Meillä tätä ei ole tähän asti nähty.

Kun nyt vuosisadan vaihteessa Helsingin ratapiha oli järjestettävä uudelle kannalle ja kun tämä järjestely olisi pitänyt tapahtua niin, että se voisi toimia pitkiäkin aikoja ja ottaa vastaan suuriakin muutoksia, niin olisi luullut, että mielet rautatien omalla taholla olisivat olleet vastaanottavaisia näkemään asiat suuremasti kuin edellisinä aikoina.

Mutta näin ei aina tapahtunut. Päinvastoin koetettiin useissa kohden kiristää tehtävät niin pieniksi, että ne tuskin vastaisivat hetken vaatimuksia, saatikka siten pitemmän ajan eteenpäin. Omasta kokemuksesta aseman rakennuksen aikana

tulin huomaamaan, kuinka vähän katsottiin eteenpäin ja kuinka ahtaasti asioihin suhtauduttiin hyvinkin tärkeissä tapauksissa.

Huolimatta nykyaikaisessa asematalossa välttämättömimmistä vaatimuksista tilan saamiseksi monenlaisiin tärkeälaatuisiin tarpeisiin, jotka minä koetin asemataloon sovittaa, mutta jotka eivät saaneet tulla sinne, sain muussakin suhteessa laatia piirustukset vasten vakaumustani.

Gleim oli suunnitellut uuden asematalon ratapihan kuusiraiteiseksi. Lopullisia asematalon piirustuksia laatiessani tiesin, että tämä oli liian ahtaasti laskettu jo silloiseen liikenteeseen nähden. Helsingin asemapäällikkö Barsokevitsch vaati puolestaan kahdeksan raidetta voidakseen hyvästi järjestää liikenteen asemalla ja koetti kaikin tavoin saada vastaavan muutoksen asematalon ratapihan kaavassa. Kun tämä ei hänelle onnistunut, koetin minä tehdä asematalon ehdotuksen niin, että myöhemmin olisi ollut mahdollista saada raiteita lisäksi. Kun tämä olisi jonkin verran muuttanut Gleim'in raidejärjestelmää, ei tähän suostuttu, Gleim'in järjestelmä oli teknillisellä asiantuntemuksella niin tarkasti laadittu, ettei niissä saanut centimetriäkään muuttaa.

Ainoa keino, mikä minulle jäi jäljelle, oli saada parannus aikaan niin, että pikatavara-aseman siipi, joka ratapihan länsipuolella tulisi rajoittamaan suurentamista, tulisi rakennetuksi yhdensuuntaisesti asematalon päärakennuksen kanssa niin, että ratapihan läntinen puoli jäisi vapaaksi tulevalta laajentamista varten. Kun en tässäkään onnistunut ja kun kumminkin olin vakuutettu siitä, että ratapihan sulkeminen oli erehdys, katsoin sen minulle asematalon arkkitehtinä oman tunnonasiaksi koettaa kaikki keinot tämän erehdyksen ehkäisemiseksi. Menin siis, kun lopulliset piirustukset jo olivat senaatissa vahvistettavina, selvittämään näkökohtani kulkuneuvoston päällikölle ja ehdotin, että ainakaan kysymyksessä olevaa osaa piirustuksista ei olisi vielä vahvistettava ennenkuin asiasta on päästy täyteen selvyYTEEN. Ei tämäkään auttanut.

Minä olen aina ollut siinä luulossa, että pääasemaratapihan sulkeminen oli Gleim'in aloitetta. Insinööri Tammion historiallisesta esityksestä Helsingin ratapihan vaiheista huomaan kumminkin, että Gleim oli alkujaan samaa mieltä pidettä kuin minä sittemmin olin, ja että ratapiha sai suljetun muotonsa rautatieviranomaisten painostuksesta.

Me tiedämme, mitä näissä mainituissa seikoissa on myöhemmin tapahtunut. Uusia raiteita on täytynyt sulloa asema-ratapihan ahtaille aloille, ja tuskinpa oli asematalo otettu käytäntöön, kun huomattiin, että pikatavarasiipi oli onnettomasti sijoitettu, ja nyt se on tuomittu revittäväksi.

Rautateitten sisäisen järjestelmän puute.

Nämät esittämäni esimerkit eivät ole ainoat toteamaan, että ratapihan uudelleen järjestäminen on ollut vaan kaavatonta hapuilemista. Vuosi vuodelta on tultu huomaamaan, että on laskettu liian alhaisten suuruuksien kanssa, vuosi vuodelta on täytynyt täydentää suunnitelmaa.

Insinööri Tammio kirjoittaa tätä asiata kosketellessaan Teknillisessä aikakauslehdessä: »Tämä noin 25 vuotta sitten aloitettu ratapihansuunnittelutyö on siis tullut loppuunsa toteutetuksi, ei alkuperäisissä puitteissaan vaan tuntuvasti jo työn kestäessä laajennetun suunnitelman mukaan. Ja siitä huolimatta ei tämä suunnitelma nyt valmiiksi rakennettuna suinkaan oikeuta jättäytymään toimeettomaksi tulevaisuuteen nähden, sillä sen sisältämä perusajatus ei anna viittaustakaan siitä,

mitä tietä tästä eteenpäin olisi kuljettava, ja nykyiset laitteet eivät pitkiksikään ajoiksi eteenpäin riitä. Pasilan järjestelypihalla voidaan kylläkin toimeentulla joku vuosi eteenpäin raiteita sinne jonkun verran lisäämällä suurin kallionlouhimiskustannuksin ja saavuttamatta suurempaa tottumusta sen käytössä ajan mukana. Mutta mitään kunnollista ja harkitulle perusajatukselle pohjautuvaa suorituskysystä järjestelyratapihaa nykyaikaisessa merkityksessä ei rantaradan sillan alapuolelle jo maastosuhteiden ja paikanahauden takia voida saada. Tähän tulee lisäksi, että se on muodostanut vähitellen raiteita sinne lisäämällä, ilman että, säästäväisyyssyistä, aikanaan olisi suoritettu perusteellinen »leikkaus» raiteistossa paremman perusajatuksen suunnan saavuttamiseksi ratapihalle.»

Tämäkin arvostelu menee samaan suuntaan ja toteaa puolestaan, että järjestelmän puute pakottaa asianomaiset paikoittaisiin parantelemisiin ja paikkalemisiin ilman minkäänlaista lopullista ohjelmaa.

Esiintuodut esimerkit todistavat, että se uudistamistyö, mikä alettiin vuosisadan vaihteessa rautatieolojen parantamiseksi, johdettiin heti alusta puutteellisen harkinnan takia väärälle uralle.

Mitä nyt tehdään? Jatketaanko yhä samaa uraa tai muutetaanko se niin, että nykyisten rakenteitten tuleva laajentaminen tapahtuisi siten ohjattuna, että vanhasta voitaisiin vähitellen muuttaa uuteen perinpohjaisen harkinnan pohjalle luotuun järjestelmään, ja että tämä uusi järjestelmä olisi sopusoinnussa kaupungin tehtävien kanssa?

Jo se seikka, että on syntynyt vakavia erimielisyyksiä rautateitten ja kaupungin asianomaisten kanssa, todistaa, että asiat eivät ole oikealla kannalla ja että suunnan muutosta rautateitten politiikassa ei ole tapahtunut ainakaan niin paljon, että pulmasta voitaisiin selviytyä. Rautatiepolitiikan välttämätön lähtökohta, sen pyrkimys semmoiseen suunnitelman ratkaisuun, että rautatiet kaupungin sisällä voisivat toimia kaupunkijärjestelyn yhteydessä, näyttää yhä vielä olevan poissa rautatien asianomaisten ohjelmasta.

Rautatien puolelta pysytetään ratapiha itsepäisesti edelleenkin samalla alueella, josta se jo aikojia sitten olisi pitänyt muuttaa. Ja itsepäisesti pidetään kiinni siitä järjestelmästä, joka sanan oikeassa merkityksessä ei ole sen alkuajoistakaan ollut järjestelmä ollenkaan, vaan ainoastaan ratapihan eri osien tilapäinen asettelu silloisille sopiville paikoille.

Kaupunki ja liikenne kasvaa tasaisesti ja tämän mukaan on rautatie pakotettu päisuttamaan aikaisempaa ohjelmaa. Pääaseman tilaa laajennetaan ja ollaan siinä luulossa, että tämä on kaukonäköisyyttä. Mutta ei kaukonäköisyys piile ainoastaan siinä, että ratapihaa levennetään kuudesta kuusitoista raiteiseksi, yhtä vähän kuin se piilee siinä, että se levennettäisiin vaikka kuusikymmenraiteiseksi. Eikä kaukonäköisyys piile ainoastaan siinä, että maaomistusoikeutta pohditaan tulevaisuutta varten ja lasketaan kaupungin ja liikenteen kasvaminen pitkäksi ajaksi eteenpäin. Vaan se piilee siinä, että kaikkien näitten toimenpiteitten yhteydessä ja niitten pohjana on kehitettävä semmoinen yhtenäinen ja järkipäinen järjestely, että se osoittautuu tarkoituksen mukaiseksi olojen kasvessa suurempienkin mittoihin.

Ennen aikaan oltiin huolettomia tulevaisuudesta eikä rautateitten maaolojen laajuutta pohdittu. Olihan Töölönlahti laaja ja tätä täyttämällä löytyi saatavissa alueita yllin kyllin. Silloin ei tarvittu olla kaukonäköisiä. Nyt, kun kaupunki rupeaa kasvamaan rajojensa ylitse, nyt on rautateitten luonnolliseksi katsottu omistusoikeus Töölönlahteen vaarassa. Nyt hermostutaan ja ollaan pakoitettut kaukonäköisiin laskelmiin, jotta saataisiin oikeutta kyllin suuren alan käyttämiseen.

Uusia suunnitelmia ratapihoiksi ja laitteitten asettamiseksi laaditaan ja muuttellaan, mutta nämät suunnitelmat ovat ainoastaan vanhan ohjelman paikkaamista, pitentämistä, leventämistä ja suurentamista.

Pienestä kääpiöstä tehdään jättiläinen. Mutta tämä on onnistuva yhtä vähän kuin jos pienestä kesähuvilasta koetettaisiin muovaamalla muodostaa mahtava kaupunkitalo. *Jokaisella tehtävällä on oma mittakaavansa ja vaatii järjestelmänsä, joka on pysytettävä sen mittakaavan sisällä. Jos olosuhteet vaativat suurempia mittoja, on järjestelmä vähitellen muutettava ja tehtävä rakennettava uudelle perusajatukselle.*

*

Voiko kukaan väittää, että nämät arvostelut ovat aiheettomia tai että ne johduisivat puutteellisesta asiantuntemisesta?

Tämähän ei ole arvostelua, joka kohdistuu johonkin erinäiseen teknilliseen tapaukseen, jonka ymmärtämiseen vaadittaisiin syvää asiantuntemista, vaan se on periaatteellista laatua. Eikä tämä periaate koske ainoastaan rautatierakenteita, vaan on se perusteellisena ohjesääntönä kaikissa yrityksissä, joitten luonteessa vastainen kehitys on edellytettävä.

Esimerkiksi, jos jonkun on tehtävä rakennus jotakin yritystä varten, josta varmuudella tiedetään, että se tulee vuosi vuodelta kasvamaan, ja hän järjestää tehtävänsä niin, että hän rakentaa ensin muutamia huoneita ja sitten kun tarve vaatii lisää siihen vaadittavat huoneet ja jatkaa tätä tehtäväänsä samalla tavalla ilman että hänellä on aikaisemmin tehty suunnitelmat kokonaisuutta varten, *niin tietää jokainen*, että tämä on huonosti ohjattua hapuilemista eikä voi johtaa muuhun tulokseen, kuin että kaikki on revittävä alas ennemmin tai myöhemmin ja rakennus aljettava uudelleen kokonaisu suunnitelman mukaisesti.

Sama seikka on kaupungin kasvamisessa ja kasvamisen ohjaamisessa. Ei kaupunkia voi kehittää katu kadulta, ilman mitään ohjelmaa, vaan on asemakaava laadittava ennakolta. Mitä suurempia edellytyksiä on odotettava kaupungin kasvamisessa, sitä laajemmat alat on otettava kaavoittamisen alaisiksi. Tätä kaavoittamista on johtava edeltäkäs tarkasti pohdittu perusajatus ja selvästi laadittu perusjärjestelmä. Näin tehty perusjärjestelmä on käsittävä kaikki kaupungin alueella tarvittavat tehtävät.

Periaatteessa ja järjestelmän tekemisessä ei ole mitään eroitusta kaupunki-järjestelmän ja rautatiejärjestelmän välillä.

Kehityskulku rautatiejärjestelmän luomisessa on aivan sama kuin asemakaavan luomisessa: Ensín on järjestelmä laadittava kaavamaisesti ja joustavasti kyllin suureksi tulevaa laajentamistakin varten, aivan niin kuin yleisasemakaava on laadittava pääpiirteissään laajoja alueita käsittäen. Sen jälkeen vasta kun näin laajasti tehty järjestelmä on selvä, on laadittava aika- ja työohjelma ja sen mukaisesti asteittain tarkemmin määrättävä erikoisosat, aivan niin kuin yleiskaava jaetaan ja pannaan yksityiskohtaisemman tarkastuksen alaiseksi aina sen mukaan kun asutus sen vaatii. Näin luoden järjestelmäämme niin sanoakseni taaksepäin ajassa, me viimein tulemme siihen osaan kokonaisjärjestelmästä, joka on pantava työn alle ja heti rakennettava. Tämä osa on oleva niin laaja, että se voi vastata tarkoitustaan lähimmässä tulevaisuudessa.

Kun olemme luoneet järjestelmämme näin, niin tulevat ratapihat siten kaavoitetuksi, että kun laajenemistyöt tulevat kysymykseen on aina selvä, missä ja miten ne ovat tehtävät, ilman että muutostöitä tulisi kysymykseen, taikka että ratapihan eri osat häiritsisivät toistensa järjestettä. Koska pääjärjestelmä on laadittu joustavasti, on aina tilaisuus muovaella järjestelmämme eri osia aina sen mukaan

kuin uusia näkökohtia aika ajasta ilmenee. Mutta ratapihojen yhä laajetessa tulevat ne aina kehittymään pääjärjestelmän mukaisesti.

Tämä on luomistytöä ratapihojen alalla. Tätä työtä johtamaan kelpaa ainoastaan asiantuntija, joka omaa ei ainoastaan teknilliset tietonsa mutta ennen kaikkia kaikonäköisyyden aistin. Hänen on oltava taiteilija omalla alallaan eikä ainoastaan matemaattisesti laskeva tekniikko.

Jos hän omaa nämä edellytykset, niin rakentaa hän järjestelmänsä ennen kaikkia niin, että sillä on vahvat juuret yleisessä kaupunkijärjestelmässä ja tämän järjestelmän kehittämisessä.

Näin ei ole tehty rautateitten puolelta. Sentähden on heidän järjestelmänsä tuomittu hajoamaan.

Rautateitten laajenemislaskelmat ja sen nojalle perustetut maa-alavaatimukset.

Valtioneuvoston valitsema, aikaisemmin mainittu rautatiekomitea arvioi lausunnossaan Helsingin kaupungin asukasluvun kasvamisen tulevana vuosikymmeninä. Lueteltuaan ensin väen lisääntymisen menneinä vuosikymmeninä, komitea lisää: »Jos kehitys jatkuu edes lähimain samassa mitassa kuin tähän saakka, mikä näyttää luonnolliselta, on Helsingissä jo 50 vuoden kuluttua päälle 500,000 asukasta, ja että kaupunki aikaa myöten voi tulla miljoonakaupungiksi on myös otettava lukuun.»

Tämä on todennäköisyyslaskelmaa ja on se luullakseni pää-asiansa oikea. Komitean laskelma on tehty noin kymmenen vuotta sitten, siis sen mukaisesti olisi Helsingissä nykyisestä ajankohdasta luettuna päälle puolen miljoonan asukasta neljäkymmenen vuoden päästä.

Eihän kukaan ole profeetta, mutta minä puolestani olisin taipuvainen uskomään, että Suur-Helsingissä jo kolmen vuosikymmenen jälkeen tulee olemaan lähes puoli miljoonaa asukasta. Kaupunki on kasvanut viimeisenä kolmena kymmenenä vuotena pyörein luvuin sadastatuhannesta lähes neljännesmiljoonaan. Jos alennamme suhdelukua jossain määrin tulevana kolmena vuosikymmenenä ja olettaisimme, että asukasluku kaksinkertaistuu tällä ajalla, niin olisi asukasmäärä v. 1960 noin puolen miljoonaa. Tätä laskelmaa tukee mielestäni sekin seikka, että Suomessa suhdeluku koko maan ja pääkaupungin välillä on vielä sangen alhainen, nimittäin 4.5 %, jota vastoin se on Ruotsissa 8 % ja Norjassa 10 %. Siis tulee prosenttiluku Suomessa luultavasti nousemaan. Sitäpaitsi on Helsingin kasvussa viimeisen kolmenkymmenenvuotis-ajanjakson aikana ollut häiriöitä rauhottomien olojen takia, ja tämäkin jossain määrin on estänyt asukasluvun normaalista nousemista. Voihan toiselta puolen rauhattomuuksia saattua edelleenkin, mutta semmoisia seikkoja ei kaupunkirakentajan olisi otettava huomioon, sillä se tekee laskelmien tekemisen kokonaan mahdottomaksi. Ja sitäpaitsi, eihän kymmenen vuotta sinne tai tänne kaupunkien historiassa merkitse mitään.

Oli kuinka olikaan, kaikessa tapauksessa meidän on johdettava asiat niin, että olemme valmiina vastaanottamaan Suur-Helsingin puolen miljoonaa asukasta muutamien vuosikymmenien jälkeen. Ja tämän lisäksi on meidän johdettava asiat niin, että kasvu edelleenkin voi kehittyä sekä asemakaavallisesti että rautatieliikenteellisesti.

On hyvä, että komitea tekee laskelmansa. Se laajentaa näköpiiriä ja antaa aavistaa mitä on edessämme. Niin kauan minä olen yhtä mieltä komitean kanssa.

Mutta kun komitea näitten laskelmien nojalla tekee laskelmansa rautateille

tulevista maa-aloista ja tätä varten laaditun kaavoituksen nojalla tahtoo anastaa kaupungin keskeltä keskimäärin 250 metrin leveän alan, joka nykyisestä pääasemasta kulkee suoraan pohjoiseen päin yhtämittaisena vyönä aina Fredriksbergin pohjoispuolelle, siis suunnilleen viiden kilometrin pituudelta, ja tämä ratapihavyö halkaisee häikäilemättä kaupungin alat kahteen kapeaan liuskaan, silloin meidän mielipiteemme menevät hajalle.

Minä en ollenkaan epäile, etteikö rautatiet tarvitse näin paljon alaa ja ehkäpä enemmänkin, mutta minä tähdon puolestani nostaa kysymyksen: Missä?

Tapahtuuhan usein kaupungeissa, että rautatiet tarvitsevat laajan alueen, joka lävistää kaupungin alkaen sen keskustasta, mutta näissä kaupungeissa tulee, ainakin sääntönä, keskusta jäämään paikalleen siitä syystä, että kaupungilla on mahdollisuus kasvaa kaikkiin suuntiin. Tämmöisissä oloissa ei lävistävä rautatie-ala häiritse kaupunkia asemakaavallisesti. Mutta me unhoitamme liian usein, että olemme maantieteellisesti erikoisasemassa. Helsingin alue on kapea niemi ja tämäkin itsestään liian kapea alue halkaistaan kauttaaltaan kahteen ahtaaseen liuskaan, ja se tehdään vaikka me varmuudella tiedämme, että kaupungin keskipiste silloin, kun kysymyksen alla olevat rautatien alueet kokonaisuudessaan tulevat käytäntöön, on siirtynyt hyvinkin paljon pohjoiseen.

Miksi tehdään näin?

Siksi, että rautatieasianomaiset edelleenkin harkitsevat asioita ainoastaan yksipuolisesti. He laskevat raiteiden monilukuisuuden ja tähän tarvittavan alan suuruuden, mutta unhoittavat harkita alueelle kuuluvan järjestelmän luonteen ja sopusointuisuuden asemakaavallisten kysymysten kanssa.

Nyt rautatieasianomaiset tietävät, että he tarvitsevat suuria maa-aloja ja he tietävät, että nämät alueet ovat aikaa myöten täytettävät raiteilla. *Mutta oivaltavatko he, että muihinkin uudistuksiin olisi ryhdyttävä?*

*

Edellinen esittely on pääpiirteissään se, mitä rautateitten puolelta on tehty rautatierakenteitten kehittämisessä viimeisenä kolmenakymmenenä vuotena. Esittelystä käy selville, että kehitys on koko ajan kulkenut samansuuntaisesti. Ainoastaan mittakaava on kasvanut ja järjestelmä on sentähden takertunut epäselvyyksiin.

