



Timo Kopomaa
Rikhard Manninen

Malmi - No logo?



Timo Kopomaa tutkija, VTT
Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus
(Nykyiset yhteystiedot:
Tutkimuspäällikkö, Etelä-Suomen sosiaalialan osaamiskeskus,
Pääkaupunkiseudun yksikkö
Puh. (09) 191 23570 ja 05 5958 959)

Manninen Rikhard tutkija, VTM
Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus
Puh. (09) 451 4095 ja 040 587 1592

Kannen kuva: Jukka Gröndahl

Timo Kopomaa
Rikhard Manninen

Malmi - No logo?

Sisällysluettelo

Johdanto	1
Malmi tutkimuskohteena	1
1 Tutkimusasetelma ja aineistot	3
1.1 Alueen monta identiteettiä	4
1.2 Yksi imago	5
1.3 Karaktääri	6
2 Rakentuva Malmi	7
2.1 Peruspiirin asujaimisto, maisema ja naapurialueet	8
2.2 Koillinen alue	11
2.3 Kerroksellinen esikaupunkikylä	11
2.3.1 "Sopivan kaupunkimainen"	12
2.3.2 "Ihan rento paikka"	13
2.4 Huomioita liikennejärjestelmästä	16
2.4.1 Julkisen liikenteen yhteydet	16
2.4.2 Kevyesti pyörällä	16
2.5 Palvelukaupunki	17
2.6 Pienyritysten maailma	19
2.7 "Sitä, sun tätä" Tattarisuolta	22
3 Pistäytymis- ja oleilupaikat	23
3.1 Mieliympäristöjä	23
3.2 Nuorten vyöhykkeet	24
3.3 Miesten ja naisten paikkoja	24
3.4 Vihervirkistäytymisalueita	25
3.5 "Putki" - silta kaupunginosa-alueiden välillä	26
4 Malmin lentokenttä paikkana ja epätilana	27
4.1 Ilmailun historiaa	27
4.2 Portti Pohjolaan	29
4.3 Aihe verkkokeskustelulle	29
4.4 Suosittu ja suojeltava?	30
5 Havaintoja malmilaisista	31
5.1 Perusmalmilaisuus	31
5.2 Asumisen joustavia tilakäytäntöjä	32
5.3 Uudet ja vanhat malmilaiset	33
5.4 Helsinkiläisyys vs. malmilaisuus	34
5.5 Sunnuntaipalstat ja Alppikylä	34
5.6 Evakkoromaneja	35
6 Maineikas Malmi	37
6.1 Malmista vaalittu kertomus	37
6.2 Historialliset asumukset, rakennukset ja muistetut henkilöt	38
6.3 Malmin myyntivaltit	39
6.4 MaTaPuPu - brandiko?	41
7 Kolme Malmia: perusesikaupunki, lähiöityvä kylä ja monisärmäinen aluekeskus	41
1. Perusesikaupunki - kelpo-Malmi	42
2. Lähiöityvä kylä - kyläurbaani-Malmi	42
3. Monisärmäinen aluekeskus - MaTaPuPu-Malmi	43
Kaupunki liikkeessä	43
Lähteet	47
Liite 1. Haastattelujen teemat	52
Liite 2. Haastatteluaineiston kuvaus	53

Johdanto

Malmi on monille helsinkiläisille jollain tavoin tuttu kaupunginoa. Ensimmäisenä siitä tulevat mieleen yleensä mustalaiset, lentokenttä ja ehkäpä hautausmaa. Malmi on suosittu asuinalue pääkaupunkiseudulla. Sillä on ollut omaleimaisuutta ja se erottuu muista kaupunginosista edukseen. Tässä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tilaamassa tutkimuksessa on kartoitettu niitä fyysisiä, sosiaalisia ja kulttuurisia ominaispiirteitä, joita Malmiin on liitettävissä. Pyrimme luomaan näkemyksen Malmista sekä historiallisten että nykypäivän käytäntöjen ja alueidentiteetin kautta.

Työn toivotaan antavan ideoita ja suuntaviivoja tutkimusalueen kehittämistyötä ja suunnittelua varten. Tutkimus on osa Malmin lentokentän alueen suunnittelua koskevaa selvitystyötä ja Malmin jatkosuunnittelua. Tutkimus alkoi vuoden 2002 helmikuussa ja päättyi saman vuoden kesäkuussa. Tutkimuksen tavoitteet asetettiin yhdessä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-ryhmän kanssa. Ryhmään kuuluivat vs. toimistopäällikkö Timo Vuolanto, tutkija Jon Maury ja projektipäällikkö Matti Visanti. Teknillisen korkeakoulun Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksesta vanhempana tutkijana toimi valt.tri Timo Kopomaa ja toisena tutkijana valt.maist Rikhard Manninen.

Malmi tutkimuskohteena

Kuten kaikilla asuinalueilla Malmillakin on oma erityinen lähimenneisyytensä. Malmi on viimeisten vuosikymmenien aikana ollut muutoksen kourissa. Muutosta on tapahtunut kiinteistöjalostuksessa, rakennuskannassa ja alueen sosiaalisessa rakenteessa. Malmilaisuuden itsessään olemme tulkinneet esikaupunkilaisuudeksi erotuksena kantakaupunkilaisuudesta. Esikaupunkilaisuuden tutkimus näyttää meillä jääneen viime vuosina vähälle huomiolle. Kaupunkikeskustojen elämästä ja käytännöistä on runsaasti havaintoja, esikaupunkialueista ja niiden elämästä ei niinkään. Tavoitteena on Malmin asuinympäristön roolin täsmentäminen esimerkiksi eri ikäryhmien tai eri asumismuodon omaavien ryhmien osalta koettuna ja havainnoituna ympäristönä.

Malmin fyysisinä tunnuspiirteinä ovat julkisessa keskustelussa esiintyneet Malmin keskeiset maamerkit, kuten hautausmaa, sairaala, lentokenttä sekä Tattarisuon ympäristö korjauspajoineen ja romuliikkeineen. Kaupunginosaa halkova rautatie muodostaa tärkeän aluetta maantieteellisesti, mutta myös sosiaalisesti jakavan linjan. Toisistaan erottuvat Ala- ja Ylä-Malmi.

Malmia on usein pidetty alemman keskiluokan asuinalueena. Tämä seikka saattaa vahvistaa paikallisuuden merkitystä ja kiinnostusta paikallisyhteisöön. Malmilla on perinteitä monikulttuurisuudessa ja monivivahteisuudessa. Malmilaisten elämäntapaan on sanottu kuuluneen suvaitsevaisuuden erilaisuutta kohtaan. Eräänlainen ”kylämäisyys” on edelleen havaittavissa niin elämänmenossa kuin yhdyskuntarakenteessakin.

Helsinki tiivistyy rakenteellisesti ja entistä enemmän ollaan kiinnostuneita vanhan kaupunkirakenteen nivoutumisesta uuteen. Kaupunkisuunnittelijat ovat aiempaa voimakkaammin kiinnostuneet alu-

eiden historiallisista, kulttuurisista ja sosiaalisista arvoista (Mäenpää et al. 2000). Uuteen käyttöön otettavat alueet, joissa on rakenteellisesti terveitä ja käyttökelpoisia rakennuksia, rakennelmia tai kaupunkirakennetta, saattavat olla suunnittelijalle helpottavampi, ehkä turhaa pinnistämistä karsiva lähtökohta. Valmiina ympäristönä tämä tarkoittaa rikkaampaa ja vapautuneempaa kaupunkirakennetta, joka on automaattisesti historiallisesti syvempää, olkoon sen historiallinen aines kuinka vähäpätöistä tahansa. (Ilonen 1996; Keinänen & Tuomikoski 1988; Trancik 1986.)

Kaupunkisuunnittelu on laajentunut kaupunkitekniikan uudistusten soveltajan ja asuinympäristön laadun kehittäjän roolista osin myös kulttuuri- ja ympäristöpolitiikaksi. Esimerkiksi avoimet kaupunkitilat, kuten rakentamattomat puistot, metsät ja joutomaat ovat tiivistyvässä kaupungissa suunnittelijoiden erityisen kiinnostuksen kohteena. Ne ovat eräänlainen vapaasti järjestettävissä oleva resurssi tuleville käytöille. Samalla avoimet tilat on nähty eräänlaisena kaupunkilaisten yhteishyödykkeenä ja hyvinvointipalveluna, osana kansalaisyhteiskunnan palvelujärjestelmää. Virallinen suunnittelujärjestelmä on pyrkinyt turvaamaan kaupunkiasujaimistolle avointen tilojen ja ulkoilualueiden oikeudenmukaisen jakautumisen ja saavutettavuuden. (Kopomaa 1995, 22-25; 1997, 21-34.)

Kaupunkiseutujen kilpailukyky on nostettu tärkeäksi kaupunkisuunnittelua määrittäväksi tekijäksi. Malmin kannalta olennaista saattaa olla se, miten se kykenee tulevaisuudessa vetämään puoleensa tärkeitä ihmis-, organisaatio-, informaatio-, teknologia-, pääoma- ja kulttuurivirtoja (vrt. Kostiainen 2001; Castells 2002).

Julkiseen keskusteluun (esim. Helsingin Sanomat 24.3.2002, B12) on paikoin välittynyt arkkitehtien ja kaupunkisuunnittelijoiden huoli siitä, että uusista kaupunkiympäristöistä puuttuu paikan henki, *genius loci* ja siitä, että uusia asuinalueita vaivaa samankaltaisuus riippumatta siitä, mihin ne rakennetaan. Paikattomuuden ts. alueellisen ja paikkaidentiteetin, oman luonteen puute tai "oheneminen" on tullut huolen aiheeksi. Tulevan Malmin kehittämisen ja suunnittelun kannalta keskeinen kysymys on, miten ja missä laajuudessa paikan historia, identiteetti, nykyiset toiminnot ja kaupunkikuvalliset elementit integroituvat osaksi uusia asuinalueita ja yritysvyöhykkeitä. Malmin alueen nykyluonne, sen identiteetti voi merkittävästi teemoittaa tulevaa suunnittelua.

Ulkomaisista suurkaupungeista tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että suurkaupungit muodostavat omaleimaisia *asukkaitensa* pienoiskaupunkeja. Esimerkiksi Helsingin kaupunkikulttuuria monipuolisesti kuvaileva URBS-kirja (Stadipiiri 2000) ei tähän teemaan kuitenkaan tarttunut, vaan Helsinkiä ja sen keskustaa kuvattiin lähinnä kaupunkikulkijan ja kuluttajan näkökulmasta. Identiteetin tutkimuksessa on korostettu *kunnan* merkitystä paikkaidentiteetin rakentamisessa. Perusteluina on käytetty sitä, että hallinnollisena yksikkönä kunta on Suomessa erittäin keskeinen ja se säätelee arkipäivän konkreettisia toimintoja, kuten terveys-, koulutus- ja kulttuuripalveluita ja taloudellista toimintaa (esim. Ojankoski 1998, 44). Helsinki vanhoine liitosalueineen on kuitenkin niin suuri, että alueidentiteettiä ja imagoa rakentavia ominaisuuksia on mahdollista erottaa sen hallinnollisten rajojen sisäpuolellakin. Helsingin kehittämisen yhtenä periaatteena on, että kaupunginosia rakennetaan niiden omista, pai-

kallisista lähtökohdista käsin (Helsingin kaupunki, Yleiskaava 2002, Kehityskuva).

1 Tutkimusasetelma ja aineistot

Tavoitteenamme on selvittää, minkälaisia erityispiirteitä, eritoten *vahvuuksia* Malmin alueeseen paikallistasolla tänä päivänä liitetään. Millaiset asiat koetaan alueen voimavaroiksi? Entä mitkä ovat sen heikkoudet? Vahvuuksilla viittaamme laajasti paikallisiin sosiaalisiin, kulttuurisiin, ympäristöllisiin ja alueen toimintoihin liittyviin resursseihin, voimatekijöihin, jotka mahdollistavat ja tukevat myönteistä kehitystä Malmilla lisäten elämän laatua ja asumisviihtyvyyttä. Vahvuuksista lähtevä tarkastelu ei ole lähestymistavaltaan ongelmakeskeistä. Se pyrkii välttämään alueiden tai paikkojen kielteistä leimaamista. Näillä leimoilla on kaupunkien yhteydessä taipumus vahvistua ja vaikuttaa osaltaan kielteisten kierteiden syntymiseen tai kiihtymiseen entisestään.