Rautatieviranomaiset ovat jo kauan tietäneet, että kaupunki on joutuva vaikeuksiin. Mutta emme heidän tähänastisesta tekemisistään huomaa mitään merkkiä siitä, että he olisivat pohtineet jonkunlaista mahdollisuutta uudelle sijoittamiselle ja siitä johtuvalle uuden järjestelmän laatimiselle.

Emme siis saa rautateitten taholta minkäänlaista vastausta kysymykseemme.

Ainoa vastaus on tämä: *Tätä kysymystä ei rautatieviranomaiset ole, ainakaan päättäen heidän tähänastisista toimenpiteistään, ollenkaan pohtineet, vaan on nykyinen alue ja sen suurentaminen katsottu itsestään selväksi.*

Sen lisäksi saamme tietää: *että itse rautatieteknillisen järjestelmän luomisessa ei ole koko aikana tehty syvempiä suurempaan päämäärään johtavia tutkimuksia.*

Tämä antaa meille aihetta kysymykseen:

Onko nykyään rautateitten viimeisessä järjestelmäsuunnitelmassa syvennytty kylliksi tehtävään muissa suhteissa kuin tarvittavien alueitten laajuuteen nähden?

Meillä on syytä epäillä tätä, ja me tiedämme, että näin ei ole tehty ainakaan asemakaavallisten mahdollisuuksien yhteydessä. Ja tämähän pitäisi olla periaattellisenä pohjana järjestelmän luomisessa.

IV. Valtionrautateitten tulevaisen järjestelmän kehittäminen.

Yhteishyvän, pääkaupungin ja valtionrautateitten kannalta on välttämätöntä, että saamme Helsingin kaupungin asiat niin johdetuiksi, jotta voimme olla varmat tulevan laajenemisen järjestelmällisyydestä.

Kun siis rautatieasianomaisten puolelta ei ole selvitetty, josko rautatiejärjestelmille olisi löydettävissä muita mahdollisuuksia rakenteitten sijoitukseen nähden, niin on välttämätöntä, että asia selvitetään muulla tavalla.

Tahdon siis koettaa löytää vastauksen usein mainittuun kysymykseemme, rautateille tarpeellisiin maa-aloihin nähden. Tämä on tehtävissä tilastollisesti ja ja kaupunkirakenteellisesti.

Mikä oli rautateitten tehtävä vuosisadan vaihteessa?

Kun uudistustyöt Helsingin ratapihoilla kolmekymmentä vuotta sitten otettiin puheen alle, ei olisi ollut liikaa vaatia rautatieviranomaisilta, että he olisivat käyneet tehtävänsä käsiksi enemmän seikkaperäisesti. *Rautatiemiehiltä on vaadittava kaukonäköisyyttä yhtä paljon kuin muilta, jotka ovat suuria yleisiä yrityksiä hoitamassa.*

Kun he ryhtyivät työhönsä oli heillä monta vuotta tehtävänsä tutkimiseksi ja aineiston kokoamiseksi sekä omasta maasta että ulkomailta; ja tämän aineiston kokoamisessa ei suinkaan olisi ollut vähemmän tärkeä se aineisto, joka kohdistui Helsingin kaupungin oloja selvittämään. Heidän olisi pitänyt käyttää apunansa ei ainoastaan puhtaasti rautatieteellisiä voimia, vaan myös asiantuntijoita kaikilta niiltä aloilta, joilla oli yhteyttä tehtävän kanssa. Tämä apu ei olisi saanut olla ainoastaan neuvonantajien luonteista, vaan myöskin positiivista luomistyötä. Olihan tehtävä tärkeä kun oli rakennettava vankka perustus pitkää tulevaisuutta varten.

Kun uusiin rakennusyrityksiin ruvetaan, oli ne sitten mitä laatua tahansa, on aivan luonnollista, että kysymys paikasta on aivan ensiksi pohdittava ja ratkaistava.

Niin nytkin esillä olevassa tehtävässä. Ennenkuin ollenkaan ruvettiin yksityiskohtaisesti teknillisiä asioita harkitsemaan, olisi viranomaisten ollut asetettava itselleen seuraava kysymys: Onko tähänastinen ratapihan paikka rautateitten kehityksen ja kaupungin kasvun kannalta paras, tai onko edullisempi ja tarkoitusta vastaavampi löydettävissä?

Ainoa keino parhaimman vastauksen saavuttamiseksi tähän kysymykseen olisi ollut useampien vaihtoehdotuksien laatiminen mahdollisille kysymykseen tuleville paikoille. Jos asionomaiset olisivat perusteellisesti ja ennakkoluulottomasti, käyttämällä hyviä asiantuntijoita sekä kaupungin että rautatien puolelta, koettaneet valaista kysymystä paperilla kokeilemisen kautta ja käyttämällä hyväkseen tilastollisia tietoja, olisivat he tulleet suunnilleen seuraavaan päätökseen:

1:o, että tilastollisesti, silmällä pitäen Helsingin kaupungin aikaisempaa kehitystä ja vertaamalla koko maan ja pääkaupungin asukassuhdelukua ja suhdeluvun muutoksia, sekä ottamalla vastaavia esimerkkejä Skandinaavian maista, voi todeta, että Helsingin asukasluvun nouseminen tulevina vuosikymmeninä on melkoinen ja että kaupunki tarvitsee tämän johdosta uusia ja laajoja aloja asutukselle.

2:o, että maantieteellisesti katsottuna on välttämätöntä, että kaupungin laajeneminen on kohdistuva pohjoiseen päin, jossa jo uusia aloja onkin asemakaavallisesti kaavoitettu, ja että kaupungin painopiste täten on muuttuva kasvusuuntaisesti pohjoiseen päin, ja että, jos otamme huomioon vielä suuremman ajanjakson, niin on painopisteen muuttuminen samaan suuntaan jatkuva.

3:o, että kaikista niistä moninaisista suunnitelmista, joita on laadittu ratapihojen paikkojen hakemiseksi ja sopivimman järjestelyn saavuttamiseksi, käy selville, että kaksi eri sijoitusta voi tulla kysymykseen: Ensiksi: *ratapihan nykyinen sijoitus* ja

Toiseksi: *ratapihan muuttaminen jonkunverran pohjoiseen päin.*

4:o, että nykyinen sijoitus, jos otamme lukuun kaksi niin suurta tekijää kuin ratapihan laajenemismahdollisuudet ja kaupungin laajenemismahdollisuudet, niin kuin ne ovat esitetyt selvittelyä varten laadituissa suunnitelmissa, on liian ahdas ja tulee tuottamaan vaikeuksia tulevaisuudessa sekä kaupungille, että rautatielle.

5:o, että nykyistä sijoitusta käyttämällä ja pääaseman tänne rakentamalla emme ole tilaisuudessa saamaan liikenneyhteyttä aseman ja koillisessa olevien kaupunginosien välillä, ilman että lävistämme jo rakennettuja asuintontteja tai uhraamme kauniimpia osia Kaisaniemen puistosta, jonka jälkimmäisen tapauksen ohessa myöskin tulisi kysymykseen asuintonttien lävistäminen.

6:o, että jos ratapihan siirto tapahtuu pohjoiseen päin, niin, ainakin nykyisiä oloja silmällä pitäen, edullisin sijoitus olisi jonkunverran pohjoispuolella sitä viivaa, jonka saamme, kun Läntisen Töölön asemakaavassa ehdotetun Hesperiankadun suuntaa jatkamme Hakaniementorin kohdille.

7:o, että täällä jonkunverran kallion kylkeä poraamalla ja Töölönlahtea täyttämällä voimme saada kyllin tilaa ratapihoille, mikä tulee selville tälle paikalle laadituista suunnitelmista.

8:o, että maa-alan leveys tällä kohtaa on kahta kertaa leveämpi kuin nykyisellä ratapihan paikalla, ja että siis sekä kaupungilla että rautatiellä on suurempi ala kehittääkseen tulevan laajentamisensa, niin kuin tätä varten laaditut suunnitelmat sen näyttävät.

9:o, että tällä paikalla olemme tilaisuudessa saamaan oivalliset liikenneväylät kaikkiin neljään ilmansuuntaan, itään joko rakentamalla sillan Hakasalmen torin suuntaan tai täyttämällä Eläintarhan lahtea. *Ottamalla lukuun nämä oivalliset liikenneväylät, tulisi pääasema tulemaan liikenteisesti keskeisemmälle paikalle tulevaa kaupunkia, kuin jos se rakennetaan nykyiselle paikalle.*

10:o, että, niinkuin laaditut suunnitelmat osoittavat, olemme tilaisuudessa tällä uudella paikalla järjestämään pääaseman yhteydessä kaupungin kaavoituksen niin, että se on liiketeknillisesti ja esteettisesti hyvin edullinen.

11:o, että ratapihaa muuttamalla olemme tilaisuudessa saamaan vapautettua alalle Kaivokadun ja Hesperiankadun välillä *noin neljännesmiljoonaa neliometriä parasta tonttimaata liike- ja asuntotarpeisiin*, ja että tämän näin vapaaksi saadun kaupunginosan voi, niin kuin monet tälle alalle laaditut suunnitelmat osoittavat, tehdä kauniiksi ja arvokkaaksi

kaupunginosaksi, joka itäpuolella liittyy suorastaan Kaisaniemen puistoon ja lännessä Hesperian puistoon.

12:o, että jos ratapiha jää entiselle paikalleen, on läntinen osa Kaisaniemen puistosta aina oleva epäedullisesti sijoitettuna rautatien naapuruudessa, ja Hesperian puiston on pakko kadota kokonaan.

13:o, että, jos tällöinen siirto saadaan aikaan, tulee rakennushalu pian heräämään vapautetulla kaupungin alueella, sillä tämä alue on kaikesta päättäen tuleva hyvin arvokkaaksi ja kaupungin keskeisemmäksi paikaksi.

14:o, että tällöinen ratapihan muutos on suositettava jo siitäkin syystä, että jokseenkin samanlainen siirto tapahtui parikymmentä vuotta sitten Frankfurt am Main'issa, jossa siirretty matka oli melkein metrilleen sama, kuin nyt kysymyksessä oleva, ja että tämä mainittu muutos on näyttäytynyt kaikin puolin onnistuneeksi.

15:o, että meillä on paljon enemmän aihetta saamaan tällöinen siirto aikaan, sentähden että kaupungin laajenemismahdollisuudet ovat paljoa enemmän rajoitetut meillä kuin Frankfurt am Main'issa. Siellä muutos oli pääasiallisesti onnellinen päähänpisto eikä riippuvainen kaupungin kehitysmahdollisuuksista, jota vastoin se meillä osoittautuu hyvinkin välttämättömäksi, niinkuin tätä varten tehdyt suunnitelmat ja laskelmat sen hyvinkin selvästi näyttävät.

16:o, että jos ratapiha tulee muutetuksi ehdotetulle paikalle, tämä seikka ei vaikuta satamaradan mahdollisuuksiin jäämään paikalleen, sillä korkeussuhteet ovat hyvinkin edulliset tällä alalla. Korkeussuhteita eduksemme käyttämällä, tulee satamarata uuden kaupunginosan alla maan-alaiseksi, eikä siis häiritse millään muotoa kaupunginosan kauneutta.

17:o, että kaikkia yllämainittuja näkökohtia silmällä pitäen on tultu siihen vakaumukseen, *että ratapiha on muutettava ehdotetulle alueelle pohjoisessa, ja että tätä alaa varten on jatkettava suunnittelutyötä parhaimman ja sopivamman järjestelyn aikaansaamiseksi tälle alalle, ja että tässä suunnittelutyössä on sekä kaupungin että rautatien oltava edustettuina.*

Kaikki tässä esitetyt ponnet eivät vaadi minkäänlaista suurempaa kaukonäköisyyttä. Jo silloisissa oloissa kun ratapihan uudistamista harkittiin, oli mahdollista vetää nämä johtopäätökset ainoastaan oloja seuraamalla, tilastollisesti laskemalla, kaavamaisia koe-ehdotuksia laatimalla ja tavallisia aivoja käyttämällä.

Jos siis rautatieviranomaiset olisivat ryhtyneet tehtäväänsä kyllin perinpohjaisesti, *niin kuin heidän velvollisuutensa olisi ollut*, ja jos he tätä tehtäväänsä harkitessa olisivat olleet kosketuksissa kaupungin asianomaisten kanssa ja jos kysymys olisi tullut valaistuksi kaikin puolisesti ja kykeneviä asiantuntijoita käyttämällä, olisivat rautatie-olot meillä tällä hetkellä aivan toisella kannalla. Epäilemättä olisi silloin ryhdytty tuumasta toimeen ja meillä olisi Helsingin asematalo jo aikoja sitten valmiina Hesperiankadun pohjoispuolella. Meillä olisi liikenneväyläkysymys kaupungin alueilla selvä, meillä olisi asema kaupungin keskeisellä paikalla ja se vapautettu alue, joka sijaitisi uuden asematalon ja nykyisen kaupungin välillä, olisi jo kauaksi edistynyt, sillä ratapihan muutto olisi elvyttänyt rakennustoimia tällä alalla. Ratapihan muutos olisi tehnyt asemakaavallisen tilanteen

kaupungin vastaisillakin alueilla selväksi, *niin että meillä tätä nykyä olisi aivan varmasti pätevä yleiskaava Suur-Helsingille.*

Ainoa tehtävämme, mikä meillä mahdollisesti olisi vielä selvitettävissä, olisi tavara-aseman mahdollinen muuttaminen pohjoisemmaksi, siksi että tavarankuljetusvälineet ovat niin paljon edistyneet meidän päivinämmme, että tavara-aseman etäisyys kaupungin keskustasta on tullut toisarvoiseksi. Näin ollen voisi tavara-aseman muuttaminen näyttäytyä edulliseksi, sillä sen kautta vapautettaisiin uusia suuria alueita, jotka olisivat paremmin käytettävissä muita tarpeita varten. Mutta tavara-aseman muuttamiskysymys olisi ollut tässä tapauksessa helpommin sulatettavissa, kuin mitä se näkyy olevan nyt, sillä muuttamisen matka olisi ollut lyhyempi.

Siis, jos olisi näin järjestetty, olisimme tulleet suunnilleen samaan tulokseen, kuin insinööri Tammio on tullut. Mutta kun nyt kyseessä olevan muuttamisen toteuttaminen olisi tullut tehdyksi paljon aikaisemmissa oloissa, kuin hänen suunnitelmansa edellyttää, niin olisi meillä ollut vapaammat kädet käyttämään eduksemme kaikkia niitä seikkoja, jotka muutoksen kautta olisivat tulleet esille. Meidän ratapihamme olisi voinut olla paljoo matalammalla tasolla kuin insinööri Tammion, sillä silloin olisi ollut vielä tilaisuus järjestää edullisesti rautatielinjojen korkeussuhteet pitemmällä matkalla.

Kuluneet vuosikymmenet ovat koonneet vaikeuksia insinööri Tammion ehdotuksen toteuttamiselle. Ja muutenkin, niin kuin olen jo edellä maininnut, on se esiintynyt kronologisesti katsoen väärällä ajankohdalla. Se esiintyy enemmän kuin neljännesvuosisadan liian myöhään.

Onnettomuudeksi kaupungillemme tirkistivät viranomaiset itsensä sokeiksi Gleim'in suunnitelmaa tutkiessaan ja ainoastaan teknillisiä seikkoja harkitessaan. Koko aika meni yksityiskohtaisiin keskusteluihin raiteiden asettamisesta sinne tai tänne ja niin pois päin. Pääseikka jäi pohtimatta. *Voiko siis kukaan väittää, ettei asioitten hoidossa oltu ahdasmielisiä ja pintapuolisia ja ettei sekä kaupungin että rautatien kehitys olisi paremmalla kannalla, jos olisi ajettu asioita niin kuin yllä on selostettu.* Tuskin.

*

Olen tahtonut selostaa ylläolevan näyttääkseni, miten samassa tehtävässä olisi ollut löydettävissä kaksi toisistaan niin eroavaa ratkaisumahdollisuutta:

1:o, se, mikä rakennettiin ja *mikä on tuottanut nykyiset hankaluudet.*

2:o, se, mikä olisi rakennettu, *jos oltaisiin asioita kyllin harkittu.*

Nyt seisovat rautatieviranomaiset tien haarassa ja heillä on valittavana mitä tietä tahtovat jatkaa. Nyt ollaan suunnilleen samassa asemassa, kuin kolmekymmentä vuotta sitten.

Nytkin on samassa tehtävässä löydettävissä kaksi toisistaan eroavaa ratkaisumahdollisuutta.

1:o, se, minkä rautatienviranomaiset ovat suunnitelleet.

2:o, se, minkä voi tehdä, *jos asioita harkitaan kaikinpuolisesti.*

Mikä on rautateitten velvollisuus tehdä nyt?

Miksi ei panna rautateitten ratapihatehtävä nyt kaikinpuolisen tutkimuksen alaiseksi?

Aikaisemman kokemuksen nojalla ja aikaisempia erehdyksiä välttären on tarpeellista, että rautatieasianomaiset ottavat nyt uuden askeleen asiantilan valaisemiseksi. Heidän on pantava koko nykyinen järjestelmä ennakkoluulottoman arvostelun alaiseksi ja jos huomaavat sen köykäiseksi, on heidän armotta jätettävä se ja alettava tehtävänsä uudelleen kaikessa laajuudessaan ja kykeneviä apuvoimia käyttämällä. Ja, niinkuin olen usein painostanut, heidän pitää tässä luomistyössä muistaa, että rautateitten kaupungissa olevat rakenteet ovat osa kaupungista, ja siis järjestettävä kaupungin asiantuntijojten avulla.

Toisin sanoen: *tämä uudestaan järjestäminen ei ole ainoastaan rautateitten edustajien tehtävä. Se on koko Suur-Helsingin edustajien, jossa rautatiet ovat osana.*

Jos he siis nyt oivaltavat tällaisen uudistustyön välttämättömyyden, *mitkä onkin heidän velvollisuutensa*, niin nousee heti alussa kysymys: Onko tähänastinen aseman ja ratapihan paikka rautateitten kehityksen ja kaupungin kasvun kannalta paras, tai onko edullisempi ja tarkoituksenmukaisempi paikka löydettävissä?

Ja nytkin, niin kuin aikaisemmin ja niin kuin aina, on moninaisten vaihtoehtotusten laatiminen tulevan Suur-Helsingin aloille ainoa keino parhaimman vastauksen löytämiseksi tähän kysymykseen.

Ja tämä ehdotuksien laatiminen *ei saa olla ainoastaan paperilla töhertelemistä, niin kuin usein tapahtuu ja on tapahtunut, vaan on annettava semmoisiin käsiin, jotka todella kykenevät kaivamaan kaikki mahdollisuudet esille.*

Luulisi nyt, kun suurempien alojen tutkiminen on kysymyksessä, että näille laaditut vaihtoehtotukset voisivat suurestikin erota toisistaan ja voisivat johtaa monen erilaisen tehtävän ratkaisuun. Alueen topografinen luonne rajoittaa kumminkin mahdollisuuksia hyvin paljon. Minä luulen tutkineeni tätä aluetta jokseenkin tarkoin ja vaikka enkään tällä tahdo sanoa, että olisin löytänyt parhaimman mahdollisen ratkaisun, niin on minulla kyllin syytä olettaa, *että siinä olevat periaatteet ovat siksi vankalle pohjalle rakennetut*, että jos kaupungin ja rautateitten asianomaiset ilman ennakolta määrättyjä mielipiteitä ryhtyvät asian selvittämiseen, he tulevat suunnilleen seuraaviin päätöksiin:

Yleisinä huomautuksina suoritettun työn tuloksista on ensiksi mainittava:

että kaikki ne ehdotukset, jotka on laadittu kysymystä valaisemaan, voidaan jakaa kahteen pääryhmään: Ensiksi, ne ehdotukset, joissa nykyinen rautatiejärjestelmä sijoitukseen nähden on säilytetty, ja toiseksi ne, joissa rautatiejärjestelmä on siirretty pohjoiseen päin.