Malmin seudun luonnetta, alueen henkeä, sen sosiaalisia resursseja olemme selvittäneet teemahaastattelu-, paikallishistoria- ja internet-keskusteluaineistojen avulla. Haasteltavat malmilaiset valittiin pääosin soveltaen ns. lumipallomenetelmää eli heihin otettiin yhteyttä sen mukaan, miten heistä saatiin suosituksia tai heidät mainittiin edeltävissä haastatteluissa. Haastattelut tehtiin sekä kahdenvälisissä tapaamisissa että puhelimitse. Erityistä paikallisasiantuntemusta omaavat henkilöt haastateltiin aina kasvokkain. Haastatteluja tehtiin yhteensä 27 ja osa teemahaastatteluista nauhoitettiin. Läpikäytyt haastattelukysymykset selvittivät Malmia ja malmilaisuutta sekä yksityisellä että yleisellä tasolla, kokemuksina ja mielipiteinä (ks. tarkemmin liitteet).

Malmia verrataan paikoin Helsinkiin kokonaisuutena, paikoin se rinnastuu Helsingin muihin kaupunginosiin. Tavoitteenamme on jäljittää ja jäsentää haastateltujen puheista ja muista aineistoista Malmin identiteettiosasia sekä niille annettuja merkityksiä. Rakennamme näistä tietoisesti alueen identiteettiä. Alueellisten rajojen epämääräisyyden takia Malmi ei tässä suhteessa liene kaupunginosista helpoimpia.

Ainakin seuraaviin paikallisiin tekijöihin voidaan kiinnittää huomiota: 1) alueen kaupunkikuvalliset ominaispiirteet, 2) maamerkit, 3) julkisten tilojen käytöt ja käytännöt 4) asukkaiden ja muiden toimijoiden asennoitumis- ja elämäntavat sekä 5) Malmilla asuneet tunnetut henkilöt ja kuuluisuudet. (Vrt. Karvonen 2001, 48-49.) Kysymme, millaisista tekijöistä alueen identiteetti ja imago muotoutuvat? Alueidentiteetin käsite rinnastuu ideaan kaupunginosan "karaktääristä".

Paikallisten haastateltujen kautta saatiin esille kaupunginosan sisäpuolista näkökulmaa. Malmin vetovoimatekijöistä ja kaupunginosan mielikuvista ulkopäin haastateltiin vielä neljä pääkaupunkiseudulla toimivaa kiinteistövälittäjää. Lisäksi Malmilla tehtiin havainnointia. Tavoitteenamme on, että Malmin alue saa tutkijoiden tulkinnan kautta sen luonnetta kuvaavia "nimilappuja". Malmin sosiaalisten ja kulttuuristen vahvuuksien teemoittamisella on yhteys alueen jatko-suunnitteluun ja kehittämistyöhön. Tässä tilanteessa kohtaavat niin tutkijan, suunnittelijan, paikkamarkkinoinnista kiinnostuneen "seutu-

konsultin“ kuin alueen tulevien ja nykyistenkin asukkaiden kiinnostukset. Monet kehitysvaiheet ovat toteutuneet Malmilla eikä aluetta voi pitää “valmiina“ siten, että sillä olisi selkeä ja yleisesti tiedossa oleva imago. Todennäköistä on, että Malmi on lähivuosina laajojen kaupunkisuunnittelullisten toimenpiteiden kohteena.

1.1 Alueen monta identiteettiä

Identiteetillä on tässä viitattu asukkaan ja asukkaiden tai käyttäjien jakamaan kuvaan asuin- tai käyttöympäristöstä. Kaikkein yleisimmässä merkityksessään identiteetti viittaa henkilön itsemäärittelyyn suhteessa muihin. Suhteessa tilaan ja paikkoihin identiteetin käsitteellä voidaan viitata joko alueidentiteettiin tai alueelliseen identiteettiin, jolloin se liittyy asukkaiden kokemaan paikan omaleimaisuuteen (Lehtonen 1997, 10). Silloinkin ajatus tukeutuu tyypillisesti eroihin ja erilaisuuteen ja oma identiteetti syntyy siitä, että on omanlaisensa, siis erilainen kuin muut. Alueelliset identiteetit ovat kertomuksia siitä, keitä “me“ asujat olemme (Paasi 1998). Alueen tai alueellisen identiteetin erottaminen ehkä tutummasta paikan identiteetistä ei ole ongelmaton. Eron on tulkittu syntyvän siitä, että paikka on henkilökohtaisesti rakentunut ja alue ja alueellinen kollektiivisia. Voidaan tosin puhua alue- ja paikkaidentiteetistä yhdessä, jolloin henkilökohtainen ja kollektiivinen ovat toisiinsa kietoutuneina (Ojankoski 1998, 37-39).

Esimerkiksi liikkuvuuden lisääntyessä ei paikallinen identiteetti rakennu vain asukkaiden ympäristösuhteen kautta, vaan identiteetti saattaa olla enemmänkin jotakin sellaista, mikä tuotetaan ulkopuolelta. Kun paikallista identiteettiä pyritään tietoisesti luomaan ja ylläpitämään, voidaan kysyä: mistä suunnasta ja katsannosta tällaista “aluehenkeä“ tuotetaan? Esimerkiksi Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston näkemys Malmista on varsin myönteinen. Tällainen kuva välittyy kaavoituskatsauksesta, joka jaettiin keväällä 2002 helsinkiläiskoteihin. Siinä on todettu, että “Malmilla on Helsingin kaupunginosien kirjossa oma persoonallinen ihmisen mittakaavainen imago. Runsaat ja monipuoliset työpaikat kuuluvat Malmin vahvuuksiin. Pientaloasutusta on paljon“.

Kun kartoitetaan kaupunkia tai kaupunginosaa määrittäviä todellisia ja kuviteltuja piirteitä, tulkitaan asukkaiden “kertomusta“ asuinpiiristään sekä sen tilallisista käytännöistä. Samalla korostuu se, että “meidän“ - tietyn kuvitellun yhteisön - määrittely edellyttää rajojen tarkentamista suhteessa “toiseen“. Identiteetti on dynaaminen jatkuvasti muotoutuva prosessi, ei staattinen tila. Identiteettien politiikka perustuu stereotypioille, tyypittelylle, toiseudelle ja erojen tekemiselle. Paikallistumisena markkinoidun kehityskulun on nähty ilmentävän myös yhteiskunnan fragmentoitumista (Vartiainen 1998, 159). Kulttuuriset identiteetit ja niiden määrittäminen ovat Stuart Hallin (1999) mukaan aina myös vallankäyttöä.

Paikallisia uusia toimintoja, asumista, yritystiloja ja liikennejärjestelyjä kehitettäessä on mahdollista, että uusi jatkaa aiempaa kehityslinjaa. Vaihtoehtona on myös, että alueidentiteetti muuttuu uusien toimintojen myötä tai, että uudet toiminnot jäävät omiksi irralliseksi “saarekkeikseen“. On kyse jatkumosta, jonka ääripäinä ovat tilallis-toiminnallinen integroituminen ja marginalisoituminen. Kaupunkisuunnittelun kannalta mielekkäin lienee integraatio-malli, jossa

uuden toiminnan suhde ympäristöön on vahva ja kiinnittyminen aiempaan toimintaan tai toimintoihin on pikemminkin elimellinen, ei eriytynyt.

Identiteetti jää ulkopuoliselle hämäräksi, jos näkymättömiä rajoja ja erotteluja ei kyetä tekemään ymmärrettäviksi. Alueiden identiteettejä koskevat tyypittelyt ja luokittelut saattavat olla tarpeellista ja jopa välttämättömiä ympäröivän maailman ymmärtämiseksi. Jos taas tyypittely on pelkkää stereotyyppien toistelua, pelkistämistä, liioittelua ja yksinkertaistamista, voi kuva ympäristöstä ja sen mahdollisuuksista jäädä etäiseksi.

Nykykäsityksen mukaan voimme ajatella, että paikoilla ja alueilla voi olla monia identiteettejä tulkitsijasta ja hänen näkökulmastaan riippuen. Siksi tutkittavasta alueesta ja sen ihmisistä saattaa olla perusteltua tuoda esiin monisärmäinen kuvaus. Erojen tekeminen nostaa tarkastelun keskiöön "ei-ominaisuudet", ei vain sen, mitä esimerkiksi Malmi on, vaan myös sen mitä Malmi ei ole. Poikkeava ja poikkeuksellinen - tai vaikka "erityinen" keskivertoisuus - kiinnittää näin huomion. Joka tapauksessa paikat eivät "valitse" identiteettiään, me luomme ne: rakentamalla, nimeämällä, tulkitsemalla ja käytäntöjen kautta.

1.2 Yksi imago

Tunnetut paikat identifioituvat ulospäin tyypillisesti merkkirakennustensa kautta. Esimerkiksi mielikuvaan Pariisista liittyy monilla mielikuva Eiffel-tornista. Imago voi myös perustua paikassa asuvien ja toimivien ihmisten oletettuihin elämäntapoihin ja arvostuksiin. Pariisilaisia saatetaan pitää töykeinä ja itsetietoisina suurkaupunkilaisina, kun taas ranskalaisen pikkukaupungin asukkaita ystävällisinä ja palvelualttiina.

Kaupunkimarkkinoinnin yhteydessä on Manuel Castellsia mukaillen viitattu tarinayhteiskuntaan (Kostiainen 2001, 40). Ajatuksen lähtökohtana on, että kaupungit ja kaupunkiseudut kilpailevat keskenään pyrkien omaleimaisten tarinoiden avulla erottautumaan muista tarkoituksenaan viime kädessä houkutella alueilleen pääomavirtoja. Alueen tai paikan ulkoisesti tunnistettuja identiteettitekijöitä on mahdollista työstää, värittää ja muuntaa sen *imagoksi*. Sitä voidaan hyödyntää paikkamarkkinoinnissa ja käyttää mielikuvapolitiikan harjoittamisen välineenä. Usein käytetty muista erottautumisen keino on omaleimaisuuden korostaminen nostamalla esiin paikan historiallisia tarinoita. Kaupunkien ja kuntien kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että omalle historialle ja nykyisyydelle nähdään jatkuvuuksia. Esimerkiksi Turku on rakentanut kaupunki-imagooaan keskiaikamytologian varaan ja Tampere on nostanut historiaansa esiin kehittämällä Finlaysonin teollisuusaluetta.

Tietoisesti rakennetun imagon täytyy perustua ainakin jossain määrin todellisuuteen. Mielikuvilla manipuloiminen ei ole niin helppoa kuin usein väitetään. Uskottavan imagon on perustuttava määritelmällisesti, ainakin osittain, esineen tai asian kuvaan; sen vakiintuneisiin, yhteisessä tietoisuudessa tunnistettaviin ominaisuuksiin (Ilmonen 1997, 99). Mikäli imagon uskottavuudelta putoaa pohja sen rakentaminen voi kääntyä tarkoitustaan vastaan. Tärkeää on myös pohtia kohderyhmää eli sitä kenelle aluetta markkinoidaan (Kostiainen 2001, 22-24).

Kunnat saattavat kärsiä hyvinkin huonosta imagosta. Karvonen (2001) on erottanut viestinnästä ja ihmisten mielikuvista niin sanottuja “kielteisiä tietorakenteita” eli “skeemoja”, joista hän esittää esimerkkeinä “Turun taudin” tai Lahden maineen “Suomen Chicagona”. Yhtenä markkinoinnin strategiana voi olla näiden tietorakenteiden kääntäminen myönteisiksi. Chicagosta löytyy muutakin kuin gangstereita! (Karvonen 2001, 52.) Helsingin Malmin kaupunginosan kielteisinä tekijöinä ovat olleet esimerkiksi mustalaisiin ja alueeseen laajemminkin liitetty levottomuus ja trokaus eli salaviinan myynti. Mustalaiskulttuuriin on liitettävissä paljon myönteisiksi koettuja aspekteja ja mielikuvia, kuten “mustalaisromantiikka”. Mielikuvien rakentamisessa voisi nostaa esiin romanikulttuurissa voimakkaan perinteiden arvostuksen, leirinuotiot tai vaikkapa liikkuvan elämäntavan.

1.3 Karaktääri

Identiteetti ja imago käsitteiden rinnalla on saatettu puhua laajemmin paikan tai alueen atmosfääristä, *genius locista*, paikan hengestä, karaktääristä tai habituksesta. Viime aikoina kotimainen keskustelu on myös kaupungista puhuttaessa käyttänyt termejä brandi ja profiili. (Böhme 1998; Kopomaa 1997; Kostiainen 2001; Lynch 1981; Norberg-Schulz 1980; Podmore 1998; Relph 1976.) Termit ovat käytökelpoisia etenkin, jos halutaan painottaa paikkaan tai alueeseen liitettyjä myönteisiä ominaisuuksia ja voimavaroja.