Edelliseen ryhmään kuuluvat ehdotukset todistavat selvästi, että rautatiejärjestelmän pysyttäminen näin kaukana etelässä, lävistären siten melkein kauttaaltaan kaupungin alat kahteen osaan, tuottaa niin suuria vaikeuksia kaupunki-alan kaavoittamisessa, että on mahdotonta laittaa kaavoitusta niin, että tulevassa Suur-Helsingissä voisi saavuttaa minikäänlaista selvää järjestelmää alojen käyttämisessä erinäisiin tarkoituksiin, ja *etenkin ovat niinhypin kaupungin sisäisen kuin etukaupunkiliikenteen kehittymismahdollisuudet niin paljon rajoitetut, että liikenne on pakoitettu löytämään väylänsä, missä vaan sattuu mahdollisuus siihen, ja on tämä mahdollisuus useinkin epäedullisissa paikoissa.* Näin ollen ei liikennettä voi sovittaa siten, että se voisi tulla pikaliikenteeksi sanan oikeassa

merkityksessä ja vielä vähemmän voi puhua päämäärällisestä järjestelmästä, joka voisi käsittää kaikki kaupungin alueet.

Se vapaa alue, joka kaupungille jää jäljelle kehittäessään Suur-Helsingille välttämätöntä keskustaa, on eteläisessä osassaan noin 130 metrin levyinen, alueen keskimittaisen leveyden ollessa ainoastaan 300 metriä, ja kun tämä kaitainen alue on kaavoitettava niin monia erilaisia vaatimuksia varten, ja kun ratapihoja reunustavat alueet rumentavat tämän alueen sen koko pituudeltaan, on hyvinkin vaikea luoda tälle tulevan Suur-Helsingin keskustalle se arvokas leima, jota vaadittaisiin maamme pääkaupungilta.

Tähän ryhmään kuuluvien ehdotuksien nojalla voi siis täydelleen todistaa, että ratapihojen jättäminen nykyisille paikoille on vaikuttava hyvin haitallisesti kaupungin kehitykseen.

Toiseen ryhmään kuuluvissa ehdotuksissa on koetettu sijoittaa pääasema eri paikkoihin, nykyisen pääaseman ja Fredriksberg'in aseman välille, ja on ehdotettu itse Fredriksbergikin aseman paikaksi.

Muitten muassa on ehdotettu pääasemaa Hesperiankadun pohjoiselle puolelle. Näillä ehdotuksilla on se hyvä mukanaan, että on saavutettu jokseenkin hyvät liikenne yhteydet nykyisen kaupungin eri osien välille, mutta verrattuina muihin tähän ryhmään kuuluviin ehdotuksiin, ei aseman muuttamisella ole saavutettu niin suuria tuloksia kuin tämmöinen muuttaminen edellyttää.

Ne ehdotukset taas, jotka sijoittavat pääaseman Helsinginkadun linjan pohjoispuolelle, ovat kyllä saavuttaneet mahdollisuuksia kulkuyhteydelle eri kaupunginosien välillä, mutta tätä kulkuyhteyttä on vaikea järjestää aseman itäpuolelle pikaliikenteeksi siinä merkityksessä, että se voisi välittää kaupungista ulospäin kulkevaa pikaliikennettä kyllin tyydyttävästi ja ilman suuria muutoksia jo rakennetuilla alueilla. Sitäpaitsi on tämä pikaliikenne vedettävä asutusalueitten läpi.

Asematalon siirtäminen tälle paikalle edellyttää kovin suuria kallionleikkauksia ja on jo siinäkin suhteessa epäedullinen.

Kaupungin alaa voi täten kyllä lisätä melkoisesti niin, että hyvä liikekeskus on saavutettavissa ja löytyisi suuriakin mahdollisuuksia luomaan tästä kaupunginosasta monumenttaalin, kaupunkia kaunistava keskus, mutta edellisiä näkökohtia silmällä pitäen ei ole kumminkaan katsottava edulliseksi sijoittaa asema tälle paikalle. Sitäpaitsi asema näin sijoitettuna tulisi niin lähelle Fredriksbergin asemaa, että voisi syyllä panna kysymyksen alaiseksi näitten asemien yhdistäminen yhdeksi keskusasemaksi. Ja jos näin tehdään, silloin tuntuu järkevämältä valita aseman paikaksi itse Fredriksberg, jo siitä syystä että nykyisiä kulkuneuvoja käyttämällä matkan pituus ei ole niin suuresta merkityksestä kuin muut aseman muuttamisella saavutetut edut.

Näistä pääaseman ja ratapihojen muuttamisehdotuksista on siis epäilemättä edullisemmat ne, jotka edellyttävät pääaseman Fredriksbergissä.

Jos Fredriksbergistä muodostetaan koko Suur-Helsinkiä käsittävä keskusasema, on paikka täällä valittava niin, että aseman eteläinen julkisivu on asetettu suunnilleen nykyisten veturitallien pohjoispuolelle. Täten on hyvä pikaliikenne-väylä saavutettavissa Munkkiniemelle päin Fredriksbergissä olevien kallioitten välillä.

Brändön sillalle päin on pikaliikennereitti saavutettavissa siten, että rautateitten konepajat Sörnäisissä muutetaan pois tulevaisuudessa ja täten on ajanmukaisen pikaliikenteen järjestäminen mahdollinen näitten alueitten kaavoittamisella. Vanhaankaupunkiin päin johtavan pika-liikennereitin voi muodostaa eri tavoilla, joko kiertäen Fredriksbergin itäpuolella olevaa kalliota sen etelärinteellä ja sitten jatkaen suoraan koilliseen, tai ampumalla läpi kallion niin, että reitti voi suoraviivaisena jatkaa koko matkan. Jos pidetään mielessä, että tämä kallion ampuminen voi tapahtua myöhemmin, kun kaupungin keskus on jo siirtynyt näille seuduille, on suositettava, että kaavoittamisessa merkitään reitti suora-viivaiseksi. Ja kun kerran rakentaminen täällä alkaa, on se järjestettävä sillä edellytyksellä, että kallio on ammuttava. Siten on suoraviivainen pikaliikenne tällekin suunnalle pelastettu tulevaisuuden varalta ja voi tulla toteutetuksi niin pian kuin tämä nähdään edulliseksi. Se rakentami-nen, joka jo on alkanut, ei saa estää radikaalista kaavoittamista tällä koh-dalla, sillä on huomattava, että kaupunginosan leima on muuttuva kun keskusasema kerran on saanut paikkansa täällä. Maa-ala tulee arvok-kaammaksi ja nykyiset rakennukset ovat aikaa myöten revittävät. Se mikä nyt tehdään on ainoastaan kaavoittamista paperille ja antaa johto-viivoja tulevaisuuden varalta.

Kun sitäpaitsi keskusasemalta etelään päin johtava valtavyäly jo itsestäänkin on edellytettävä, on siis keskusasema asetettuna Fredriks-bergiin hyvässä pikaliikenneyhteydessä koko Suur-Helsingin alan kanssa. Kun nämä ehdotetut pikaliikennereitit kulkevat nyt vielä kaavoituksesta ja rakennuksista vapaitten alueitten läpi, on helppo järjestää rakentamis-järjestelmä täällä niin, että se on kaikin puolin ajanmukainen, ja että niin hyvin pikaliikenne kuin paikallisliikenne ovat semmoisessa suhteessa liike-elämän ja asutuksen kanssa, että kukin näistä voi kehittyä luon-teensa mukaisesti.

Joskin keskusasemaa tänne siirrettäessä paikka paikoin olemme pakoitetut kallionporauksiin niin hyvin rautateitten ratapihoja varten kuin pikaliikenteenkin suoristamiseksi, niin antavat kumminkin tällä alueella olevat kalliot tilaisuutta käyttämään näitä hyödyksemme kaupunkia kaunistaaessamme sekä elokkaitten ja vaihtelevien kaupunki-kuvien luomisessa. Keskusaseman ympärille voi täten aikaa myöten kasvaa kaupunginosa, joka paitsi, että se on Suur-Helsingin liikenteen keskipiste ja tätä varten kaikin puolin käytännöllisesti käsiteltävä, on samalla omiaan antamaan kaupunginosalle viehättävän leiman.

Jos kerran pääasema on sijoitettu näin kauaksi pohjoiseen, on koko se ala, joka jää uuden pääaseman ja entisen pääaseman välille, vapaa rata-pihoista, ja on täten hyvinkin suuret mahdollisuudet tämän alueen kaa-voittamisessa.

Ehdotuksista käy selville, kuinka tärkeää on löytää oikea sijoitus pääasemalle, niin että täällä olevalla kallioisella alueella voisi saada sel-vän ja yksinkertaisen kaupunkiliikennejärjestelmän hyvään yhteyteen pääaseman kanssa.

Jos tarkastamme eri sijoituksia pääasemalle Fredriksbergissä, tu-lemme huomaamaan, että luonto ja tähänastinen kaupungin kehitys näillä tienoilla määräävät aseman paikan niin tarkalleen, *että on ainoas-*

taan yksi mahdollinen paikka valittavana, ja että tämä paikka täyttää kaikki ehdot.

Silminnähtävää on kaikki ne edut, jotka tulevat johtumaan rata-
pihan ja keskusaseman muuttamisesta tänne.

Näin avautuu harvinainen tilaisuus, jota tuskin on löydettävissä missään muussa kaupungissa. Kaavoituksessamme me voimme jakaa maalat niin, että selvä ja johdonmukainen järjestelmä on saavutettavissa alueen käytössä erinäisiin tarkoituksiin, niin kuin liikkeelle, asutukselle ja yhtenäisesti jatkuville puistovyöhykkeille. Me olemme tilaisuudessa täten luomaan kaupungistamme mitä ajanmukaisimmasti järjestetyn kaupungin. Meillä on vapaat kädet ja kaikki mahdollisuudet tekemään kaupungin keskustasta suurisuuntaisen ja arvokkaan kaupunginosan kaunistukseksi koko maallemme. Meillä on mahdollisuus luoda hyvinkin selvä, johdonmukainen ja suorituskykyinen pikaliikennejärjestelmä, käsittäen koko Suur-Helsingin alueen ja alueitten yhteyden ympäröivän maaseudun kanssa, ja voimme ohjata tämän pikaliikennejärjestelmän niin, että se on eristettynä asutuksesta, mutta kumminkin asutuksen läheisyydessä.

Nämät yllä esitetyt yleishuomautukset muodostavat pääpiirteellisen tuloksen niistä erilaisista vaihtoehtoduksista, jotka laadittiin Helsingin ja Suur-Helsingin asemakaavallisten olojen selvittämiseksi. Ne valaisevat mihin suuntaan kaupungin kehitys on ohjattava, jotta tulos voisi olla tyydyttävä tulevaisuuden varalta.

Tämän jälkeen meidän on saatava selville, mitä kasvamismahdollisuuksia Helsingillä on muodostuessaan Suur-Helsingiksi, ja mitkä ovat tärkeämmät näkökohdat, jotka ovat otettavat huomioon kaavoittamisen tekemisessä, niin hyvin pääpiirteissään kuin yksityiskohtaisesti. Välttämätöntä on myöskin, että kaavoittaminen tehdään niin, että sillä on edellytyksiä tulla toteutetuksi järjestelmällisen aika- ja työjako-ohjelman mukaisesti.

Helsingin kasvamismahdollisuuksista Suur-Helsingiksi on huomattava:

1:o, että niin paljon kuin tilastollisesti voi todeta, tulee Suur-Helsingin asukasluku tulevina kolmen tai neljänkymmenen vuoden aikana nousemaan suunnilleen puoleen miljoonaan.

Tämän lisäksi on odotettava, että kaupunkia ympäröivät maaseudut tulevat tämän ajanjakson aikana paljoa tiheämmin asutuiksi siten, että kaupungin läheiset yhteiskunnat kasvavat. Tämä puolestaan on vaikuttava kaupungin oloihin, etenkin liike-elämän vilkkauteen ja kaupungin alueilla olevien pikaliikenneväylien käyttämiseen.

2:o, että kaikki ne asutukselle määrätty alueet, jotka ovat sen kehän sisällä, joka saadaan, kun nykyinen asematalo käytetään keskipisteenä ja kahdeksan kilometriä otetaan säteeksi, ovat suurimmaksi osaksi rakennetut ja asutut kolmenkymmenen vuoden päästä.

Asutuksen luonto tulevina vuosikymmeninä on eroava paljon viime vuosikymmenien asutuksen luonteesta siinä, että se tulee avonaisemmaksi ja ilmakkaammaksi. Sentähden on tästä lähin varattava enemmän alaa asutukselle verrattuna asukaslukuun.

Suur-Helsingin alueitten jaossa on huomattava:

3:o, että kaupungin pohjoisempien osien käytäntöön ottaminen asutukselle, tulee siirtämään kaupungin keskipisteen melkoisesti pohjoiseen päin. Seurauksena tästä on, että kaupungin liikekeskusta myöskin tulee siirtymään samansuuntaisesti. Kun kumminkin kaupungin nykyinen liikekeskusta aina tulee pidättämään luonteensa, on tulevan kaupungin liikekeskusta saava venytetyn muodon, ja jos rautateitten ratapihat muutetaan Fredriksbergiin päin, niin että liikekeskustalla on vapaa ala kehittyäkseen, voimme odottaa, että Suur-Helsingissä on kolmenkymmenen vuoden päästä yhtämittaisesti jatkuva liikekeskus Etelä-Satamasta Fredriksbergin tienoille. Tämän muotoinen liikekeskusta onkin luonnollisin Helsingin maantieteellisten olojen takia.

4:o, että liikealue tarvitsee enemmän alaa aina sen mukaan kun asukasluku nousee, ja että tässä suhteessa on pidettävä mielessä, että liikealueen suuruutta ei määrää ainoastaan Suur-Helsingin sisällä oleva asutus, vaan myöskin laaja maaseutu-ympäristö. Ja kun Suur-Helsinki on maan pääkaupunki, on koko maan asukasluvun lisääntyminen myöskin vaikuttava liikekaupungin kasvamiseen.

5:o, että jos liikealuetta laajennetaan kyllin, niin vältämme liikekaupungin tunkemista nykyisille asutusalueille, niin kuin nyt tapahtuu Helsingissä, jossa asuinhuoneustoja on pakko muuttaa liikehuoneustoiksi. Tämä on epämurkavaa liikkeen kehitykselle sentähden, että asuinrakennusten sijoitus ja rakennustapa on useimmiten epäsopeva, ja tekee tämä sekottaminen asutuksen häirityksi. Sitäpaitsi se ei ole nykyisen kaupunkirakennetaiteen mukaista, joka pyrkii järjestelmällisiin olosuhteisiin.

6:o, että sitä alaa, jota aikaisemmin mainitun aikakauden lopussa tarvitaan liiketarkoituksiin, on laajennettava suunnilleen kaksinkertaisesti nykyisen alan lisäksi, jos tahdotaan saavuttaa tarkoituksen mukaiset tulokset.

Liikeolojen suuruutta määritessä ei ole rajoituttava ainoastaan edellä mainittuun ajanjaksoon, vaan on pitemmän tulevaisuuden varalle laskettava laajenemismahdollisuuksia, jotta voitaisiin ylläpitää järjestelmällisiä olosuhteita.

Vertauksen vuoksi voimme mainita olosuhteita Tukholmassa, joka nyt on suunnilleen niin suuri kuin Suur-Helsinki tulee olemaan kolmenkymmenen vuoden jälkeen. Jos lasketaan yhteen kaikki ne alat, joita Tukholmassa nykyään tarvitaan puhtaisiin liiketarkoituksiin, niin huomaamme, että ne suunnilleen vastaavat edellisessä tehtyjä laskelmia.

7:o, että selvä liikekaupunkijärjestelmä on saavutettavissa Suur-Helsingissä sen maantieteellisen muodostuman takia, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin. Asutuskaukipunkiosat tulevat reünustamaan liikekaupunkia ja näin on liikekaupunki asutuksen läheisyydessä vaikkakin se on siitä eristettynä.

Tukholmassa esimerkiksi ei tällaisesta järjestelmästä olisi voinut saada aikaan vaikkakin olisi ruvettu aikaisemmin pohtimaan asiaa ja vaikkakin olisi vielä löytynyt vapautta tehdä näin asemakaavallisesti, sentähden että Tukholman maa-alat ovat liian hajallisia.

8:o, että se maa-alue, jolle liikekaupunki on rakennettava, tulee, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin, aivan vapaaksi, niin että

on tilaisuus kaavoittaa! tämä alue kaikin puolin käytännöllisesti tarkoitustaan varten ja voimme tyydyttää ajanmukaisimmatkin vaatimukset. Samalla voi käsitellä vapaasti alueen muodostamista niin, että siitä voi koitua kaunis kaupunginosa.

9:o, että on suotavaa tehdä kaavoittaminen siten, että liikekaupunki tulee eroitettavaksi asutusalueista kapeilla puistovyöillä niin, että asutusalueet saavat rauhallisemman ja asutukselle sopivamman luonteen.

10:o, että nämät puistovyöt ovat osia koko Suur-Helsinkiä käsittävästä yhtämittaisesti jatkuvasta puisto-, metsä- ja kenttävyöhykkeestä, joka jakaa suurkaupungin asutusalueet toisistaan eroitettuihin, puistoilla kehystettyihin asutusyhteiskuntiin.

11:o, että tulevan Suur-Helsingin asutuskaupunginosat tulevat täten kaavoitetuksi konglomeraattijärjestelmän mukaan. Nykyinen Helsinki ja sen tulevan keskustan laajennus saa emäkaupunkiluonteen ja asutuskaupunginosat tulevat tytärikaupungeiksi.

Tämmöinen järjestelmä on omiaan kasvattamaan hyvän kotikaupunkihengen jokaisen yhteiskunnan ympärille ja tulee elvyttämään yhteisiä rientoja kaupunginosien asioiden hoidossa ja niitten kaunistamisessa.

Kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen kaavoittamisessa on huomattava:

12:o, että meidän aikoinamme on moottoriliikennevälineiden kehitys ollut huomattava, ja jos tahdotaan käyttää hyväkseen näitten välineitten suorituskykyä kaupunkiliikenteen välittäjänä, niin on tämä seikka vaikuttava vallankumouksellisesti kaupunkirakennetaiteessa. Uusien kaupunkien kaavoittaminen on rakennettava uusille periaatteille.

13:o, että Suur-Helsinkiä kaavoitettaessa, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin, on vielä mahdollista käyttää edukseen näitä uusia periaatteita, niin että voimme saada liikenneolomme järjestetyiksi ajanmukaisesti ja mallikelpoisesti.

14:o, että moottoripikaliikennevälineet ovat yhä vielä kehityksen alaisina. On siis odotettavissa vielä mahdollisia uutuuksia tällä alalla, ja on viisasta järjestää kaavoitus niin, että voi tulevaisuudessa käyttää hyväkseen näitä uutuuksia. Nopeusvaatimukset eivät suinkaan tule väheneään, mieluummin päinvastoin.

(Mitä lentoliikenteen käyttämiseen tulee, on tuskin odotettavissa, että sitä tarvinnee ottaa huomioon kaavoittamisessa näin lyhyillä matkoilla kuin nyt on käsiteltävänä. Sitäpaitsi tulee kai meidän oloissamme käytettäväksi pääasiallisesti vaan vesilentokoneita, ja niille on alastulopaikkoja kyllin Helsingin alueille.)

15:o, että pikaliikenne on eroitettava niin paljon kuin suinkin paikallisliikenteestä, voidaksemme saada moottoripikaliikenteen kyllin suorituskykyiseksi.

16:o, että pikaliikenneväyliä ei saa kulkea asutuskaupunginosien läpi, vaan ne ovat asutusalueitten läheisyydessä ja helposti saavutettavissa. Pikaliikennetiet tekevät asutuksen rauhattomaksi ja vaaralliseksi, jos ne lävistävät asutusalueita.

17:o, että pikaliikennejärjestelmä on niin tehtävä, että se on hyvässä yhteydessä kaukoliikenteen (pää- ja tavara-asemien) kanssa ja että voi

mahdollisimmin suorituskykyisesti ja suoranaisesti välittää liikennettä kaikkiin kaupunginosiin ja kaikkien kaupunginosien välillä.

18:o, että, koska pikaliikenne on eristettynä paikallisliikenteestä, vaatii se kaupungin aloilla suurempia leveyksiä katujen rakentamisessa, ja sentähden on järjestelmä niin laadittava, että tulemme toimeen harvoilla pikaliikennereiteillä.

19:o, että, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin, niin on pääliikennereitti Heikinkatujen paikoilta tulevalle keskusasemalle Fredriksbergissä vaihtoehtoisesti tehtävä matalammalle tasolle kuin paikallisliikennekadut. Tämä reitti lävistää liikennekeskustan ja voi häiritä hyvää paikallista yhteyttä valtakadun molemmilla puolilla olevien liiketalojen välillä.

20:o, että pikaliikenne on poistettava sekä Läntiseltä että Itäiseltä Viertotieltä. Nämät kadut kulkevat asutusalueitten läpi, ja kun sitäpaitsi näitten varrella, niin kuin esimerkiksi Hakasalmessa ja Sörnäisissä, syntyy paikallisia liikekeskuksia, niin tekee jo tämäkin seikka suorituskykyisen pikaliikenteen mahdottomaksi.

Sekä Läntinen että Itäinen Viertotie ovat tehtävät kaupunginosa kaunistaviksi puistoteiksi.

21:o, että niille valtateille, jotka käsittävät sekä pikaliikenteen että paikallisliikenteen, on sovitettava ruohoreunuksia ja istutettava puita liikenteitten eristämiseksi toisistaan. Yhteys erilaisten liikenteitten välillä on sallittava ainoastaan niillä paikoilla, missä tämä katsotaan tarpeelliseksi.

22:o, että, *jos pikaliikennereitit järjestetään kyllin suorituskykyisiksi, niin lyhenevät etäisyydet eri kaupunkien välillä ja koko Suur-Helsinki tulee liikenteellisesti keskitetyksi.*

23:o, että, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin, niin muodostuu tulevan Fredriksbergin keskusaseman edustalle pikaliikennekeskus. Ja kun pikaliikenne haarautuu täällä eri suunnille, tulevat Suur-Helsingin läntiset ja itäiset alueet suoranaiseen pikaliikenneyhteyteen toistensa kanssa, ilman että tätä liikennettä on vedettävä Suur-Helsingin eteläisempien kaupunginosien kautta.

24:o, että, niin pian kun tavara-asemat ovat muutetut pohjoiseen, voi heti rakentaa pikaliikennereitin Heikinkatujen ja Fredriksbergin välille. Kun tämä pikaliikennereitti on eristetty kaikesta paikallisliikenteestä ja liikennettä voi välittää kaikilla moottoripika-ajoneuvoilla, *on Fredriksberg liikenteellisesti tuotu likemmäksi nykyistä kaupunkia.*

Suur-Helsingin ratapihajärjestelmissä on huomattava:

25:o, että yllä selostetut, niin hyvin liikekeskusta- kuin kaupunkipikaliikennejärjestelmät ovat mahdolliset ainoastaan siinä tapauksessa, että Suur-Helsingin ratapihajärjestelmässään tehdään tätä vastaavia ja tämän kanssa sopusoinnussa olevia muutoksia.

26:o, että se ratapihajärjestelmä, jota nyt käytetään ja jota nyt on tahdottu tulevaisuuttakin varten sovelluttaa, on ainoastaan sen aikaisemman järjestelmän venyttämistä, joka oli käytännössä kolme vuosikymmentä sitten, ja josta jo silloin olisi pitänyt luopua.

27:o, että silmällä pitäen sitä seikkaa, että kaupungin keskipiste maantieteellisten välttämättömyyksien takia on siirtyvä pohjoiseen päin,

niin on rautateittenkin näkökannalta katsottuna suotavampi, että rata-pihat ja asematalo siirretään keskipisteen mukaisesti pohjoisempaan.

Tämä siirtäminen pitäisi rautateitten kannalta olla sitä suotavampi, koska nykyisen pääaseman sijoitukseen nähden jo meidänkin päivinämmä on niin suuret vaikeudet saada toimeen kulkuväyliä asemalle, saatikka sitten tulevaisuudessa. Jo periaatteenkin kannalta on tämä suotavaa, sillä onhan se periaatteellinen aakkonen asematalon sijoittamisessa, että niin järjestetään, jotta mahdollisimman paras kulkuyhteys saadaan sen alueen kanssa, jota asematalon on palveltava.

28:o, että ratapihojen nykyinen sijoitus on pakoittanut kaupungin keskipisteen pysymään etelässä ja on ehkäissyt kaupungin luonnollista kasvua pohjoiseen päin hyvinkin paljon. Kaupungin keskipiste olisi jo aikaisemmin alkanut siirtyä, ellei rautateitten alueet olisi estäneet tätä, ja siis, jos ei rautateitten alueita siirretä nyt pohjoiseen päin, tulevat nämä edelleenkin haitallisesti ehkäisemään kaupungin luonnollista kehitystä.

Kun tämä kehitys kaikessa tapauksessa kaupungin kasvamisen takia on pakoitettu pohjoiseen, tulee se rautateitten olojen kautta tunteksi ahtaiksi oloihin ja epäedullisesti kaksijakoiseksi.

29:o, että se järjestelmä ja sen yhteydessä tapahtuva asematalon paikan muuttaminen, joka olisi pitänyt kolmekymmentä vuotta sitten seikkaperäisen ja johdonmukaisen harkinnan jälkeen toteuttaa; mutta jota ei toteutettu — eikä edes harkittukaan —, olisi nykyisissäkin oloissa sovelias ja suurempia oloja silmälläpitäen, kehitykseen mahdollinen, mutta

30:o, että, jos me nyt kolmekymmentä vuotta myöhemmin harkitsemme seikkaperäisesti ja johdonmukaisesti samoja tehtäviä ja samojen tehtävien ympärille kasaantuneita uusia näkökohtia, niin olemme pakoitettut paljoa kaukonäköisemmin kuin silloisissa oloissa harkitsemaan asioita, ja siis tulemaan siihen johtopäätökseen, että meidän on nyt mentävä paljoa kauemmaksi silloin luonnolliseksi katsotun järjestelmän ulkopuolelle niin hyvin järjestelmän elimellisessä kokoonpanossa, kuin itse pääaseman sijoituksessa.

31:o, että pääaseman sijoituskysymyksessä on otettava huomioon, että paikallis- ja esikaupunkiliikenne vähitellen tulee suuremmaksi osaksi pois rautateitten ohjelmasta, sentähden että moottoriajoneuvojen käyttäminen lähemmässä liikenteessä on tuleva tarkoituksenmukaisemmaksi kuin rautateitten. Näin ollen ei rautateitten tehtävä tule olemaan paikallisliikenteen välittämistä esikaupunkien asutusalueitten ja liikealueitten välillä, vaan kaukoliikenteen välittämistä niin hyvin asutus- kuin liikealueilta. Tästä seuraa, että keskusaseman — kaukoliikenteen keskus-tan —, ei tule olla niin paljon kuin mahdollista kaupungin liikekeskustassa, vaan sekä liikealueitten että asutusalueitten yhteisessä keskustassa.

32:o, että koska kaukoliikenne heti Fredriksbergin pohjoispuolella haaraantuu eri suunnille, on tietenkin luonnollista, että kaikki ne, jotka asuvat tulevan Suur-Helsingin pohjoisemmissa osissa ja näitten naapuruu-dessa niin hyvin lännessä kuin idässä, tulevat käyttämään heille lähintä asemaa, Fredriksbergiä, pikajuna-asemanaan. Se on heille lähin keskus-asema, ja liikenneteitten kaavoitus on niin tehtävä, että ne johtavat mukavasti Fredriksbergiin. Täten muodostuu Fredriksbergistä tärkeä kau-

kojunien lähtöpaikka suurimmalle osalle Suur-Helsingin ja sen naapuruston asukkaista.

33:o, että sinä aikana kun kehitys pohjoisemmissa osissa Suur-Helsinkiä kulkee siihen suuntaan, että Fredriksbergistä muodostuu pohjoinen keskusasema, muuttuu nykyisen Helsingin keskipiste vähitellen pohjoiseen päin. Ja silloin kun Fredriksbergistä on tullut Pohjoisen Suur-Helsingin keskipiste, on myöskin Eteläisen Suur-Helsingin keskipiste lähennyt Fredriksbergiä niin paljon, että molemmat keskipisteet sulavat yhdeksi, koko Suur-Helsingin asutuksen ja liike-elämän keskipisteeksi.

Fredriksberg on siis tulevan Suur-Helsingin luonnollisin paikka keskusasemalle.

34:o, että jos nykyinen asema kumminkin jää paikalleen Etelä-Suur-Helsingin keskusasemaksi ja Fredriksbergistä on tuleva tärkeä kaukoliikenteen keskus Pohjois-Suur-Helsingissä, niin on Suur-Helsingissä kaksi keskusasemaa.

35:o, että se »pikku hairahdus», joka on tehty Fredriksbergissä niin, että pohjoinen rata on matalammalla tasolla kuin rantarata, on muutettava, muutoin tulee Suur-Helsingillä olemaan kolme keskusasemaa.

Tämä vaatii muutosta ratapiharakenteissa.

36:o, että ratapihajärjestelmä Fredriksbergissä on suunniteltu ja rakennettu kaukana kaupungin keskustasta olevaksi järjestelypihaksi ja maaseutuasemaksi, ilman minkäänlaista aavistustakaan siitä, että Helsinki muutamassa vuosikymmenessä on Suur-Helsinki ja Fredriksberg sekä asemakaavallisesti että kaukoliikenteellisesti tärkeä kaupungin keskusta.

On siis selvä, että ratapihajärjestelmä täällä ei voi jäädä entiselleen.

37:o, että, kun Fredriksberg tulee muutaman vuosikymmenen jälkeen olemaan kaupungin keskeisimpiä paikkoja liikenteellisesti ja asutuksellisesti, ja kun tämä pohjoinen kaupungin keskus tulee käsittämään 300,000 asukasta ja myöhemmin on nouseva ehkä puoleen miljoonaan, ja kun sekä Sörnäinen että pohjoinen Töölökin tulevat käyttämään sitä keskustanaan vaikkakin nykyinen asema jää paikalleen tähänastista tarkoitustansa varten, niin on Fredriksbergin keskustalle annettava suurkaupungille ja pääkaupungille tuleva kaupunkirakeenteellinen leima.

Fredriksbergiä ei saa enään käsitellä »Kauppalakeskustana», niin kuin tähänastiset viimeisetkin suunnitelmat tahtovat tehdä, jos tahdotaan välttää täällä »suurta hairahdusta» ja enempien oppirahojen tuhlaamista.

Sentähden on ajoissa tehtävä niin, että ratapihan muutostyöt järjestetään tämänmukaisesti:

38:o, että, jos ratapihajärjestelmä Fredriksbergissä rakennetaan uudelleen, on tämä uudistustyö vaativa niin paljon aikaa, että Suur-Helsingin keskus tällä ajalla on lähennyt Fredriksbergiä, ja liikenneolot Etelä-Suur-Helsingin ja Fredriksbergin välillä järjestetyt pikaliikenteeksi. Tämän tähden on siis viisainta ohjata heti alusta uudistustyöt Fredriksbergin ratapihalla niin, että täällä aikaa myöten on muodostuva koko Suur-Helsinkiä käsittävä keskusasema.

39:o, että, jos uudistustyöt Fredriksbergin ratapihalla ohjataan niin,

että täällä aikaa myöten voi muodostua koko Suur-Helsinkiä käsittävä keskusasema, niin voi työt järjestää siten, *että jonkun ajan kuluttua osan näistä uudistetuista raiteista voi ottaa käyttöön koko Helsinkiä koskevaa kaukoliikennettä varten*. Näin vähennetään rasitus nykyisellä asemalla, ja täällä ei tarvitse tulla kysymykseen sanottavia laajennuksia. *Tämä on tehtävissä tarkoituksen mukaisesti, sillä suora pikaliikenneyhteys on jo tässä tapauksessa saatu aikaan Etelän ja Pohjoisen välillä.*

40:o, että kun uudistustyöt Fredriksbergissä ovat kehittyneet siksi paljon, että täällä on tilaa ottamaan vastaan koko kaukoliikenteen, on Helsinki kasvanut siksi paljon, että keskus lähenee Fredriksbergiä nykyisen radan länsipuolella. *Silloin on asiantila sekä asutuksellisesti että kaupunkiliikenteellisesti muuttunut niin paljon, että nykyinen asema on katsottava tarpeellomaksi.*

Näin vapautuu laajoja alueita kaupungin kehitykselle, ja jos kaa-voittelu tällä alalla on tehty sillä edellytyksellä, että vapautettua aluetta on käsitelty yhdessä sen alan kanssa, joka jo on otettu käyttöön radan länsipuolella, niin on tulos yhtenäinen ja sopusoinnussa koko Suur-Helsingin asemakaavan kanssa.

Suur-Helsingin tavararatapihan kehittämisessä on huomattava:

41:o, että moottoriajoneuvot myöskin tavarankuljetusta varten ovat meidän päivinämmä edistyneet siksi paljon kehityksessä, että kun kerran tavara on lastattu moottorivaunuun, niin kysymys matkan pituudesta on vähemmästä arvosta, kuin kysymys hyvistä kulkuväylistä. Senhden ei käytännöllisesti katsoen ole mitään estettä tavara-asemien muuttamisessa pohjoiseen.

42:o, että, jos nyt jätämme tavara-asemat entiselle paikalleen ja niille rakennettaisiin lisärakenteita, semmoiseksi kuin rautateitten viimeksi laadittu järjestelmä edellyttää, *niin tulee yleinen mielipide kummin-kin ennemmin tai myöhemmin vaatimaan ne täältä pois.*

Me tahdomme kaunistaa maamme pääkaupungin, ja juuri tällä paikalla, missä kaupungin monumenttaalisella osalla olisi mahdollisuus kehityä, on ratapiha puiston asemasta ainaisesti rumentava kaupunkiamme. Eikä se paljoa paranna asioita vaikkakin koetetaan eristää ratapiha rakennuksilla.

43:o, että koska kerran voi todeta, että tavara-asemilla ei ole mitään käytännöllistä välttämättömyyttä jäämään tälle paikalle, *niin on yleisen mielipiteen vaatimus katsottava kohtuulliseksi ja varsin oikeutetuksi.* Ja jos rautatien viranomaiset itsekin yhtyvät yleistä mielipidettä kannattamaan, niin on sekin kohtuullista ja hyvinkin ymmärrettävää. *Sillä onhan rautateitten edustajilla yhtä paljon aihetta kuin muilla kansalaisilla, tehdä kaikkensa pääkaupunkinsa kaunistamiseksi.*

44:o, että kun siis tavara-asemat ovat tuomitut muutettaviksi pois nykyisestä paikastaan, niin on niille haettava uusi sijoitus. Ja koska niitten käytännöllisin sijoitus on löydettävissä koko Suur-Helsinkiä käsittävän liikennejärjestelmän yhteydessä, niin on tavara-asema siis rakennettava Fredriksbergin ratapihan yhteyteen.

45:o, että siis, huolimatta niistä muutostöistä, jotka tulevat kysymykseen Fredriksbergin henkilökeskusase-
man suhteitten parantamisesta,

on katsottava myöskin välttämättömäksi ryhtyä täällä ratapihan muutostoihin jo siitäkin syystä, että tavara-asemalle on löydettävissä sopiva paikka Fredriksbergissä.

46:o, että koska näin paljon muutos- ja uudistustöitä on edellytettävä Fredriksbergin ratapihalla, ja koska näitä uudistustöitä ei voi tehdä paikkaamalla ja lisäämällä niin kuin tähän asti on tehty, niin on katsottava parhaaksi laatia täydellinen järjestely aivan uuden perusajatuksen mukaisesti, jotta voitaisiin tämän järjestelyn pohjalla saada ratapiha muodostumaan vähitellen uutta tehtäväänsä varten.

Sörnäisissä olevien rautateitten konepajojen suhteen on huomattava:

47:o, että koska Fredriksbergin ratapihan uusi järjestely on tehtävä niin, että sen voisi katsoa lopulliseksi pitkää ajanjaksoa varten, niin se on tehtävä mahdollisimman täydelliseksi käsittäen kaikki rautateitten tarpeet. Näin ollen on syytä varata uudessa järjestelmässä paikka rautateitten konepajoille, jotta voitaisiin vähitellen muuttaa pois ne nyt Sörnäisissä olevat konepajat. Tämä yksinkertaistuttaisi huomattavasti järjestelmän laatimisen.

Uudistustyöt ovat laskettavat kestäämään monta vuosikymmentä, ja tällä ajalla joutuvat nykyiset konepajat vähemmin käyttökelpoisiksi ja vanhanaikuisiksi. On siis viisasta varata tilaa uusille nyt laadittavassa järjestelmässä.

Satamaradan suhteen on huomattava:

48:o, että, jos keskusasema muutetaan Fredriksbergiin, niin on nykyinen, usein mainitun alueen läpi kulkeva satamarata muutettava jonkun verran.

Tulevan liikekeskustan rakentamisessa on edullista ja käytännöllistä, että katuverkko korotetaan. Näin ollen saa satamarata sijaa katuverkon alla. Satamaradan pohjoiseen kulkeva osa on tällöin sijoitettava asema-kaavan mukaisesti ja sen korkeussuhteet tulevat riippumaan liikekeskustan korkeussuhteista.

Eteläisessä osassaan jää satamaradan taso muuttumatta. Keskiosa on tehtävä suunnilleen vaakasuorasti niin, että kun rata lähenee Fredriksbergiä, on se vedettävä syvennettynä ja kulkee maanalaisena keskusaseman edessä olevan aukean alitse. Saavuttuaan Fredriksbergin ratapihalle sillä on kyllin pituutta nousemaan ratapihan tasolle hyvissä noususuhteissa.

Kuinka satamaradan suunta on vedettävä sen pohjoisessa osassa, riippuu tietysti Fredriksbergin ratapihan uudesta järjestelmästä.

49:o, että niin kauan kuin uusi liikekeskus on kehityksen alaisena ja niin kauan kuin nykyistä asemataloa vielä käytetään tarkoitukseensa, voi satamarata jäädä paikoilleen aivan muuttumattomana.

Se pikaliikennereitti, joka tavara-aseman muutettua, rakennetaan suoranaiseksi liikenneväyläksi nykyisen kaupungin ja Fredriksbergin välille, on kumminkin eteläosassaan korotettava jonkun verran, niin että se satamaradan kohdalla voi vieläkin enemmän korotettuna kulkea radan ylitse, niin kauan kuin satamarataa on tällä suunnalla käytettävä.

50:o, että satamaradan pohjoisen suunnan muuttaminen voi tapahtua silloin, kun nähdään se sopivaksi ja riippumatta muusta kehityk-

sestä. Jos satamaradalla tarvitaan uusia raiteita voi ne vaihtoehtoisesti rakentaa jo lopulliseen asemaansa.

Uuden ratapihajärjestelmän alueen suhteen on huomattava:

51:o, että Fredriksbergin pohjoispuolella on hyvin mukavalla paikalla aluetta kyllin paljon rautateitten tarpeisiin.

Uudistustoitten toteuttamisessa ja tähän sopivan ajankohdan löytämisessä on huomattava:

52:o, että, kun Gleim laati järjestelmänsä Helsingin ratapihaksi, vaati jo tämä työ paljon aikaa vaikka kaavoitus silloin oli verrattain yksinkertaista. Hänen järjestelmänsä toteuttaminen on tähän asti ottanut enemmän kuin neljännesvuosisadan eikä työ ole vielääkään valmis.

Nyt kysymyksessä olevan uuden järjestelmän laatiminen on vaativa monta vuotta ennenkuin se on lopullisesti selvä ja vahvistettu kaupungin asemakaavan vahvistamisen yhteydessä. *On siis selvä, että meillä on edessämme pitkä ajanjakso ennenkuin uuden järjestelmän rakennustyöt ovat suoritettut niinkin paljon, että asemaratapihojen täydellinen muuttaminen on saatu aikaan ja nykyistä asemataloa voi käyttää muihin tarkoituksiin.*

Sentähden on uuden järjestelmän luomisen ohella tehtävä sopiva työ- ja aikaohjelma. Täten on vähittäinen toteuttaminen mahdollista niin, että ratapihat ovat koko ajan käyttökelpoisia ja että niitten uudistettut osat voidaan aika ajalta ottaa käytäntöön.

53:o, *että nykyinen ajankohta ratapihajärjestelmän uudistamiseen on yhtä edullinen kuin se oli kolmekymmentä vuotta sitten.* Tosin on tähän asti materiaalisesti katsottuna uhrattu enemmän kuin silloin, mutta ei verrannollisesti. Mitä repimis- ja uudestaanrakentamistöihin silloin ja nyt tulee, ei eroitus ole suuri. Silloin oli asematalo revittävä alas, nykyinen saa jäädä paikoilleen liikenteen palveluksessa pitkiksi ajoiksi. Sen jälkeen sen voi käyttää johonkin muuhun sopivaan tarkoitukseen. Ratapiharakenteet Helsingin asemilla ovat kaikessa tapauksessa, niin kuin rautateitten uusin järjestely sen kyllin toteaa, revittävät melkein tyystin ja rakennettavat uudelleen.