Karaktääri on tutkijan luennan väline ja viittaa tässä eräänlaise-
na kattokäsitteenä kaupunginosan ominaisuusjoukkoon, joista muotoutuvat alueen luonne, identiteetti tai imago. Karaktääri-käsitteen kautta on mahdollista kuvata, arvioida ja luokitella. On kyse usein vaikeastikin havainnoitavasta ja kuvattavasta käsityksestä paikan hengestä ja ympäristön kokonaiskuvauksesta. Malmin karaktääri määrittyy neljän ulottuvuuden: funktion, käytön, rakenteen ja merkityksen kautta. Nämä eivät muodosta puhtaita, toisensa poissulkevia kuvauksen tai luokittelun ulottuvuuksia, vaan ovat sisällöltään osin yhteneviä.

Funktiot ohjaavat ihmisten käytäntöjä ja käyttäytymistä. Esimerkiksi Malmin lentokentällä on tietty funktio, lentoliikenne, mihin tarkoitukseen sitä myös käytetään. Näin alueen funktio ja sen käyttö ovat yhtenevät. Alueen suunniteltu käyttö ei aina vastaa toteutunutta käyttöä. Fyysinen *rakenne* sisältää viittauksen mahdollisuuteen ja saattaa myös tehdä mahdollisuudesta todentuvan. Alueen asukkaat voivat käyttää lentokenttää myös virkistysympäristönään. *Merkitys* puolestaan on ihmisten ympäristölle antama määrittely, joka voidaan ymmärtää sen tärkeimpänä funktiona. Tämä kertoo funktion ja merkityksen osittaisesta samansisältöisyydestä. Lentokenttä voi esimerkiksi olla Malmin merkittävin tunnettavuustekijä. Rakennetun ympäristön tutkija Amos Rapoport (1982; 1990, 11) on määritellyt merkityksen mekanismiksi, joka liittyy ihmisten toiminnan sen näyttämöihin. Se on lenkki alueen käytön ja sen rakenteen välillä. Erilaiset käyttäjä-, suunnittelija- ja tekijäryhmät antavat ympäristöille erilaisia merkityksiä. Rakennettu ympäristö on lopulta osa ihmisyhteisön jäsenten välistä viestintää, jossa ollaan vuorovaikutuksessa jaettujen merkitysten välityksellä.

Alueita ja kaupunginosia voidaan tarkastella huomioiden niitä yhdistäviä tai erottavia ominaisuuksia. Helsingin keskustan kaupunginosat erottuvat muista kantakaupunkia ympäröivistä alueista. Esikaupunkia, kuten Malmia voidaan arvioida oman luokkansa edustajana, esikaupunkina muiden esikaupunkialueiden joukossa. Esikaupunkeja leimaavat yhtenevät käyttötavat, ne ovat ennen kaikkea asuinalueita omine kauppakeskuksineen ja liikenneyhteyksineen. Esikaupunki on nimensä mukaisesti jotakin sellaista, joka sijoittuu matkalle kaupunkiin, kaupungin keskusta. Esikaupunki on myös jonkinlainen ydinkaupungin suojavyöhyke. Sen luonne kertoo kaupungista itsestään. Historiaa omaavat paikat ja asutus viittaavat kaupunkikulttuuriin ja kaupungin ajallisen rakentumisen kerrostumiin. On tyypillistä, että esikaupungeista suunnataan päivittäin keskusta-alueelle työpaikalle tai viettämään vapaa-aikaa, ostoksille ja harrastusten pariin. Malmia voidaan arvioida myös näytteenä sen omista ominaisuuksista, mistä tässä käsillä olevassa tutkimuksessa ennen kaikkea onkin kyse. Tarkastelemme Helsingin pitäjän vanhaa keskustaa, omanlaistaan pienoiskaupunkia, Malmia. Tämä Koillis-Helsingin alue liitettiin liitosalueena Helsingin kaupunkiin vuonna 1946.

2 Rakentuva Malmi

Kysymme ensimmäiseksi, millainen on kuva Malmista tilastojen ja aluetietojen valossa. Keitä siellä asuu? Mitkä ovat Malmin rajat? Historiallisessa tarkastelussa 1800-luvun lopun Malmi on ollut Helsingin pitäjän suurin kylä. Asutus oli maaseutumaista 1800-luvun lopulle asti. Malmin kylän ensimmäinen rautatieasema avattiin vuonna 1870. Väestö alkoi kasvaa voimakkaasti 1900-luvun alkupuolella. Asutus keskittyi aseman ympärille ja laajeni radan varteen tiiviiksi pientalovaltaiseksi verkostoksi. (Helsingin kaupungin tietokeskus 2001). Vuonna 1915 perustettiin Malmi - Tapanilan yhdyskunta, jota nimitettiin taajaväkiseksi yhdyskunnaksi. Tällä viitattiin maalaiskunnan alueella sijaitsevaan tiheästi asuttuun yhdyskuntaan, joka kunnan veron lisäksi kantoi omaa veroa yhdyskunnan asioiden hoitamiseksi. (Pirkkamaa 1989, 41.)

Malmin nykyinen rautatieasema valmistui vuonna 1986 ja asemarakennus on järjestyksessään viides. Aseman fyysinen paikka on pysynyt lähestulkoon samana. Vanha 1930-luvulla rakennettu asema sijaitsee edelleen nykyisen vieressä. Radan länsi- ja luoteispuoleista aluetta nimitetään Ylä-Malmiksi ja itä- ja kaakkoisosia Ala-Malmiksi. Toiminnallisena keskipisteenä on nykyään *aluekeskus*, joka toteutettiin rautatieaseman yhteyteen 1980-luvulla. Sinne on sijoittunut, ja osin "pakottaen" sijoitettu, merkittävä osa koko Helsingin koillisen alueen kaupallisista palveluista. Haastateltavat kuvaavat kehitystä seuraavalla tavalla:

Malmi on keskuspaikka. Ympäristönsä sydän. (Nainen, 40, kauppias, Ylä-Malmi)¹

Malmista on pakottamalla tehty muiden keskus (...) Malmi ei ehkä ole aihe komeampaan elämänkaareen. (Mies, 60, kauppias, Ylä-Malmi)

1 Valituissa haastattelulainauksissa numero viittaa haastateltavan ikään. Suluissa on useimmiten ilmoitettu myös ammatti sekä asuin- ja työpaikan sijainti.

Aluekeskuskehitys on merkinnyt paikoin Malmin pikkukaupunkimaisuuden häviämistä. Tällainen kehitys osaltaan asetti asukkaiden, etenkin vanhojen asukkaiden kotipaikkahengen vaalimisen uudelleenlaiseen tilanteeseen. (vrt. Lehtinen 1983.)