Fredriksbergin järjestelmä on aikaa myöten uudistettava ja pantava semmoiseen kuntoon, että se vastaa sille tulevan paikan arvoa. On siis täälläkin edullisempaa, ettei jatketa rakennustöitä saman suuntaisesti kuin tähän asti, vaan että ajoissa ohjataan työt siten, että ne sopivat yhteen uuden järjestelmän kanssa.

Lopullinen tulos suoritetusta tutkimustyöstä Suur-Helsingin olojen järjestämiseksi on:

että, kun Helsingin kaupungin kaavoittaminen on järjestettävä niin, että se vastaa niitä vaatimuksia, joita tulevaisuus on asettava, ja kun on tilastollisesti huomattu varmaksi, että kaupunki jo muutamassa vuosikymmenessä on kasvanut niin paljon, että kaikki alueet pohjoisessa, monen kilometrin matkalla Fredriksbergin ympäristössä, ovat käytäntöön asetetut tiheää asutusta varten, niin on kaupungin kaavoittaminen niin tehtävä, että Fredriksbergistä voi tulla kaupungin keskusta. Näin on tehtävä vielä enemmän jo siitäkkin syystä, että kehitystä ei ole arvosteltava ainoastaan muutaman vuosikymmenen aikana, vaan on perustus

kaupungin kaavoittamisessa laskettava niin, että kasvu edelleenkin voi kehittyä suosiollisissa oloissa. Kun ainoa mahdollisuus kaupungin laajenemiseen on löydettävä pohjoisissa osissa, niin on Fredriksberg sitä suuremmalla syyllä katsottava tulevan Suur-Helsingin polttopisteeksi.

Kun niitten suunnitelmien nojalla, jotka ovat laaditut asian valaistamiseksi, on tultu siihen vakaumukseen, että ainoastaan kaksi periaatetta voi tulla kysymykseen, nimittäin joko ratapihojen jättäminen nykyisille paikoilleen taikka ratapihojen muuttaminen Fredriksbergiin, ja että näitten kahden periaatteen välillä ei ole löydettävissä mitään hyväksyttävää väliehdotusta, ja *kun kumpasessakin näissä periaatteellisissa suunnitelmissa rautateitten rakenteet ovat suurimmaksi osaksi uudelleen rakennettavat, ja kun se periaate, joka edellyttää rautatierakenteet muutettaviksi Fredriksbergiin on kaikissa suhteissa, niin hyvin kaupungin kasvamisen, maa-alueitten edullisen käyttämisen, liikkeen, asutuksen, liikenteen, pikaliikenteen, rautateitten kauko- ja tavaraliikenteen, kuin myöskin kaupungin kauneuden kannalta katsottuna niin paljon edullisempi, ettei näitä kahta periaatetta voi verratakkaan toisiinsa, niin on tultu siihen johtopäätökseen:*

että kaupungin kaavoittaminen on ehdottomasti rakennettava sille periaatteelle, että rautateitten ratapihat ovat muutettavat Fredriksbergiin.

Onko tässä selostuksessa mitään eriskummallista? Tarvitaanko siinä mitään suurempaa kaukonäköisyyttä?

Asukasluvun lisääntyminen on tietysti tulevaisuuden käsissä, mutta olemme kaikki tässä, sekä kaupungin että rautateitten edustajat ja minäkin yhtä mieltä.

Kaikki muu on selvää tavallisille aivoille ja on luonnollinen seuraus kaupungin kasvamisesta.

Niin kuin mainitsin, voi kaupungin kasvamisen johtaa *oikeaan suuntaan*, niin että se koituu onneksi kaupungillemme, taikka voi sen johtaa *väärään*, jolloin kaupunkielimistö on ainaisesti kärsivä siitä.

Suunta on vielä valittavissa.

Se suunta, joka valittiin kolmekymmentä vuotta sitten, on johtanut nykyisiin vaikeuksiin. Voimme vielä korjata sen. Mutta jos nyt olemme ajattelemattomia ja ahdasmielisiä kaupungin asioiden hoidossa, ei tämä ole enään korjattavissa ilman suuria taloudellisia uhrauksia.

V. Kaupungin elimistöllinen kehitys.

Elimistöllinen yhtenäisyys.

Olen edellisessä koettanut periaatteellisesti ja teknillisesti piirtää sen kehityskulun, jonka mukaan Helsingin kasvu voi jatkua yhtenäisenä ja kokonaisena elimistönä.

Kehityskulku tässä on aivan sama, kuin missä elimistössä tahansa. Uusia molekyyliä lisääntyy, jokainen molekyyli on saava paikkansa tehtävänsä mukaan. Elimistö kasvaa siten, että jokainen elin kasvaa ja on kasvunkykyinen siinä määrässä kun sitä tarvitaan kokonaisuuden tehtävien kannalta.

Mutta ei ainoakaan molekyyli, ei ainoakaan elin saa olla esteenä niin, että kokonaisuus on pakoitettu kuihtumaan.

*

Tärkein ja ainoa lähtökohta Suur-Helsingin tehtäviä tutkittaissa on asutuksen lisääntyminen. Tämä on kansamme historiaa, ja *historian kulku on määrävänä suuruutena*. Meidän tehtävämme tässä suhteessa rajoittuu ainoastaan tilastolliselle pohjalle rakennettuihin otaksumisiin.

Mutta kaikessa muussa me voimme johtaa Suur-Helsingin elimellistä kehitystä.

Elimellisen kehityksen johtaminen Helsingin kasvamisessa on perustettu neljälle kulmakivelle:

1:o, Helsingin maantieteellinen asema.

2:o, Helsingin topograafinen muodostuminen.

3:o, Helsingin tähänastinen kehitys ja kaavoittaminen.

4:o, Liikenneneuvot ja niitten kehityssuunta.

Näissä neljässä kulmakivessä ovat Helsingin kaavoittamisen mahdollisuudet *kätkettyinä*. Kaupunkirakennetaiteilijan tehtävä on saada mahdollisuudet esille kätköistään ja käyttää niitä kaupungin yleiselimistön luomisessa siten, että jokainen elin saa paikkansa käytännöllisen tehtävänsä mukaisesti. Kaupunkirakentajan on otettava vaari taloudellisen ja liikenteellisen elämän vaatimuksista kaikilla aloilla ja sovittaa ne kaupunkielimistöön käytännöllisesti ja tarkoituksenmukaisesti. *Sillä käytännöllinen tarkoituksenmukaisuus on jokapäiväisen elämän elinehto.*

Mutta tässä työssään on hänen johdettava käytännölliset mahdollisuudet niin, että koko elimistö kasvaa kauneudessa. *Sillä kauneus on inhimillisen kulttuurin elinehto.*

Käytännöllisyys ja kauneus kulkevat käsikädessä ja muodostavat kokonaiselimistön. Tästä kokonaiselimistöstä on jokaisen elimen kehityttävä.

Se, joka ei näin tee, hän on elimistön vihollinen.

*

Kaupunkirakennetaiteen periaatteen kannalta on aivan väärin, että kaksi suuruutta — niinkuin kaupunki ja kaupungin sisällä olevat rautatierakenteet — taistelevat keskenään omistusoikeuksista ja muista eduistaan. *Kaupunki on yksi ainoa elimistö*, ja kaikkien niitten eri osien, jotka toimivat tämän sisällä, on toimitettava yhtenäisesti, eikä erillään toisistaan. Jos ei niin tapahdu, niin kaupungin elimistö ei voi toimia normaalisesti.

Tämä on luonnon laki.

Koko kaupungin elimistö on luotava yhtenäisen perusajatuksen ja perusjärjestelmän pohjalle. Tätä perusjärjestelmää on kaikkien niitten eri elimien seurattava, jotka kuuluvat kaupungin elimistöön ja tälle perusjärjestelmälle on heidän järjestelmänsä rakennettavat.

Kaupungin alueitten sisällä olevat rautatierakenteet ja niitten toiminta on yksi näistä elimistä ja on siis rautateitten järjestelmä rakennettava koko kaupunkielimistön perusjärjestelmälle.

Jos ei rautateitten taholta tehdä näin, niin rikotaan periaatetta, ja tulos on turmiollinen kaupunginelimistölle.

*

Liikennekysymys on meidän aikamme suurin kysymys kaupunkia kaavoitettaessa.

Kun kaupunki kasvaa suuremmaksi ja sen alat laajenevat, on sen luotava sisäisen liikennejärjestelmänsä uudelle kannalle, aina sen mukaan kun liikennevälineet kehittyvät. Se on kaupunkiasemakaavallinen tehtävä.

Rautatieliikennejärjestelmä on riippuva kaupungin kasvamisesta ja on rautateitten kehitettävä järjestelmänsä sen mukaisesti ja niin, että kaupungin asemakaavallinen liikennejärjestelmä ja rautateitten liikennejärjestelmä sulautuvat yhteen yhdeksi ainoaksi liikennejärjestelmäksi.

Siis: Jos Helsingin katuliikennejärjestelmä on vanhentunut eikä voi toimia suuremmissa olosuhteissa, on se muutettava uudeksi järjestelmäksi mahdollisuuksien mukaan.

Ja: Jos Helsingin rautatiejärjestelmä on vanhentunut eikä voi toimia suuremmissa olosuhteissa, on se muutettava uudeksi järjestelmäksi mahdollisuuksien mukaan.

Mutta näitten molempien järjestelmien pitää kehittyä *y h d e n m u k a i s e s t i, y h d e s s ä ja y h t e i s t y ö s s ä.*

Tämä on periaatetta.

Elimistöllisen yhtenäisyyden rikkominen.

Valtioneuvoston asettama rautatiekomitea on laatinut ehdotuksensa Helsingin ratapihojen järjestelmäksi »rautatieliikenteen kannalta katsottuna».

Mitä merkitsee: »rautatieliikenteen kannalta katsottuna»?

Näin komitea sen ymmärtää:

Määrätään tilastollisesti Helsingin kaupungin mahdollinen asukasluvun lisäntyminen. Määrätään kaupungin eri osien väentiheys verrattuna eri ulkomaisten kaupunkien väentihyyteen, ja Suur-Helsingin alueitten laajennus mitataan tämän johdolla. Lasketaan tarvittavien raiteiden määrät eri ratapihoilla, lasketaan tarvittavat lattiapinta-alat, lasketaan henkilöliikenne, pikaliikenne, maitoliikenne ja jos jotain. Ja kaiken tämän perustalle määrätään kuinka suuria maa-aloja rautatiet tarvitsevat rakenteitansa varten.

Tämä on kyllä kaikki hyvä. Mutta se on ainoastaan vastaus kysymykseen: Kuinka paljon? Onhan vielä vastattava kysymyksiin: Missä ja miten?

Näihin kysymyksiin vastaa komitea hyvin yksinkertaisesti, pintapuolisesti rautatien kannalta tutkittuaan Helsingin asemakaavaa: He määräävät saatavansa maa-alat sekä niitten rajat ilman että kaupungin näkökohtia tässä edes kysytään.

Onko tämä »rautatieliikenteen kannalta katsottuna»?

Ei suinkaan!

Sillä se periaate, että rautatiet muodostavat ainoastaan osan koko kaupunkielimistöstä ja että rautateitten tehtävät ovat järjestettävät kaupungin tehtävien yhteydessä, on rikottu.

Onko komitea tätä kohtaa ajatellutkaan? Onko komitea tutkinut Helsingin ja Suur-Helsingin asemakaavallisia mahdollisuuksia ja niitten suhteita rautateihin siksi paljon, että komitea voisi tehdä lopulliset päätöksensä? Onko komitea ottanut selville, miten Helsingin kaavoitus niin hyvin käytännöllisesti kuin esteettisesti

olisi järjestettävä, että voitaisiin tulla mahdollisimman parhaisiin tuloksiin? Onko komitea ollut yhteistyössä asiantuntijoitten kanssa, jotka voisivat auttaa komitean työssä, asemakaavallisillakin aloilla niin, että paitsi rautatienäkökohtia silmälläpitäen myöskin kaupunkimme kaikki kehittymismahdollisuudet suureksi ja kulttuuriamme kannattavaksi pääkaupungiksi olisi tarkalleen tutkittu? Onko komitea tehnyt kaiken tämän niin, että komitean vastaus Valtioneuvostolle on perustettu yleishyvä ja yleishyötyä edistävälle pohjalle?

Tämäkin pitäisi olla »rautatieliikenteen kannalta katsottuna» ei ainoastaan hyvin tärkeä näkökohta, mutta ennen kaikkea: *periaate. Sillä ovat h a n r a u t a t i e t r a k e n n e t u t y l e i s h y ö t y ä v a r t e n .*

Tuskin on komitea mennyt näin pitkälle työssään.

Mutta jos komitea ei ole tehnyt näin, kuinka voi se lähettää p u o l i k y p s ä n lausuntonsa Valtioneuvostolle ja määrätä vaatimuksensa? Onhan asia siksi tärkeä kun perustus on laskettava suurille yleisille rakenteille ja sitäpaitsi maamme pääkaupungin tulevaisuus on tästä riippuva.

Komitea voi kyllä vastata: Helsingin kaupungin asemakaavalliset olot eivät ole vielä siksi selvillä, että jonkunlaisen yhteisen järjestelmän laatiminen voisi tulla kysymykseenkään.

Hyvä on. Mutta silloin ainoa mahdollinen vastaus, jonka komitea olisi voinut antaa Valtioneuvostolle, olisi ollut:

Ensin esitettyään laskelmansa rautateitten järjestelmien uudistamiseksi ja näitä varten tarvittavien maa-alojen laajuudesta, olisi komitea jatkanut:

Mutta koska Helsingin kaupungin asemakaavalliset olot eivät ole vielä järjestetyt siitä syystä, että nykyiset rautatierakenteet ovat tätä ehkäisseet, niin ei komitea ole katsonut voivansa lopullisesti määrätä miten ja missä uusi järjestelmä olisi rakennettava ja saa komitea kunniottaen täten ehdottaa:

Että Valtioneuvosto niin tekisi, että tämä asia selvitettäisiin kaupungin yhteydessä niin, että sekä kaupungille että rautateille laadittaisiin yhteinen järjestelmä, jonka pohjalla komitea voisi ryhtyä lopullisesti ratkaisemaan ratapihakysymystä.

Näin ei komitea kumminkaan tee. Vaan päinvastoin. Otettuaan ensin laajat alueet itselleen ehdottaa se Valtioneuvostolle: — »että, koska Helsingin aseman ja Heikinkadun välillä sijaitsevien tonttien pikainen järjestely, postitalon rakentamisen vuoksi, on tarpeen vaatima, Valtio ja kaupunki yhdessä julistaisivat yleisen kilpailun siitä, miten kysymys puheenalaisista alueista olisi asemakaava- ja rakennustaiteellisessa sekä rautatie- ja postiteknillisessä suhteessa paraiten ratkaistavissa».

Siis kilpailu, jossa postitalon sijoitus häämöittää pääasiallisena viettinäl

Kaupunki saa hoitaa omia hommiaan. Mitkä tehtävät kaupungilla on täällä, se ei kuulu rautateille eikä komitea koetakaan selvittää itselleen tätä seikkaa, vaan mainitsee aivan pintapuolisesti lausunnossaan: »Komiteakin kyllä myöntää¹⁾, että tilan hankkiminen uusille liikekeskuksille eli city-muodostumille nykyisen asematalon seutuvilla ja Töölönlahden täyttäminen on toivottava, jopa tarpeellinenkin».

Rautateille on tuleva se mikä sille tulee. Muruista saa kaupungin eri tehtävät tapella.

¹⁾ Minun alleviivaamani.

Selväähän on ettei komitea ole koettanutkaan valvoa yleisetuja. Vaan sen sijaan koettaa se sysätä tikarinsa syvälle pääkaupungin sydämeen, vaatiessaan laajoja maa-aloja kysymättäkään kuinka tämä vaikuttaa kaupungin oloihin.

Tästä päätöksestään saa komitea insinööri Tammiolta kiitettävän arvolauseen: »Komitean suorittaman työn pysyväisiksi ansioiksi on luettava, että tilusvaihdon kautta rautateille on asemakaavaan varattu sen osoittamat alueet vastaisia tarpeita varten sekä että asemakaavakilpailu sen alotteesta suoritettiin jo 1924, minkä lisäksi Helsingin ratapihakysymysten suunnittelussa on kotimaisilla voimilla laadittu yksi ratkaisutapa perusteellisesti harkitun perusajatuksen pohjalta».

Ensiksikin pitäisi insinööri Tammion muistaa, että se asemakaavakilpailu, joka komitean alotteesta julistettiin, juuri rautatien taholta pakoitettiin käsirautoihin niin, että se tuli ainoastaan hyvin ahtaasti rajoitetuksi, ja, niinkuin jo täydellisesti ymmärretään, ei voinut antaa vastausta siihen kysymykseen, joka oli tärkein sekä kaupungille että rautatielle. Ja toiseksi pitäisi hänen tietää, että se ratapiharatkaisutapa, joka komitean puolesta on suoritettu, ei voi olla perusteellisesti harkittu, sillä se on ainoastaan aikaisemman järjestelmän venyttämistä, se on tehty ainoastaan rautateitten etuja silmällä pitäen ja vaikuttaa niin haitallisesti kokonaiskehitykseen, että pääkaupunkimme nimessä on vaadittava, että se ei saa tulla toteutetuksi. Sitäpaitsi on insinööri Tammio itse komitean suorittaman työn jälkeen tullut esiin uusilla suunnitelmilla; ja tätä suunnitelmaa myötäseuraavassa selostuksessa myöntää, että asiaa ei ole vielä kylliksi »märehditty». Ja jos hän tämän myöntää, kuinka voi hän siis katsoa sitä kiitettäväksi ansioksi, että komitea on tilusvaihdon kautta varannut asemakaavaan rautatielle sen osottamat alueet vastaisia tarpeita varten? Hän tietää itsekkin, että tähänastinen selvittely rautateitten puolelta on vasta alulla, ja että rautatien asianomaiset ovat tähän asti voineet osoittaa ainoastaan, kuinka ratapihoja ei olisi järjestettävä, ja että siis on vielä paljon »märehtimisen» aihetta.

Mutta tätä »märehtimistä» ei suinkaan saa sitoa edeltäkäs määräämällä kaavoittamisen temmellystantereen, vaan on suunnittelemisessa oleva vapaus niin, että rautateitten elimistö sulautuu onnellisesti yhteen kaupungin elimistön kanssa yleiskaavan laatimisessa.

Vasta silloin kun tällainen yleiskaava on saavutettu, on aikaa ruveta jakelemaan omistusoikeuksia kaupungin, valtion ja rautateitten välillä. Jos se tehdään sitä ennen, saattaa se aikaan ainoastaan hankaluuksia, esteitä ja epäluonnollisuuksia.

Rautatieviranomaisilla ei tähän asti ole ollut apunaan luovia voimia, jotka voisivat ymmärtää ja käsitellä nyt esillä olevaa tehtävää kaikessa laajuudessaan, vaan on asiaa yksipuolisesti harkittu niin, että kaupunki on joutunut ahdinkotilaan. Yleishyöty vaatii ettei näin saa jatkua. Vaikkakin rautatieviranomaiset ovat päättäneet pysyä vanhalla katsantokannalla ja jatkaa rautateitten kehittämistä sen mukaisesti, on tässä kumminkin tapahtuva uusi tarkastus.

Kaupungin elimistöllistä yhtenäisyyttä ei saa rikkoa. Edesvastuu lankeaa sille, joka tämän tekee.

VI. Suur-Helsinki-suunnitelma.

Suur-Helsingin asemakaava on rakennettu niille periaatteille, joita olen selostanut koettaessani piirtää Helsingin johdonmukaisen kehityskulun Suur-Helsingiksi.

Perusajatus tässä kehityskulussa on hyvin yksinkertainen ja helppotajuinen:

Pääpiirteet Helsingin kaupungin nykyisessä sijoituksessa ovat seuraavat: Itse kaupunki on Helsinginniellä. Täältä se kasvaa pohjoiseen päin muodostaen siipensä: luoteessa Töölön ja koillisessa Sörnäisen. Nykyinen asematalo on Helsinginniemen keskiviivan pohjoispäässä, ja liikekeskus Helsinginniemen keskellä.

Tämä alue on nyt täyteen rakennettu ja tarvitaan enemmän alaa, siis: Laajennetaan itse kaupungin alaa, niin että Helsinginniemeen lisätään pohjoiset alueet: Töölö, Sörnäinen sekä se alue, joka on näitten välillä. Tästä alueesta kehittyy kaupunki edelleen muodostaen pohjoiset siipensä sopiville naapurialueille.

Asematalo muutetaan suurennetun Helsinginniemen keskiviivan pohjoiseen päähän, ja nykyinen liikekeskusta venytetään niin, että se tulee olemaan suurennetun Helsinginniemen keskellä.

Suur-Helsingin muodostuminen on siis aivan sama kuin nykyisen Helsingin. Mittakaava on ainoastaan muutettu niin, että se vastaa suurempia oloja.

Matkat tulevat tietysti mittakaavan muuttamisella pitemmiksi. Mutta tätä varten muutetaan nopeusmittakaavaakin: »Issikka»-nopeus muutetaan moottorinopeudeksi. Näin on matkanpituudet lyhennetty mukaviin suhteisiin. Tätä mukavuutta parannetaan vieläkin enemmän hyvän pikaliikenteen järjestämisellä.

Miten on tämä suurenemistyö saatava aikaan?

Avain, joka aukaisee mahdollisuuksien portit on: *Tavararatapihan poismuuttaminen.*

Tavararatapihan poismuuttaminen tekee heti mahdolliseksi suoranaisen, yhtämittaisen ja parhaimman pikaliikenneyhteyden aikaan saamisen nykyisen aseman ja Fredriksbergin välillä niin, että aikamitta on ainoastaan kolme minuuttia.

Aika tekee loput. Meidän on vain johdettava ajanmukaista kaavoitusta ja tehtävä kokonaisuasemakaava semmoiseksi, että se voi edistää järjestelmällistä kehitystä.

Kun tämä on tehty ja muutama vuosi kulunut, niin jokainen ymmärtää, että Fredriksberg on oikea paikka keskusasemalle. Asema muuttuu sinne itsestään aikoja myöten.

Tehtävä on yhtä helposti johdettavissa kuin sen johdonmukaisuus on tajuttavissa.

*

Kun kauppaneuvos Tallberg esitti ajatuksensa pääaseman muuttamisesta Fredriksbergiin, asettauduin ensin epäroivälle kannalle. Ei sentähden, että tämä ajatus olisi ollut minusta liian rohkea, vaan siitä syystä, että minä tapani mukaan rakennustaiteellisten ja asemakaavallisten tehtävieni ratkaisemisessa en tahdo lopullisesti päättää asioita ennenkuin tiedän, että ratkaisu on saatu oikeille perusteille, nimittäin: että minä poiselimineeraan ensin kaikki mahdolltomuudet ja saan siis lopullisen ratkaisun esille ainoana parhaimpana mahdollisuutena.

Minun tehtäväkseni tuli siis koettaa ratkaista pääaseman paikka kaikilla muilla tavoilla, kuin mitä kauppaneuvos Tallberg oli ehdottanut.

Tämän työn ohella selveni minulle, että hän oli oikeassa.

Kauppaneuvos Tallberg oli Helsingin kaupungin kehitysmahdollisuuksien järjestämisessä kaukonäköisin ja teräväjärkinen mies, mitä Helsingissä on ollut ja on. Monissa ja laajoissa keskusteluissani hänen kanssaan kasvoi minun vakaumukseni siinä, että Suur-Helsingin keskustan kaavoittamisessa olimme ainoalla oikealla tolalla.

*

Ensimmäinen tehtävä asemakaavaa laatiessa oli, että keskusaseman paikka ensin määrättiin. Sen sijoituksen piti sekä asemakaavallisesti, että rautatieteknisesti antaa parhaimmat mahdollisuudet selvän asemakaavajärjestelmän aikaansaamiseksi.

Olen jo aikaisemmin maininnut, mitkä minun aiheeni olivat keskusaseman sijoittamisessa niin kuin se Suur-Helsingin asemakaavassa näkyy. Rautatien taholta on huomautettu ja voidaan edelleenkin huomauttaa, ettei sijoitus ole edullisesti valittu. Mutta kukaan ei ole vielä päteillä syillä todistanut tätä. Vielä vähemmän on rautateitten puolelta koetettu järjestelmien laatimisilla vakuuttaa itseään, että näin olisi. Puolestani olen varma siitä, että, jos rautatieasianomaiset vakuuttaakseen itseään tämän paikan epäedullisuudesta, antavat järjestelmän laatimisen taitavalle ja ennakkoluulottomalle henkilölle, *joka ymmärtää tehtävän laadun kokonaisuudessaan*, niin he tulevat pian näkemään, että tämä paikka on edullinen.

*

Kun kerran keskusaseman sijoitus on selvä, niin on saatava järjestetyksi sen alueen kaavoittaminen, joka on nykyisen kaupungin ja tulevan keskusaseman välillä.

Alue on käytettävä liikekaupungin laajentamiseksi.

Nykyisessä kaupungissa on Pohjois-Esplanaadikatu ja sen apukatu Aleksanterinkatu liike-elämän pääasiallinen keskus. Etelä-Esplanaadikatu ei ole vielä voinut samassa mitassa vetää puoleensa liikettä, ei sentähden, että Esplanaadipuisto erottaa sen Pohjois-Esplanaadikadusta vaan pääasiallisesti sentähden, ettei sillä ole apukatua. Jos otaksumme, että alue täällä olisi kaavoitettu siten, että sopivalla etäisyydellä Etelä-Esplanaadikadusta sen eteläpuolella olisi sen kanssa yhdensuuntainen, kylliksi leveä katu, joka hyvissä korkeussuhteissa johtaisi suoraan Eteläsatamasta Erottajalle, ja jakaisi alueen liikerakennuksille sopivan suuriin kortteleihin, niin olisi täällä syntynyt vilkkaampaa liike-elämää, kuin Pohjois-Esplanaadikadun ympärillä. Apukatu olisi antanut tälle seudulle aivan toisen luonteen.

Tämä kaksoisperiaate, pääliikekatu ja sen apukatu, on huomattava uutta liikekaupunkia kaavoittaessa niin, että molemmiin puolin pääliikekatua sijoitetaan apukadut auttamaan liike-elämän keskittymistä niin paljon, että todellinen keskus voi syntyä pääliikekadun ympärillä. Molemmilla puolilla pääliikekatua olevat rakennukset tulevat näin sopiviksi liiketaloiksi ylt' ympäri korttelia.

*

Rautateistä vapautetulla kaupungin alueella on paitsi liikekaupungin luomista toinenkin tärkeä tehtävä: Täällä pitää muodostua se suuri liikenteen ja pikaliikenteen valtasuoni, johon on keskitettävä kaikki se pikaliikenne, jonka kautta Suur-Helsingin eri osat ovat yhteydessä toistensa kanssa ja joka välittää yhteyttä Suur-Helsingin ja ympärillä olevien esikaupunkien ja maaseudun kanssa.

Tällä alueella tulee olemaan siis kaksi etelästä pohjoiseen kulkevaa pääkatua: *pääliikekatu* ja *pääliikennekatu*.

Sääntönä on oikeampaa, että tällaiset kadut kaavoitetaan toisistaan eristettyinä, niin että kukin niistä voi suorittaa omaa tehtävänsä häiritsemättä toistaan. Sentähden olikin ensimmäinen ajatukseni koettaa saada tällainen järjestelmä aikaan kaavoitettavalla alalla. Tämä osoittautui kumminkin vaikeaksi alueen ahtauden takia jo siitäkin syystä, että tahdoin säilyttää molemmilla puolilla liiketaupunkia jonkun verran puistoaluetta erottaakseni liikkeen asutuksesta. Muutenkin osoittautui molempien pääkatujen yhdistäminen yhdeksi valtatieksi sopivammaksi, edullisemmaksi ja selvemmäksi.

Maa-alan korkeussuhteet ja niitten käyttäminen eduksemme määrää jo tehtävän laadun. Kun aikaisemmin rakennettava pääliikenneväylä on luonnollisesti tehtävä aluetta täyttämällä sopivaan keskustasoon ja kun niinkuin myöhemmin tulen selittämään, ympärillä oleva liiketaupunki ja sen paikallisliikennettä välittävä katuverkosto on käytännöllisistä syistä rakennettava korkeammalle tasolle, olemme tilaisuudessa käyttämällä tätä tasoeroitusta hyväksemme eristämään pikaliikenteen ja paikallisliikenteen toisistaan vaikkakin ne tulevat muodostamaan yhden päävaltakadun. Päävaltakatu tulee tietysti täten leveämmäksi, mutta toiselta puolen saadaan kaupunginosalle selvempi rakenne, ja laatimalla leveä valtatie puistobulevardiksi tulee se hyvinkin paljon kohottamaan kaupunginosan monumenttaalisuutta.

Pääkadun tarkka sijoittaminen asemakaavassa on myös tärkeä. Olen tässäkin kokeilemisen kautta tullut siihen, että kadun paras lähtökohta etelässä on valittava Turun kasarmialueen ja nykyisen aseman keskivälillä. Kadun suunnassa ja sen sijoituksessa pohjoisessa ei voine tulla kysymykseen mitään vaihtoehtotuksia, jos annamme kadulle suoraviivaisen muodon, mikä minun mielestäni on kaikin puolin sopivin.

Pääkatu näin sijoitettuna edellyttää kyllä poraustöitä kaupungin puutarha-alueen pohjoispuolella olevan kallion kohdalla, niin että kallion itäinen puoli tulisi pois porattavaksi. Pääkadun suuntaa ei voi vetää idemmäksi kallion kohdalla, sillä silloin tulisimme nykyisen rautatien alueelle ja täällä syntyisi vaikeuksia rautatieliikenteen yhteydessä. Ja vaikkakaan ei näin olisi, katson sittenkin edullisemmaksi pysyttäytyä Suur-Helsingin asemakaavassa ehdotetulla suunnalla.

Joskin nyt koettaisimme väistää kysymyksessä olevaa kalliota ja säilyttää nykyinen puutarha-alue semmoisenaan, olen kumminkin varma siitä, ettei tätä voisi tehdä pitkäkään aikaa. Aikaisemmissa asemakaavoissa on asemakaavakonttori aina koettanut väistää kalliota ja pysyttää sitä semmoisenaan, mutta tästä on aina koitunut vaikeuksia selvän asemakaavan luomisessa. Konttori on viimeisessä liikennekaavassa edellyttänyt kallion poraamista samalta osalta kuin minun ehdotukseni edellyttää. Tämähän puolestaan viittaa siihen, että mielipiteet vähitellen menevät semmoiseen suuntaan, että radikaalisuus ja selväpiirteisyys voittaa. Sitäpaitsi osoittaa jo rautateitten rajojen käynti, että mainittu osa kallioista on uhrattava ja jos, niinkuin viimeinen ratapihakaava ehdottaa, raiteet on vedettävät tänne asti, niin ei kaupungin puutarhan idyllisestä sijoituksesta ole paljoa jäljellä.

Jos vertaamme Suur-Helsinkiä toisiin asukasluokan nähden yhtä suuriin kaupunkeihin ja vertaamme niitten liikealueitten yhteenlaskettua laajuutta Suur-Helsinkiin kaavassa ehdotetun liikealueen kanssa, niin huomaamme, että alueet kysymyksessä olevan kallion vieressä ovat enemmän tai myöhemmin käytettävät liikettä varten. Liikekaupunki on kaavoitettava tänne asti jo siitäkin syystä, että saavutettaisiin jatkuva yhtenäisyys liike-elämässä kahden Suur-Helsingin tär-

keimmän keskustan kanssa: Keskusaseman edessä olevan aukean ja sen aukean välillä, joka on muodostuva päävaltaväylien eteläpäässä.

Mitä tulee jäljellejäävän kallioalueen kohtaloksi, sen saa tuleva asemakaava tarkemmin määrätä. Olen Suur-Helsingin kaavassa ehdottanut tälläkin alalla tavallista korttelijakoa, mutta tämä on ainoastaan kaavamaista menettelyä. Täällä voisi saada oivallisen ja keskeisen paikan Stadion rakennukselle. Mutta ennenkuin tästä lopullisesti määrätään on asemakaava selvitettävä. Sitäpaitsi on tämän kallioalueen tulevaa käyttämistä siksi paljon pohdittava, että voitaisiin luoda sopusointuinen yhtenäisyys Stadion rakennuksen ja ympärillä syntyvän kaupungin kanssa. Korkea kallioinen maa-ala antaa nimittäin tilaisuuden mieltäkiinnittävien rakennusryhmien luomiseksi. Tämä on jo itsessään kaupunkia kaunistava rakennustaiteellinen tehtävä.

*

Päävaltatien ja sen molemmilla puolilla syntyvän kaupungin tasosuhteita on tutkittava niin, että tulos olisi käytännöllinen ja taloudellisesti edullinen. Tämä tutkimus vaatii paljon työtä, tarkkoja laskelmia ja erikoiskaavoja suuremmassa mittakaavassa. Onhan selvää, että Suur-Helsingin kaavaa tehtäessä ei tullut kysymyksenkään syventyä näin paljon tehtävän selvittämiseksi.

Minä olen puolestani aina käsittänyt täällä olevien korkeussuhteitten hyvinkin edullisiksi liikekaupungin luomiselle, ja olen asemakaavaa laatiessa koettanut käyttää tätä asianseikkaa hyväkseni.

Meillä on yleensä ollut tapana uusia umpeenrakennettavia kaupunginosia järjestäessä rakentaa kadun pinta niin paljon luonnollisen maanpinnan yhteyteen kuin mahdollista, oliko sitten maaperä graniittia tai muuta maalajia. On siis täytynyt porata tai kaivaa viemärit syvään maan sisään, ja tonttiomistajien on ollut pakko porata tai kaivaa syvät kellarinsa sen mukaan kuin kadun korkeus on vaatinut. Toisin sanoen: Me rakennamme osan kaupunkia maan sisään.

Tämä on tietysti ollut seurauksena siitä, että kaupungin katuverkosto umpeenrakennettavissa osissa on ollut vahvistettuna aikaisemmista ajoista, ja osaksi myös siitä, että on totuttu näin tekemään, vaikkakin olisi ollut usein edullisempaa, halvempaa ja mataloilla alueilla tarveellisempää, jos katuverkosto olisi korotettu korkeammalle. Tottahan voi olla, että katujen rakentaminen etenkin pehmeällä maalla olisi kallistunut täyttämisen takia, mutta voihan laskea korvausta tonteista, joilla tulisi olemaan valmiit kellarit alallaan. Kallioperäisellä maalla on kadun korotus hyvinkin edullista.

Muualla näkee usein uusia umpeenrakennettavia kaupunginosia järjestettävän niin, että loka- ja muut viemärit rakennetaan korkealle maanpinnan yläpuolelle. Kun katualat sen jälkeen on täytetyt, ovat rakennukset saaneet luonnolliset kellarinsa. Paljon on voitettu saavuttamalla suosiolliset viemäri- ja perusvesisuhteet.

Tätä rakennustapaa olen ajatellut käytettäväksi Suur-Helsingin liikekustaa rakennettaessa niillä osilla, missä maa on alhaista. Lokaviemäri- ja muut putkijärjestelmät on rakennettavat maan yläpuolelle, samaten kellari- ja varastohuoneet. Mutta katujen alustaa ei tässä tapauksessa ole täytettävä, vaan voi sen käyttää hyödyllisiä tarkoituksia varten.

Nykyaikainen rakennustapa rautabetonilla on tässä suhteessa hyvin edullinen, sillä rakennukset tulevat lepäämään rautabetoni-pilareilla, ja maan yläpuolelle rakennetut kellarialat saadaan kuiviksi, ilmakkaiksi ja hyviksi varastohuoneiksi, sekä erilaiset viemäri- ja putkijohdot niin järjestetyiksi, että niitä on helppo korjata.

Kadun kattaminen betonilaatalla vaatii kyllä lisäkustannuksia, mutta kun nämät kadut tulevat ainoastaan paikallisliikennettä varten, voi ne rakentaa sen mukaan kun kaupunki kasvaa, siis pääasiallisesti itse talojen rakentamisen yhteydessä ja ehkäpä talojen rakennuskustannuksiin laskettuina. Nämät lisäkustannukset ovat toki pienet, jos vertaa niitä niihin erilaisiin hyötyihin, joihin kadun alla olevaa aluetta voi käyttää, nimittäin varastohuoneiksi, liikenteen välittäjiksi, tavarain vastaanottamiseksi ja niin poispäin.

Niin kuin edellä jo mainitsin, on pikaliikennereitti ehdotettu rakennettavaksi täyttämällä maata sopivalle korkeustasolle. Kun tämä reitti on ajateltu matalammalle tasolle kun sen molemmilla puolilla olevat paikallisliikenne- ja liikekadut, niin on selvä, että näitten viimeksimainittujen katujen korkeussuhteet ovat riippuvat pääliikenneväylän tasosta. Ne tulevat siis rakennettaviksi siksi paljon korkeammalle, että niitten alla jää vapaata alaa sopivaan tarkoitukseen.

Kun liikekaupungin sekä läntisellä että itäisellä puolella on ehdotettu puistoväitä, ja nämät puistotalat ovat suhteellisesti matalalla tasolla, on luonnollista, että ne poikkikadut, jotka ovat puistotalojen ja valtatie välillä, ovat korkeussuhteissaan kaavoitettavat tämän mukaisesti. On siis vaikea määrätä edeltäkäsien, mitkä kadut ja kuinka suuri osa niitten alasta on rakennettava täyttämällä ja kuinka suuri osa betonirakennetta käyttäen. Tämä on myöhempi tehtävä.

Kun kysymyksessä oleva alue on vapautettu tavararatapihoista ja kaupunkipikaliikenne on johdettu alueen läpi, niin voi odottaa, että rakennushalu elpyy ja rakennuksia rupeaa nousemaan tällä alalla. Tietysti emme voi edellyttää meidän oloissamme suurta nopeutta kaupungin kasvamisessa, mutta sehän ei ole tarkoituksaan. Onhan ainoastaan kysymys kaupungin kaavoituksen ja rakennejärjestelmän laatimisesta niin, että voimme olla rauhalliset siitä, että pääkaupungin kasvamisemahdollisuudet on johdettu oikealle tolalle.

Liikekaupunki rakennuksineen ja paikallisliikennekatuineen voi kasvaa sen mukaisesti kun tarve vaatii. Loput alasta, joka ei ole vielä käytäntöön otettu ja joka ehkä ei vielä vuosikymmeniinkään tule käytäntöön otetuksi, voi vähitellen täyttää asemakaavan mukaisesti ja voi sen panna siistiin kuntoon ruohokentiksi ja leikkipaikoiksi.

Suuri valtakatu on ajateltu kolmiosaiseksi. Matalammalla tasolla oleva keski-osa on pikaliikennettä varten automobiileillä ja moottoribusseilla. Tämä on tehtävä kaksijaksoiseksi ja niin leveäksi, että on kyllin alaa pikaliikenteelle kahteen suuntaan. Sen lisäksi on varattava tilaa yhdysteitä varten paikallisliikenteen kanssa sopivilla paikoilla.

Molemmilla puolilla pikaliikenneväylää on paikallisliikennekadut varustettuina leveillä käytävillä käveleviä varten niin, että ulkopuolinen, pikaliikenneväylän vieressä oleva käytävä on istutettu bulevardiksi. Pikaliikenneväylät on upotettu siksi syvälle verrattuina paikalliskatuihin, että voi rakentaa siltoja sen yli molemmilla puolilla olevien paikalliskatujen yhdistämiseksi.

Satamaradan voi ajatella järjestettäväksi monella tavalla pääliikenneväylän yhteydessä. Sen voi vetää paikallisliikenneväylän joko länsi- tai itäpuolella olevan paikallisliikennekadun alla kulkemaan yhdensuuntaisesti pikaliikennekadun kanssa aina Fredriksbergin aukealle, jonka alitse se jatkaa syvennettynä ratapiha-alueelle. Täällä sillä on kyllin pituutta nousemaan ratapihan tasolle.

Suur-Helsinki-asemakaavassa olen kumminkin ajatellut, että satamarata lopul-

lisesti valmiina olisi rakennettava kaksiosaiseksi niin, että pohjoiseen vievät raiteet ovat asetetut pikaliikenneväylän itäpuolella olevan paikallisliikennekadun alle, ja etelään päin vievät läntisen paikallisliikennekadun alle. Jos näin teemme ja rakennamme molempiin suuntiin ylimääräisiä raiteita pisteraiteineen, niin on satamarata suoranaudessa yhteydessä valtakadun liiketalojen kellarikerroksien kanssa. Koko uusi liikekaupunki tulee siis suoranaiseen rautatieyhteyteen niin hyvin päätavara-aseman kuin satamien kanssa, ja liikekaupungin kellarikerros muodostuu suureksi liikkeitä varten tarvittavaksi tavara-asemaksi ja tavarain jakamisalueeksi. Uusi liikekaupunki tulee siis mitä ajanmukaisimmasti järjestetyksi.