2.1 Peruspiirin asujaimisto, maisema ja naapurialueet

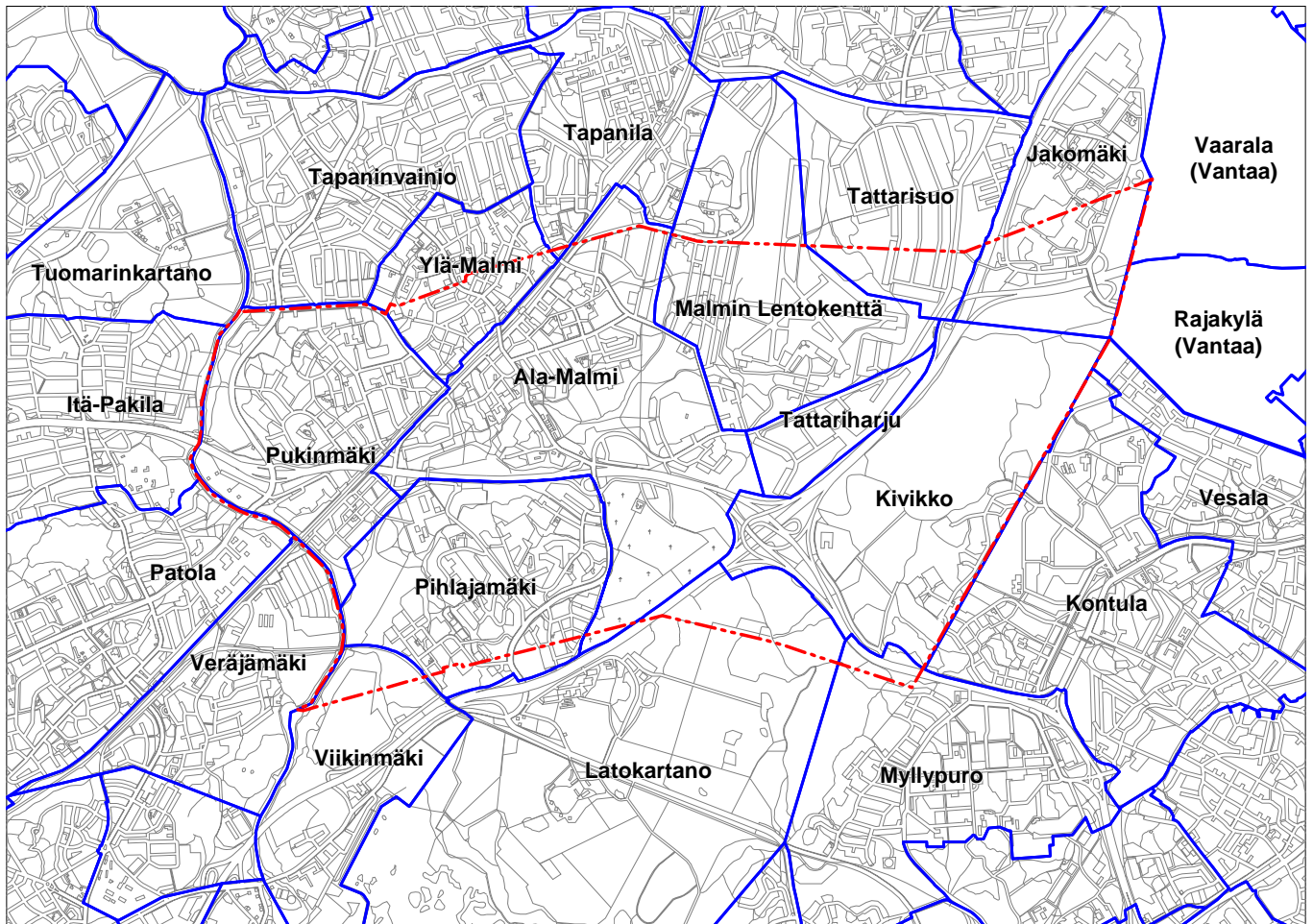
Malmin peruspiirin asukasluku on noin 26 000². Nykyisessä jaossa Malmin *peruspiiri* muodostuu seuraavista kaupunginosa-alueista: Ylä-Malmi, Ala-Malmi, Tattariharju, Malmin lentokenttä, Tapaninvainio sekä Tapanila. Asukkaista joka toinen on syntyperäinen helsinkiläinen. Suomenkielisiä on 92 % ja ruotsinkielisiä noin 3 %. Muita kieliä puhuu äidinkielenään 5 % malmilaisista. (Helsingin kaupungin tietokeskus 2001.) Koulutukseltaan asukkaat ovat hieman alle kaupungin keskitason. 25-64 -vuotiaista on perusasteen jälkeisen tutkinnon suorittanut 70 %. Koko kaupungissa osuus on samaa luokkaa (73 %). Korkeakoulutettuja (alempi tai ylempi korkeakoulututkinto) on Malmilla 36 % ja koko kaupungissa noin 41 % ikäryhmästä. Asukkaiden tulotaso on hieman alle kaupungin keskitason. Veronalaiset tulot ovat Malmilla henkeä kohden vuodessa keskimäärin 138 899 markkaa (23 149 euroa) ja koko Helsingissä 148 551 markkaa (24 759 euroa).

Malmin asuntokanta on monipuolinen kooltaan, rakennustavaltaan sekä hallintamuodoiltaan. Tilastoituja asuntoja on 11 699. Lähes kaksi kolmasosaa niistä sijaitsee kerrostaloissa. Keskustalle ja sen välittömälle lähiympäristölle ovat ominaisia pienkerrostalot. Suurimmat rakennustehokkuudet löytyvät junaradan varresta. Omakotitalojen ja paritalojen osuus asuntokannasta on noin neljännes ja rivitalossa asuu joka kymmenes asuntokunta. Omistusasuntoja on hieman yli puolet asuntokannasta. Vuokra-asuntoja on noin 40 % ja muita hallintaperusteita, kuten asumisoikeusasuntoja viitisen prosenttia. Tyhjillään oli vuoden 2000 alussa 3 % Malmin peruspiirin asunnoista.

Malmin alueella elää noin 11 000 asuntokuntaa. Malmia voi luonnehtia lapsiperheiden asuinalueeksi tarkasteltaessa näiden osuutta asuntokunnista ja verrattaessa sitä koko kaupunkiin. Lapsiperheitä on vajaa 40 % asuntokunnista, kun vastaava osuus Helsingissä on reilut 26 %. Yhden hengen asuntokuntien osuus kaikista on Malmilla 35 % ja vastaava osuus on koko Helsingissä lähes 50 %. Malmi ei siten ole "sinkkuuntunut", kuten Helsinki keskimäärin on. Kahden hengen asuntokuntia on yhtä paljon kuin koko kaupungissa eli noin kolmannes.