Kuinka vaan johdamme satamaradan raiteet, niin voidaan valita vapaasti ajankohta satamaradan muuttamiselle. Joskin katsottaisiin olevan alussa kyl- liksi rakentaa raiteet ainoastaan yhdellä puolella pikaliikennereittiä, mikä onkin luonnollista ennenkuin liikekaupunki on rakennettu, niin on kumminkin mahdol- lista myöhemmin lisätä raiteita toisellekin puolelle pikaliikenneväylää järjestel- män täydentämiseksi, jos tämä nähdään edulliseksi.

Päävaltakadun yhteydessä on tilaisuus saada sopiva paikka myöskin etukau- punkiradalle, jos tämä katsotaan välttämättömäksi.

Minä olen kyllä Suur-Helsinki-kaavassa ehdottanut täydellisen järjestelmän esikaupunkiradoille, mutta olen kumminkin nyt jo sitä mielipidettä, että näitä ei tulla tarvitsemaan. Olen tässä lausunnossa jo aikaisemmin selviteltyt katsanto- kantaani tässä suhteessa, niin etten nyt tarvitse siitä sen enempää mainita. Suur- Helsinki-suunnitelman esikaupunkiratajärjestelmä on laadittu moottoripikalii- kennejärjestelmän yhteydessä ja käyttämällä samoja väyliä. Jos siis jätämme pois raiteet näiltä väyliltä, niin on moottoripikaliikennejärjestelmä sitä selvempi.

Kaupungin sisällä on pikaliikennejärjestelmän runkona edellä mainittu poh- joiseen päin vievä pääpikaliikennereitti. Fredriksbergin aukean kohdalla se haa- raantuu kolmeen eri suuntaan, niinkuin asemakaavasta selvenee. Tultuaan asu- tusalueille nämät vuorostaan haarantuvat eri suunnille niin, että mahdollisim- man hyvä suorituskyky ja jakaantuminen saadaan niin hyvin koko Suur-Hel- singin alueille kuin myöskin kauempana oleville esikaupungeille. Pikaliikenne- tiet kulkevat puisto-, kenttä- ja metsäalueitten läpi, ja ovat johdetut niin, että ne sopivilla paikoilla tulevat kosketukseen asunto-alueitten kanssa. Pysähdyspaik- kojen väli on keskimäärin noin puolitoista kilometriä, niin että hyvä nopeus on saavutettavissa. Nykyaikaista signaalijärjestelmää käyttämällä voi sovittaa niin, ettei nopeutta tarvitse aina vähentää pysähdyspaikoilla olevilla ylikäytävil- läkään.

Tämän järjestelmän mukaisesti on täydellisesti suorituskykyinen moottori- pikaliikenne saavutettavissa nykyiseltä pääasemapaikalta kaikkiin Suur-Helsingin ja sen ulkopuolella oleviin asutusyhteiskuntiin. Kun sitäpaitsi lähtöpaikat nykyi- sellä Helsingin alueella voi sovittaa vapaasti aina sen mukaan kuin tarve vaatii, niin voimme saada järjestelmän tuloksen niin tyydyttäväksi nopeuteen, ajansääs- töön ja kaikille alueille levenemiseen katsoen, että tätä tuskin on saavutettavissa, paljon suurempia kustannuksia vaativalla esikaupunkiratajärjestelmällä. Kun sitäpaitsi nykyaikaiset moottorivaunut ovat suuruuteen ja kaikkiin puoliseen muka- vuuteen näiden ainakin yhdenvertaisia raitiovaunujen kanssa ja tässä suhteessa yhä vieläkin kehitytään moottorivaunujen eduksi, niin on vakaumukseni mukaan selvä, ettei meillä sen enempää tarvitse ajatella esikaupunkiratojen rakentamista.

Että tämän moottoripikaliikennejärjestelmän kautta on saatu kaikilta alueilta hyvä yhteys tulevan keskusaseman kanssa, on itsestään selvä.

Eräs kertomus rautateitten alkua ajoilta meillä tietää, että kun rautatiet aikoinaan rakennettiin Helsinkiin, oli rautatielinjan vetämisessä jonkun verran romanttista tunnetta takana. Otettiin esimerkki Tukholmasta, jossa rautatie vedettiin tunnelin kautta Södern kaupunginosan alitse, niin, että matkustajille tunnelista tultuaan aukeaisi kaupunki kaikessa kauneudessaan silmien eteen. Vastaavasti porattiin Helsingin rautatielinja Eläintarhan kallioitten läpi, niin että kaupunki kuvastuneena Töölönlahteen, avautuisi matkustajalle Helsinginniemenle saapuesaan.

Näin oli silloin. Mutta kuka meidän päivinämmä ihailee sitä romanttisuutta, jota aseman ratapihat levittävät silmiemme eteen? Tosin on vielä vähän vettä näkyvissä sekä idässä että lännessä, mutta tämäkin on tuomittu pian katoamaan, etenkin lännessä, jos rautateitten ratapihat tulevat jäämään paikoilleen. Jos taas sen sekä pää- että tavara-asema muutetaan, edellyttää tämä sen, että Töölönlahti on täytettävä ja käytettävä muihin tarkoituksiin, ainakin niin suuressa määrässä, että se osa, joka suinkin voi säilyä, on siksi pieni, että voi syyllä kysyä, jos tämänkään osan säilyminen on suotava.

Töölönlahden kysymystä on pohdittu pitkät ajat. Kolmisenkymmentä vuotta sitten oltiin monella taholla vielä sitä mieltä, että lahtea ehkä voisi säilyttää, ja tämän tähden suunniteltiin Hesperiankadut siksi leveiksi, jotta tulevaisuudessa olisi mahdollisuus kaivaa kanava niin, että Töölönlahden veden voisi vedenvirtauksen kautta pitää puhtaana.

Olemme kumminkin nyt edistyneet kaupungin kasvamisessa ja sen yhteydessä olevissa tehtävissä siksi paljon, että ainakin ne, jotka ovat syventyneet asioihin ja jotka ovat oivaltavat, mitä tulevaisuus on tuova mukanaan, ovat yksimieliset siinä, että lahtikysymystä on käsiteltävä kovin kourin.

Mutta toiselta puolelta minä en suinkaan ole sitä mieltä, että, joskin käytännöllisiä kysymyksiä on käsiteltävä järkevästi ja tälle osalle on annettava kaikki mitä sille tulee, meidän ei olisi säilytettävä kaupungin kauneuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi kaikki ne mahdollisuudet, jotka luonto ja kaupungin asema tarjoavat.

Helsingillä on paljon ranta-aluetta, enemmän kuin millään muulla kaupungilla, kaupungin suuruuteen verrattuna. Suuri osa tästä ranta-alueesta on kyllä käytettävä satama- ja muihin tarkoituksiin, jotka eivät ole omiaan korottamaan kaupungin kauneutta. Mutta on huolehdittava siitä, ettei kaikki rantamaat saa mennä samaa tietä.

Olen Suur-Helsinki-ehdotuksessa uhrannut Töölönlahden, mutta olen toiselta puolelta laatinut asemakaavan niin, että kaikki ne rantamaat, jotka ympäröivät sitä Töölön länsipuolella olevaa lahtea, jonka keskellä Seurasaaari on, olisi säilytettävät luonnonpuistona niin paljon kuin mahdollista. Näin säilyisi aivan kaupungin keskustan läheisyydessä suuri osa luontoa ja puistomaata. On välttämätöntä, että kaikkien pääkaupunkilaisten on otettava vaari siitä, että tällaisen lahtipuiston säilyttäminen ja luominen tulee mahdolliseksi.

Kaupungin insinöörinkonttorissa on jo kauan aikaa ollut vireillä kysymys Taivallahden luomisesta satama-alueeksi. Majuri Thorulf laati aikoinaan laajan ehdotuksen tätä satamaa varten. Minä olin tilaisuudessa saamaan yksityiskohtaisen selvityksen tästä ehdotuksesta majuri Thorulf'ilta itseltään. Mutta jo silloin

panin jyrkän vastalauseeni tämmöistä suunnitelmaa vastaan, jo senkin tähden, että tämän ehdotuksen ohella oli uutta satamarataa varten rikottu suuri osa Töölön kaupunkia, mutta ennen kaikkia periaatteen kannalta. Panen vieläkin vastalauseeni kaikkia niitä yrityksiä vastaan, jotka koettavat saada satamarakennuksia aikaan täällä, ja jotka eivät ymmärrä, kuinka pitkälle heillä kaupungin kauneuden säilyttämisen kannalta on oikeus mennä satamarakenteineen Hieta-niemellä.

Mainitsemani lahtipuistoalue on osa siitä puisto-, kenttä- ja metsävyöhykkeestä, jota olen aikaisemmin jo selostanut. Olisi tärkeätä, että ajoissa määrättäisiin tämän vyöhykkeen rajat ja että alueitten käyttäminen ainoastaan puistotarkoitusta varten vahvistettaisiin laillisesti.

En katso nyt olevan syytä ruveta selvittämään Suur-Helsinki-suunnitelmaa kaikissa niissä erikohdissaan ja kaikilla niillä aloilla, joita suunnitelma käsittelee. Luulen, että se, minkä olen tuonut esiin, on selostanut kylliksi niitä periaatteita, joille suunnitelma on rakennettu.

Suunnitelma on laadittu pääasiallisesti siinä mielessä, että se voisi herättää mielenkiintoa niissä kysymyksissä, jotka siinä esiintyvät, ja että siitä koituisi hyötyä pääkaupungillemme.

Suunnitelma tahtoo ennen kaikkea viitata siihen, että *Helsingin poikkeuksellinen asema on poikkeuksellisesti käsiteltävä asemakaavan luomisessa*. Ei voi ottaa oppia muista asemakaavallisista luomisista ja käyttää niitä mallinaan.

Helsingin kehityskulku on aivan päinvastainen kuin kaupunkien kehityskulku yleensä.

Sitä meillä ei ole kylliksi ymmärretty.

Säännöllinen kehityskulku kaupungeissa on se, että keskusta syntyy ensin ja kaupunki laajenee keskustansa ympärille: *Kaupunki kasvaa sisästä ulospäin.*

Niin Helsingissäkin silloin, kun kaupunki oli pieni ja laajensi aluettansa Helsingin niemellä silloisen keskustansa ympärille.

Nyt on tilanne muuttunut.

Tästä lähtien on Helsingin kehityskulku oleva se, että *kaupunki kasvaa ulkoa sisäänpäin.*

Ympäriällä olevat kaupungin alueet kehittyvät rakentamattoman keskustansa ympärille. Niin ovat Töölön ja Sörnäisten kaupunginosat kasvaneet nyt vielä rakentamattoman Suur-Helsingin liikekeskustan ympärille.

Tämä tekee liikekeskustan syntymisen välttämättömäksi.

Yhtä välttämätöntä on Suur-Helsingin liikennekeskustan syntyminen Fredriksbergissä.

Vähintäin puolen miljoonan suuruinen kaupunki on kasvava rakentamattoman keskustansa ympärille. Tämä on tilastollisesti todistettava todennäköisyys, jota me kaikki kannatamme.

Mutta me emme vielä ole tulleet ymmärtämään, mitä tämä merkitsee.

Se merkitsee, että *Fredriksbergin alueet ovat asemakaavallisesti järjestettävät monumentaaliseksi ja arvokkaaksi kaupungiksi. Fredriksberg on tulevaisuudessa pääkaupungin sisänaajoportti ja koko maan tärkein liikennekeskus. Tämä on kuvastettava asemakaavassa, rakennustaiteellisissa muodoissa ja rakennusten ryhmityksessä.*

Sentähden ei tähänastiset asemakaavat saa tulla

täällä toteutetuiksi, ja sentähden ovat täällä olevat rautateitten rakenteet järjestettävät kokonaan uudelleen.

Tämä on tilastollisia tietoja tutkimalla ja johdonmukaisella ajattelemisella ollut jo kauan todistettavissa.

VII. Suur-Helsinki-suunnitelma ja Valtioneuvoston asettama rautatiekomitea.

On jo kulunut kolmetoista vuotta siitä kun Suur-Helsinki-suunnitelma julkaisiin, mutta minun tietääkseni ei tämä ole koskaan tullut asiallisen käsittelyn alaiseksi.

Valtioneuvosto asetti kyllä usein mainitun rautatiekomitean antamaan lausuntonsa tästä suunnitelmasta »rautatieliikenteen kannalta katsoen», mutta komitean lausuntoa ei voida katsoa asialliseksi jo siitäkin syystä, että komitea ei ollut niin kokoonpanttu, että se olisi voinut olla kykenevä käsittelemään suunnitelmaa kaikessa laajuudessaan, ja sitäpaitsi on komitea lausunnossaan lähtenyt monessa suhteessa aivan toisista näkökohdista, kuin Suur-Helsinki-ehdotus edellyttää.

Tahdon asian valaisemiseksi arvostella tässä lausunnossani komitean johtopäätöksiä »kaupunkirakennetaiteen kannalta katsoen».

Erehdyksiä välttääkseni mainitsen, etten ryhdy tähän arvosteluun siksi, että tahtoisin puolustaa Suur-Helsinki-suunnitelmaa ja minun työtäni siinä. Jos tämä olisi aikomukseni, niin olisi minulla jo aikaisemmin ollut monta kertaa erinomaista tilaisuutta ja kylliksi aihetta tehdä tämän. En ole kumminkaan tahtonut tehdä näin, sillä olen sitä mieltä, että kun taiteilija on tehnyt työnsä, niin työ saa puolustaa itseään.

Ryhdyn tähän arvosteluun ainoastaan sentähden, että, kun minulta on pyydetty lausuntoa näistä asioista, niin katson velvollisuudekseni tehdä sen parhaimpani mukaan, ja kun komitean lausunnossa esiintyy paljon semmoisia seikkoja, jotka esittävät asiat väärässä valossa, niin tahdon käsitellä lausunnossani niitäkin.

*

Olen jo aikaisemmin kosketellut komitean lausuntoa rautateitten maa-alavaihtimuksien ja ratapihajärjestelmien yhteydessä. Jätän siis nämät seikat tällä kertaa sikseen.

Komitean koko lausunnosta selvenee, ettei se ole käsittänyt täydelleen miksi Suur-Helsinki-suunnitelma on tehty. *Että se laaja työ, ne laskelmat ja ne periaatteet, jotka ovat suunnitelman pohjalla, ovat johtuneet hyvin vakavista välttämättömyyksistä pääkaupungin kasvamisessa, se näkyy olevan aivan vierasta komitealle.* Komitea on asettautunut aivan ymmärtämättömälle kannalle tässä suhteessa. Suur-Helsinki-suunnitelma näkyy olevan komitealle jonkunlainen taiteellinen asemakaavamuovailu, jonka lähtökohtana on kauppaneuvos Tallberg'in asemanmuuttamispäähänpisto.

Mutta kun komitea on valittu, niin on sen annettava lausuntonsa. Kahdesta vaihtoehdotuksesta on valittava yksi: Pääasema on muutettava taikka pidettävä entisellä paikallaan. Koottuaan esteitä muuttamishdotukselle, on komitean päätös selvä: Pääaseman sijoitus jää entiselleen.

Minun valitsemani keskusaseman paikka ei tyydytä komiteaa ollenkaan. Komitea tuo esille kaksi sen mielestä parempaa vaihtoehdotusta, yksi pohjoisem-

pana, toinen etelämpänä. Tätä tehdessään komitea on ollut hiukkasen varomaton, sillä se paljastaa itsensä siinä, ettei se näytä aavistavankaan minkä tähden minä olen valinnut asemasijoitukseni.

Minun keskusaseman sijoitukseni saa hylkäävän arvolauseen seuraavasta syystä. Komitea lausuu: »Sen sijoittaminen Fredriksbergin nykyisen ratapihan keskelle, kuten professori Saarisen ehdotus edellyttää, vaatisi nimittäin liian kalliita väliaikaisia laitteita liikenteen johtamiseksi rakennuspaikan ympäri, jotta sellaista järjestelyä todenteolla voisi ajatella».

Tämä hämmästyttää minua, sillä löytyyhän komitean jäsenten joukossa käytännöllisiä miehiäkin, joitten pitäisi tietää, että hyvinkin helposti voi järjestää rakennustyöt niin, että läpikulkuliikenne on mahdollinen työn aikana ilman min-känläisiä »kalliita väliaikaisia laitteita liikenteen johtamiseksi rakennuspaikan ympäri». Että tällaista tehdään muualla hyvinkin usein pitäisi olla komitean jäsenien tiedossa. Kun pääasema on sitäpaitsi rakennettava monessa erässä, niin helpottaa se tehtävää vieläkin enemmän.

Tämä on kyllä pieni käytännöllinen ja hetkinen vaikeus, joka on järjestettävissä, *mutta ei suinkaan mikään todellinen syy, kun näin tärkeistä asioista on päätettävä.*

Pääaseman muuttamiskysymystä tarkastellessaan tulee komitea seuraavaan: »Tällöin ilmeni kuitenkin, että aseman siirtämisehdotusta Fredriksbergiin ei voitaisi asiallisesti arvostella ilman että liikennemahdollisuudet tämän uuden aseman ja nykyisten kaupunginosien välillä, samalla selvitettiin. Jo pintapuolinen silmäys nykyiseenkin liikenteeseen Helsingin asemalla sen vilkkaimmillaan ollessa osottaa päivän selvästi, että sen välittäminen ajatellulta asemalta Fredriksbergissä 2—4 kilometrin etäisyydellä oleviin kaupungin nykyisiin pääosiin ja kaupungilta asemalle hevosilla, automobiileilla ja raitioteilla olisi mahdollon, vaan olisi sen tyydyttämiseksi rakennettava kaupungin läpi kulkeva kaupunkirata ja matkustajille siten valmistettava tilaisuus hankaluuksitta ja aikaa tuhlaamatta päästä asemalle ja asemalta.»

Ja vielä: »Sen yhteydessä tarpeellinen kaupunkirata Helsingin kaupungin sisällä voitaisiin ehkä vetää insinööri Franzellin ehdottamalla ja asemapiirroksesta lähemmin ilmenevällä tavalla. Suurimmaksi osaksi tulisi se sen mukaan olemaan maanalainen, paitsi pääaseman edustalla, sekä Siltarannan ja Itäisen Viertotien välillä, jossa se kulkisi silloilla. Eläintarhaan jäljelle jäävien istutusten läpi voitaisiin se rakentaa avoimeen leikkaukseen siltoineen katuristeyksissä. Ensimmäisessä asteessa tulisi rata 10 kilometriä pitkäksi ja sen rakennuskustannukset noin 300,000,000 markaksi nykyisten hintojen mukaan.»

Ei kumma, että tuo laitos on niin kallis. Rata läpäisee tunneleineen muun muassa Albertin- ja Unioninkadut kaikelta pituudeltaan, se kaivautuu syvälle Tähtitorninvuoren alle ja puhkaisee maanalaisena Sörnäisten laajat alueet y. m. y. m.

Olisi hauska tietää, jos löytyy semmoisia, jotka tätä käsittävät. Minä en parhaimmalla tahdollakaan ymmärrä mistä komitea on löytänyt tämän kauhean jättiläisen tappamaan asemanmuuttamisehdotusta. Koettaako komitea laskea leikkiä vakavissa asioissa?

Voin kyllä ymmärtää, että jos pääasema heti muutetaan Fredriksbergiin, niin pitäisi saada liikenneyhteys kaupungin eteläisten osien ja Fredriksbergin välillä nopeuteen ja suorituskykyyn nähden parannetuksi. Olenhan itsekkin, niin kuin

edellä olen kertonut, koettanut tehdä parastani tässä suhteessa, vaikkakin edellytän, että nykyinen pääasema tulee vielä kauan aikaa toimimaan asemana ja edelleenkin välittämään esikaupunki- ja paikallisliikennettä kunnes moottoripikaliennejärjestelmä on päässyt muuttamaan tämän liikenteen luonteen. Mutta en ole uneksintukaan, että ruvettaisiin näin julmiin juttuihin. Enkä käsitä, miksi Sörnäisten kalliot ei saa olla rauhassa, vaikka Fredriksbergin asema tulisi olemaan paljoa lähempänä Sörnäisiä kuin nykyinen asema ja vaikka katuyhteys Sörnäisistä Fredriksbergiin on paljoa helpompi ja selvempi kuin nykyiselle asemalle. Eikä aseman muuttaminen vaikuta suuriakaan Töölön kaupunginosalle. Komitea unhottaa pois Katajanokan. Onhan sielläkin kallioita.

Olen kuullut puhuttavan usein siitä, että kun Helsinki kasvaa suureksi kaupungiksi, niin on meilläkin tehtävä maanalaiset radat niin kuin Pariisissa, Lontoossa ja New Yorkissa. Minusta on tämä aina tuntunut hiukan lapselliselta, etenkin kun ajattelemme, että etäisyydet meillä ei ole verrattavissakaan noitten suurkaupunkien etäisyyksiin ja kun tiedämme, että Helsinki sijaitsee kapeahkolla niemellä, jonka keskiosan lävistää asutuksesta vielä vapaat maa-alat, missä liikenneolot ovat helposti järjestettävissä toisin keinoin.

Satamarataa käsitellessä sanoo komitea lausunnossaan: »Varsin tärkeä ja suuria kustannuksia kysyvä toimenpide, joka johtuisi keskusaseman siirrosta Fredriksbergiin, olisi satamaradan vastainen järjestely. Professori Saarisen ehdotuksen mukaan olisi Helsingin satamarata ehkä johdettavissa Drumsön kautta, Laajalahden länsipuolitse Albergaan ja sieltä edelleen Fredriksbergiin. Komitea ei ole katsonut asiakseen ryhtyä tätä ehdotusta lähemmin arvostelemaan, mutta jo sen takia, että rata täten pitenis noin 13 kilometrillä ja kun nykyinen satamarata kuitenkin on säilytettävä, lienee se tässä yhteydessä huomioon otettavana satamaratana jätettävä.»

Olen jo edellisessä kertonut, kuinka minä olen käsitellyt satamaratakysymystä Suur-Helsingin kaavaa laatiessani. Jos komitea olisi lausuntoaan tehdessä sanalakaan pyytänyt minulta selostusta, niin olisi komitealta säilynyt tämä »hairahdus».

Suur-Helsingin asemakaava käsittelee kaikkia niitä mahdollisuuksia, joista sen maa-aloilla olisi tulevaisuuden varalta otettava vaarin nykyisessä kaavoittamistyössä. Sentähden on tämä komitean mainitsema rata Drumsön kautta sijoitettu asemakaavaan. Tämä tulee tulevaisuudessa epäilemättä olemaan hyvinkin tarpeellinen tavarankuljetusreitti, ja olen tahtonut huomauttaa tästä asemakaavassani sentähden, että ajoissa laadittaisiin asemakaava näillä aloilla siten, että tämän reitin rakentaminen tulevaisuudessa tulisi mahdolliseksi ilman repimis- ja muuttamistöitä.

Drumsön tulevaisen käyttäminen ei ole vielä lopullisesti ratkaistu. Mutta jos Helsinkiin joskus rakennettaisiin vapaasatama, niin olisi mielestäni Drumsö sille edullisin paikka. Näin olenkin asemakaavassani ehdottanut. Jos näin tulisi tapahtumaan, on kaavoittamani rata sitä enemmän tarpeellinen, sillä silloin olisi tämä satama suoranaisessa yhteydessä koko maan kanssa ilman että täältä tulevia tavaroita tarvitsisi kuljettaa kaupungin läpi.

Siiis, joskin tämä rata on merkitty asemakaavassa, ei sillä kumminkaan ole minkäänlaista yhteyttä pääaseman muuttamisen kanssa eikä tuota tässä minkäänlaisia lisäkustannuksia.

Komitea jatkaa: »Satamaradan vetäminen jälleen pääaseman kautta ja suu-

ren valtakadun alitse vaatisi mainitun kadun rakentamista hyvin korkealle ja aiheuttaisi sen vuoksi varsin suuria rakennuskustannuksia. Raidekorkeus Fredriksbergin pääasemalla on nimittäin +15.0, joten katutason pitäisi tulla +22 metrin korkeuteen. Nykyisen maaston korkeus on vain +7.0 à 8.0, ja olisi siis asemaa ympäröivä alue korotettava 14 à 16 metrillä.»

Koko kaupunginosa 14 à 16 metriä korkeammalle ilmaan! Sehän on vallan kauheaa!

? ? ? ?

Tässä on hyvät neuvot paikallaan.

Kuinkahan olisi, jos komitea sen sijaan, että se puskee koko suuren kaupungin korkealle ilmaan, upottaisi nuo pari pikkuista raidetta maan sisään?

Onhan tulevalla ratapihalla pituutta kyllin radan nousemiselle vähemmässäkin kuin yhden prosentin suhteissa, vaikkapa se rakennettaisiin 12 metriä syvemmälle keskusaseman aukean alla. Siinä tapauksessa ei asemaa ympäröivää aluetta tarvitse korottaa 14 à 15 metrillä, niin kuin komitea laskee, vaan juuri niin paljon, että maan päälle rakennetut viemärijärjestelmät tulevat peitetyksi. Satamaradan korkeus aukean alla tulisi olemaan + 3 metriä, siis samalla korkeudella kuin eteläpäässä, ja rata kulkisi vaakasuorasti läpi koko kaupungin alueen. Siis suunnilleen niin kuin minäkin olin tätä asiata arvellut. Keskusaseman edessä olevan aukean korkeus tulisi olemaan — 10 metriä, siis samalla korkeudella kuin Läntinen Viertotie sillä paikalla, missä satamarata risteää sen. Päävaltakatu kulkisi siis vaakasuorasti koko matkan ja niin mukavalla korkeudella, että kaupunginosan kellarikerros saisi aivan oivalliset viemäri- ja perusvesisuhteet.

Keskusaseman aukean korkeus taas tulisi olemaan viisi metriä matalammalla kuin ratapihan korkeustaso. Jos ajattelemme, että aseman lattiapinta on metriä korkeammalla kuin aukean taso, niin saamme matkatavaratunnelit samaan korkeuteen kun lattiapinta, ja kaikki tulisi mitä mukavimmin järjestetyksi aseman sisällä.

Koko järjestelmä, niin hyvin kaupungin kuin rautateittenkin korkeussuhteet tulisi punnituksi hyvin tarkoituksenmukaisesti.

Miten satamaradan nousu järjestetään ratapihalla, jää rautatiemiesten tehtäväksi. *Ehkä sekin tuntuu vaikealta.* Kokemuksestani tehtävien ratkaisemisessa voin toki sanoa, että alussa vaikeiltakin näyttävillä tehtävillä on luonnollisin, yksinkertaisin ja tarkoituksenmukaisin ratkaisu, jos vaan ryhtyy ennakkoluulottomasti tehtävänsä, jos antaa tehtävän tuloksen kasvaa luonnollisesti tehtävän laadusta ja jos panee *kyllin ajatusta* ja työtä tehtävän luomiseen. Silloin se menee helposti.

Satamarata on siis ei ainoastaan helposti, *vaan myös oivallisesti vedettävissä keskusaseman kautta.*

Kun vähän ajattelee.

Mutta satamaradan eteläpäässä löytää komitea uusia vaikeuksia. Komitea lausuu: »Sitäpaitsi tulisi satamarata täten vedettynä haittaamaan kaupungin kiortorataa, joka silloin olisi rakennettava vieläkin syvemmälle sen alle».

Taas nousi tie pystyyn! Tuo kolmensadanmiljoonan tekele kummittelee täälläkin!

Mutta komitea keksii keinot: »Sentähden on satamarata ajateltu vedettäväksi Fredriksbergistä ensin tunnelissa Eläintarhan poikki ja sitten Töölön kautta Meehelininkadun päähän, kulkien sen jälkeen mainitun kadun länsipuolta ja yhtyen Marian sairaalan kohdalla nykyiseen satamarataan. Täten voisi myöskin majuri

Thorulfin Edeslahteen suunnittelema vapaasatama päästä suoranaiseen rautatieyhteyteen.» Ja lisäksi: — »samoin kuin Töölön kaupunginosastakin täytyisi erottaa melkoisia osia uudelle satamaradalle».

Minä en kumminkaan luule, että komitea todenteolla ajattelee tällöistä vaihtoehtotusta satamaradalle. Se on samaan suuntaan menevä kuin majuri Thorulf'in aikaisemmin mainitsemani ehdotus, ja josta »vandalismi»-käsite ei ole kaukana.

Komitea myöntää sen itsekkin: »Satamaradan siirto kohtaa suuria vaikeuksia huomattavien rakennuskustannuksiensa takia ja tulee vaikuttamaan kaupungin kehitykseen haitallisemmin kuin nykyisellä paikallaan, jotapaitsi sen liikennöiminen kävisi varsin vaikeaksi ja kalliiksi.»

Komitea keksii siis tämän kalliin ja sen omastakin mielestä mahdottoman satamaradan siirtämisehdotuksen ja käyttää tätä todistaakseen aseman muuttamisen vaikeuksia, vaikka komitea vähempääkin kekseliäisyyttä käyttämällä olisi tullut huomaamaan, ettei satamarataa tarvitse muuttaa ollenkaan. *H i u k k a s e n a j a t t e l e m a l l a* olisi komitea sitäpaitsi voinut laskea, että sekin vähäinen muutos työ, mikä näyttäytyisi tarpeelliseksi satamaradan pidättämisellä nykyisellä suunnallaan, voidaan helposti siirtää tuonnemmaksi.

Mutta komitean satamarataehdotus auttaa kustannusarvioita ja tämä lisätään aseman muuttamis-menoarvioon. En tiedä kuinka monta sataa miljoonaa tämä maksaa, sillä komitea ei mainitse sitä erikseen. Mutta ei se ole halpa, sillä komitea sanoo:

»Kustannukset pääaseman rakentamisesta Fredriksbergiin ehdotuksen osoittamassa laajuudessa ja satamaradan uudestirakentamisesta voidaan arvioida tasaluvuin 400,000,000 markaksi».

Koko asemanmuuttamisyrityksen menoarvion laskee komitea näin: »Helsingin rautatieaseman muuttaminen Fredriksbergiin niin, että nykyiset liikennemahdollisuudet kaupunkiin ja satamaan säilytettäisiin, tietäisi siis tasaluvuin arvosteltuna 700,000,000 markan kustannuksia».

Rakennusajasta komitea lausuu: »Koska Helsingin liikenne kasvaa vuosi vuodelta ja aseman laajennuksiin sen tyydyttämiseksi kohdakkoin täytyisi ryhtyä, ei kyseessä olevaa siirtoa Fredriksbergiin voida lykätä kovinkaan pitkälle, jos tahdotaan säästyä rahallisista uhrauksista turhiin laajennuksiin».

Ja vielä: »Jos asema kerrotulla tavalla siirretään, on edellämainittu kaupunkirata myös heti rakennettava ja vast'edes tarpeen mukaan laajennettava.»

Jos siis Fredriksbergin muutosta tulee tosi, niin on *heti iskettävä pöytään seitsemänsataamiljoonaa Suomen markkaa puhtaassa rahassa*, ja komitea päättää: »Uuden pääaseman rakentaminen tulee yhdellä kertaa vaatimaan niin suuria summia, ettei sen toteuttamista voida pitää nykyisten rahaolojen vallitessa mahdollisena».

En voi olla toistamatta lausuntoani alussa mainitussa Rahatoimikamarin kokouksessa, jossa vertasin komiteaa mieheen, joka nähdessään lehmän heti ensi katsauksella tuli siihen päätökseen, että sitä ei voi syödä. Se oli liian suuri nielaitavaksi. *Hän ei hetkeäkään tullut ajatelleeksi*, että sen voisi korkeamman lahtaritaitteen mukaisesti paloitella ja sitten valmistettuna herkullisiksi ruokalajeiksi syödä vähitellen ja koitua tästä kauniiksi ja pulleaksi.

Mutta kun komitean laskelmista voimme heti ottaa pois kaupunkiradan kolme sataamiljoonaa sekä satamaradan muutamat sadat miljoonat, ja kun ajattelemme,

että koko ratapiha nykyisellä paikallaankin komitean ehdotuksen mukaan on uudelleen rakennettava ja että tämä vastaa suunnilleen ratapihojen järjestelymaksuja Fredriksbergissä ja kun vielä pidämme muistossa, että tämä työ on jaettava vuosikymmenille, niin kutistuu tuo suuri lehmä heti pieneksi vastasyntyneeksi vasikaksi. Tuskinpa siksikään.

Näin meillä päätetään tärkeistä asioista!

Tämmöisille päätöksille on koko pääkaupunkimme tulevaisuus rakennettava.

Komitea kuristaa Suur-Helsinki-suunnitelman jokaisessa pykälässään.

Yhdessä ainoassa kohdassa kannattaa komitea minua, ja tämäkin tulee »hai-rahduksesta».

Komitea lausuu: »Sen lisäksi esimerkit ulkomailta, niin Skandinavian maista kuin Länsi-Europasta ja Amerikastakin osottavat, että siellä ollaan taipuvaisia melkoisia mullistuksia kysyviin suunnitelmiin ja uhrataan suuriakin summia matkustaja-asemien säilyttämiseen ja siirtämiseen kaupunkien keskustassa. Niin on tehty Köpenhaminassa, Tukholmassa, Kristianiassa, Hamburgissa, Stuttgartissa, New Yorkissa y. m. ja yleensä melkein jokaisessa kaupungissa, missä kaupungin asemia on laajennettu.»

Minä olen kiitollinen tästä tunnustuksesta. Sillä minäkin olen puolestani hyvin taipuvainen melkoisia mullistuksia kysyviin suunnitelmiin ja uhraamaan suuriakin summia matkustaja-aseman siirtämiseen kaupungin keskusta. Sitähän kauppaneuvos Tallberg ja koko Suur-Helsinki-homma on ajanut takaa.

On kumminkin yksi eroitus edellämainittujen kaupunkien tehtävien ja Suur-Helsingin tehtävien välillä. Se nimittäin, että, kun edelliset laajentaessaan asemiaan ovat pakotetut *kiinnittämään* suuren määrän kallisarvoista alaa tehtäviensä toteuttamiseksi, niin Suur-Helsinki-suunnitelma *vapauttaa* suuret määrät kallisarvoista alaa, ja vielä sen lisäksi tekee sen, *että kaikki tämän alueen vieressä olevat alat saavat mahdollisuuden tulla käytännöllisemmin käytetyiksi*. Sitäpaitsi se tarjoaa kaupungille sen *ainoan mahdollisuuden luonnolliseen kehitykseen*.

*

Komitea on siis päättänyt: Aseman sijoituksessa pysytään entisellään.

Mutta komitea unhoittaa, ettei sillä, eikä edes Valtioneuvostollakaan ole päätösvaltaa tässä. Ainoa, jolla on päätösvalta on: *Helsingin kaupungin kasvaminen*.

Saanko kysyä komitealta: Jos oletettaisiin, että nykyisessä Helsingin keskustassa olisi rakennettu tavarapihoja koko sille alalle, joka on Aleksanterinkadun pohjoispuolella Senaatintorista alkaen aina Ylioppilastalolle saakka, ja jos näyttäytyisi, että näille ratapihoille olisi saatavissa sopivampaa alaa jonkun verran pohjoisempana, eikö komitea luulisi, että yleinen mielipide vaatisi ratapihat täältä pois ja että yleisen mielipiteen vaatimus olisi niin jyrkkä, että ratapihat todella olisivat poistettavat?

Tietysti.

Mutta aivan sama suhde tulee olemaan vastaisuudessa tulevassa Helsingin keskustassa. Ainoastaan sillä eroituksella, että ala ei ole sama pituudeltaan kuin Senaatintorilta Ylioppilastalolle, *vaan neljä tai viisi kertaa pitempi*. Komitea voi siis olla varma siitä, että jos tavararatapihat rakennetaan tänne, niin on ne täältä poistettavat ainakin silloin kun ne ovat valmistuneet. Luultavasti jo paljon aikaisemmin.

Ja kun ne kerran tulevat pois täältä, silloin avautuu tie pääaseman muuttamiselle.

Helsingin kasvaminen päättää sen.

Erotus on vaan se, että jos asiat ovat pakoitettut menemään tämmöistä kiertotietä, niin tulevat kaupungin nykyiset mahdollisuudet tällä alueella haaskatuiksi.

Tästä varoittaa Suur-Helsinki-suunnitelma.

Tästä varoituksesta on otettava oppia.

Johtopäätös.

Olen koettanut piirtää tässä lausunnossani kokonaiskuvan Helsingin nykyisistä oloista kaupunkirakenteellisesti katsoen. Samalla olen koettanut selvittää ne tehtävät, jotka kaupungilla on asemakaavallisella ja liikenteellisellä alalla tästä lähtien suoritettava, saadakseen asiansa sellaiselle kannalle, että elimistöllinen kehitys voisi tulla oikein johdetuksi ja että kaikki ne mahdollisuudet, jotka kaupungilla on, tulisivat täydelleen vaarinoituiksi.

Lausunnosta käy selville:

1:o, että kaupunki on asemakaavallisesti joutunut sellaiseen tilanteeseen, että kaupungille kuuluville alueille on vaikeata saada kaavoitus vaadittavien tehtävien mukaisesti, ja aivan mahdoton saada tässä järjestelmällisiä tuloksia.

2:o, että Valtionrautateitten nykyiset järjestelmät ja niiden laajentamista varten vaaditut maa-alat tekevät tämän kaupungille mahdottomaksi.

3:o, että rautateitten asianomaisten puolelta ei ole tähän asti tehty tyydyttäviä tutkimuksia, josko nykyiset järjestelmät, niiden ehdotetut laajentamiset ja näitä varten vaaditut maa-alat ovat tarpeelliset rautateille juuri nykyisillä paikoillaan.

4:o, että on toteutettavissa, että rautateitten järjestelmiä varten voi saada sekä rautateille, että kaupungin edistymiselle sopivia alueita muualla.

5:o, että jos rautateitten järjestelmät vähitellen muutetaan näille alueille, niin on sekä kaupungilla että rautateillä mahdollisuus kehittää koko kaupunkielimistöä ei ainoastaan hyvin järjestelmällisesti mutta myös niin, että Suur-Helsingillä on mahdollisuus muodostumaan kauniiksi ja arvokkaaksi maan pääkaupungiksi.

Pääkaupunkimme luonnollinen kehitys on siis tehty mahdottomaksi sentähden, että Valtionrautateitten puolelta on selvitetty asioita yksipuolisesti ja puutteellisesti.

Koko maan, pääkaupungin ja kulttuurimme nimessä on **ehdottomasti vaadittava**, ettei näin saa jatkua ja että rautatieolot ovat selvitettävät niin, että pääkaupungin kehitys on mahdollinen.

Tätä selvitystä ei kumminkaan voi tehdä yksistään rautateitten puolelta, vaan on se ratkaistava yhdessä koko kaupunkielimistön kanssa niin,

että Suur-Helsingin alueille on saavutettavissa kokonaiskaava, joka käsittää suurkaupungin kaikki alueet ja kaikki tehtävät.

Tämä on laaja ja velvoittava tehtävä ja sen tuloksena voi olla

1:o, että se tehdään väärin, tai

2:o, että se tehdään oikein.

Jos se tehdään väärin, niin aiheuttaa se, että pääkaupunki tulee aina kitumaan siitä.

Jos se tehdään oikein, niin koituu tämä pääkaupungille hyväksi.

Sentähden on hyvin tärkeää, että valtion ja kaupungin puolelta valitaan tämän työn johtajiksi, ei *komiteoja, kokouksia ja sihteerin kirjoittamia pöytäkirjoja*, vaan *kykeneviä, uhrautuvaisia ja kaukonäköisiä miehiä, jotka ovat kyllin arvostelukykyisiä ja ymmärtävät tehtävän kaikessa laajuudessaan, jotka käsittävät heille annetun tehtävän tärkeyden ja joilla on edesvastuun tunnetta tehtävätä kehittäissään.*

Kysymys on erittäin vakava eikä sitä voi siirtää enään tuonnemmaksi.

Valtion ja kaupungin on siis löydettävä kykenevät edustajansa ja näitten on ryhdyttävä työhönsä käyttämällä kykeneviä asiantuntijoita kaikilla aloilla.

*

Asemakaava-alalla ollaan Suomessa hyvinkin edistyneitä. Meillä on kyllä kykeneviä miehiä. Tahdon mainita muutamia: Bertel Jung on kokenut helsinkiläinen ja on ollut mukana Suur-Helsinki-suunnitelmaa laatimassa. Berndt Aminoff on ollut mukana niin suurien suunnitelmien tekemisessä kuin Suur-Räävelin kokonaiskaava ja Austraalian pääkaupungin Yas Canberran suunnitelma. O. J. Meurman on näyttänyt olevansa taitava ja perehtynyt tällä alalla ja Carolus Lindberg on mielestäni osottanut omaavansa selvyyttä ja taiteellisuutta asemakaavoissaan. Ja monta muuta.

Tähän asti ovat kädet olleet sidotut ja voimattomuus on masentanut.

Vapaus työssä ja kaunis päämäärä kasvattaa uutta innostusta!

Bloomfield Hills Michigan U. S. A. Kesäkuussa v. 1931.

Eliel Saarinen.

Helsinki 1931. Mercator'in Kirjapaino Osakeyhtiö