Peruspiirijako on alueen identiteettiä tarkasteltaessa ongelmallinen. Malmin osalta tarkastelua vaikeuttaa erityisesti se, että peruspiirissä on mukana myös Tapanila, joka on monella tavalla Malmista selkeästi erottuva omaleimainen ja siihen kuulumaton kaupunginosa. Usein puhutaan laajemmin Helsingin koillisesta alueesta (esim. Tuominen 2001). Siihen kuuluvat Malmin, Puistolän, Pukinmäen, Suutarilan, Jakomäen ja Latokartanon peruspiirit. Malmin peruspiirin hallinnolliset rajat eivät siis määritä kaupunginosaa siten kuin se maantieteellisenä alueena näyttäytyy tai asukkaiden kokemuksen mukaan rajautuu.

2 Luvun tiedot ovat YTV:n Helsingin seudun aluesarjoista vuosilta 1998 tai 1999 ellei toisin mainita.



Kartta: Perinteinen Malmin kylä (punainen viiva) sekä siihen rajoittuvat nykyiset kaupunginosien osa-alueet (sininen viiva).

Malmin alue ei rajaudu selkeästi maastollisiin tunnusmerkkeihin kuten rantaan tai liikenneväyliin, alueen itäreunassa olevaa Lahden moottoritietä lukuun ottamatta. Verrattaessa Malmia Helsingin äärimmäisen selkeästi rajautuviin saariesikaupunginosiin kuten Lautasaareen tai Vuosaareen, sen fyysinen hahmo on varsin epämääräinen. Pohjois-etelä suunnassa alueen halkaisee rautatie. Itä-länsi suunnassa aluetta halkoo toinen suuri liikenneväylä, Kehä I. Väylän eteläpuolelle jäävät Malmin hautausmaa ja tätäkin selkeämmin erillisenä kaupunginosanaan Pihlajamäki.

Rakentamistehokkuus Malmilla kasvaa selvästi siirryttäessä alueen reunoilta kohti toiminnallista keskustaa ja kaupunginosalla on selkeä keskustansa. Malmia kuvataan usein rakenteensa ansiosta kaupungiksi kaupungissa. Aluekeskuksen ja rautatieaseman ympäristö on rakennettu raskaasti ja täydentävää rakentamista on jatkettu voimakkaasti koko 1980-luvun ajan sekä edelleen 1990-luvun aikana.

Malmin muutosta 1980-luvun ensimmäisellä puoliskolla on kuvattu rakenteellisen muutoksen kaudeksi. Ihmisiä oli enemmän ja uusia taloja nousi joka puolelle. Liikenne lisääntyi. Vanhat pikkukaupat korvautuivat marketeilla ja ostosparatiiseilla ja kirkonkylämäisyys ja pienimuotoisuus katosi. Ei ehkä kokonaan, mutta kokemus oli suuresta muutoksesta. (Siimes 1998, Malmin Kuvalehti)

Ylä-Malmi ja monet sen naapurialueet kuten Tapaninvainio, Tapaninkylä, Tapanila ja Puistola ovat pientalovaltaisia. Lounaassa ja ete-

lässä alueeseen rajautuu Pukinmäki. Idässä aluekeskusta ja sen viereisiä asuntoalueita reunustavat rakentamaton Longinojanlaakso, Malmin lentokenttäalue sekä kaksi suurta pienteollisuus- ja varastointialuetta, Tattariharju ja Tattarisuo. Rakennettuina erillisalueina erottuvat asuntovaltaiset Sepänmäki ja Sunnuntaipalstat. Malmin lentokentän “vaikutuspiirissä”, näkö- ja kuuluvuusyhteydessä, ovat Malmin lisäksi Tapanila ja Puistola, sillä ne rajautuvat maantieteellisesti kenttäalueeseen. Toisen suuren liikenneväylän, Lahdentien itäpuolella sijaitsee Jakomäki. Suurmetsäntien, Tattariharjuntien ja Lahdentien väliin jää katveeseen asemakaavoittamattomalle alueelle noin 50 asukkaan Alppikylä.

Haastatteluissa tehtiin monenlaisia, tarkkuudeltaan vaihtelevia Malmin ja naapurikaupunginosien välisiä rajauksia ja määrittelyjä. Kyläkeskuksen ajan, “historialliseen Malmin” rajoihin pohjautuvat määritelmät korostuivat vanhempien malmilaisten puheissa. Ne saattoivat poiketa huomattavasti nuorempien käsityksistä. Tämä havainnollistui arvioitaessa esimerkiksi Malmin hautausmaan sijaintia ja merkitystä Malmin identiteetille. Vaikka pääosalle hautausmaa oli itsestään selvä osa Malmia, niin eräät nuoremmat mielsivät sen paremminkin osaksi Pihlajamäkeä, koska Kehä I rajaa sen Malmista selvästi erilleen.

Tyypillisimmillään Malmin rajat konkretisoituivat tielinjauksissa. Malmin ja Tapanilan väliseksi rajaksi mainittiin useimmiten Kotinumentie, mutta Pukinmäen ja Malmin välistä rajaa on haastateltujen ollut maastossa vaikeampi havaita. Pukinmäenkaari erotti joidenkin mukaan alueet toisistaan. Kaupunginosien välille tehtiin rajauksia myös ympäristölle ominaisen rakentamistavan sekä eri alueiden asukkaiden toiminnallisen aktiivisuuden ja sosiaalisen yhdenmukaisuuden perusteella.

Entinen kyläkumppani Tapanila on yhtenäisemmän rakentamistapansa ja asukasrakenteensa ansiosta monille malmilaisille Malmia helpompi mieltää omaksi vahvan identiteetin omaavaksi kaupunginosaksi. Malmin ja Tapanilan välinen sosiaalinen raja on viime aikoina muuttunut entistä selkeämmäksi. Tätä erottautumista on voimistanut etenkin paikallisessa julkisessa keskustelussa, kuten MaTaPuPu-lehden kirjoittelussa esiin tuleva Tapanilan asukkaiden vahva alueidentiteetti.

Tapanilalaiset tietävät tasan tarkkaan, missä Tapanila on ja missä se loppuu. Kirjastokysymyksessä se näkyy hyvin. Tapanilalaisille on erittäin tärkeää, että on omat kirjastot ja omat koulut. Se ei heille riitä, että Malmilla on. (...) Tapanilassa on vahvempi identiteetti kuin Malmilla. Malmilla identiteetti on häilyvämpi, Tapanilassa se on selkeämpi. Tapanilalaiset pitävät asioista enemmän huolta ja ovat ihmisiä, jotka enemmän välittävät siitä, mitä ympärillä tapahtuu. Kuvani Tapanilasta on se, että siellä asuu aktiivisia ihmisiä ja näyttelijöitä ja sellaisia, jotka eivät pelkää laittaa itseään likoon. (Nainen, 36, luokanopettaja Ylä-Malmilla)

Tapanilalaisen identiteetin vahvistumiseen ovat erään haastatellun mukaan vaikuttaneet alueelle muuttaneet puutaloidylliin hakeutuneet “äärivihreät” asukkaat sekä julkisessa keskustelussa viime aikoina aktualisoitunut lentokenttäkysymys, johon Tapanila-seura on ottanut Malmi-seurasta poikkeavan asuntorakentamista vastustavan

kannan. Pientalovaltaisen rakennustapansa ansoista Ylä-Malmi, Tapaninkylä ja Tapaninvainio saatetaan mieltää Tapanilan kanssa osaksi samaa kokonaisuutta. Sepänmäki taas koettiin usein selvästi Malmista erilliseksi alueekseen, vaikka se hallinnollisessa peruspiaajaottelussa siihen kuuluukin. Malmin ja Pukinmäen välillä ei yleensä nähty aluetta selvästi erottavia tai yhdistäviä fyysisiä eikä sosiaalisia tunnuspiirteitä.

2.2 Koillinen alue

Malmin rajat tulivat haastateltujen puheissa esiin myös viitattaessa alueen koulupiireihin, äänestysalueiden rajoihin tai postinumeroihin aluetta määrittävinä tekijöinä. Karttoihin tai maastossa kyltein merkityt rajat saattavat olla ristiriidassa muilla tavoilla miellettyjen alue-rajojen ja -kokonaisuuksien kanssa. Hallinnolliset rajatkaan eivät aina ole selkeitä.

Tapaninvainio on hyvin epämääräinen käsite. Puhelinluettelon kartassa se on olemassa, mutta viitat maastossa ovat aivan sekaisin (...) Malmi on postinumero 70. (Mies, 49, kanttori)

Asun Ylä-Malmin äänestysalueella ja tein kerran rikosilmoitusta auton varastamisesta. Poliisin faileihin merkittiin kuitenkin "Tapaninvainio". (Mies, 54, konsultti)

Minua on viime aikoina kiinnostanut erityisesti, mikä on "Suurmetsä". Alue on merkitty karttaan Jakomäen pohjoisosana. Maastossa on kuitenkin kyltti tien varressa jo paljon aikaisemmin. Sen perusteella Alppikyläkin kuuluu Suurmetsään, mutta mielestäni se ei todellakaan kuulu. Kukahen määrittäisi sen, mikä on Suurmetsä? (Mies, 71, eläkeläinen)

Malmin aluerakenne ei ole selkeä ja rajat suhteessa naapurikaupunginosiin ovat häilyvät ja epämääräiset. Kaupunginosien välisiä rajoja koillisella alueella kaventaa se, että monien alueen asukkaiden arkinen elinpiiri ulottuu useisiin koillisen alueen kaupunginosaan ja päinvastoin. Malmilaiset käyttävät ahkerasti urheiluharrastuksiinsa Tapanilan Erän urheilutaltoa ja tapanilalaiset taas tyypillisesti Malmin kaupallisia palveluita. Myös MaTaPuPu-lehti on kokemusten mukaan pyrkinyt aktiivisesti rakentamaan yhteistä "kollista identiteettiä".

2.3 Kerroksellinen esikaupunkikylä

Rakentaminen ei Malmilla ollut merkittävää 1940- ja 1950-luvuilla. Yleisiin standardeihin nähden kunnallistekniikka oli puutteellista. Helsingin kaavoituksen resurssipulasta johtuen suurempia suunnitelu- ja parannushankkeita lykättiin useaan otteeseen. Ensimmäiset kerrostalot rakennettiin Malmille vasta 1960-luvulla. Etenkin 1960- ja 1970-lukujen rakentamista on alueella vähän verrattuna useisiin Helsingin esikaupunkialueisiin ja lähiöihin. Malmin aluetta uudistettiin voimakkaasti vasta 1980-luvulla. Rakennustehokkuuksia nostettiin, mutta samalla pyrittiin säilyttämään aluekeskusta ympäröivän alueen kylämäinen katuverkosto. Malmin kiivain rakentamisvaihe osui 1980-luvun lopulle (Pirkkamaa 1989, 11-12).

Rakennus- vuosi	Asuntoja vuonna 1999	Osuus kaikista asunnoista (%)
-1920	226	2
1921-39	445	4
1940-49	151	1
1950-59	402	3
1960-69	1376	12
1970-79	1661	14
1980-89	5214	45
1990-99	2225	19
Yht.	11700	100

Taulukko 1. Asuntokannan ikärakenne Malmin peruspiirissä.

Nykyisen rakennuskannan osalta Malmi on varsin kerroksellinen. Uutta ja vanhaa rakennuskantaa on sekaisin. Vanhempia kerrostumia purettiin aluekeskuksen tieltä, mutta historia näkyy edelleen katukuvassa konkretisoituen identiteettihentymänä säilytetyissä ja toimivissa ”merkkirakennuksissa.” Näkyvimpänä esimerkkinä on Kirkonkyläntien ja Malmin kauppaticn kulmassa sijaitseva punatiilinen Elannon talo, joka on vuosituhanneen vaihteessa kunnostettu asunnoiksi ja toimintakeskukseksi. YTV:n aluesarjojen tietoihin pohjautuvasta taulukosta nähdään, että asuntokannan ikärakenne on Malmilla jakaantuu suhteellisen pitkälle ajanjaksolle. Asuntoja on peruspiirissä kaikilta 1900-luvun vuosikymmeniltä (Taulukko 1).

Merkittävin osa eli lähes kaksi kolmasosaa Malmin peruspiirin asuntokannasta on rakennettu 1980- ja 1990-lukujen aikana. On huomattava, että tarkastelussa on siis mukana myös Tapanila, jossa vanhempaa rakennuskantaa on säilynyt enemmän (Salastie & Mutanen 1999). Tämä selittää sen, että niinkin suuri osa kuin lähes 6 % peruspiirin asuntokannasta on rakennettu ennen toista maailmansotaa. Vaikka Malmi on kaupunkirakenteellisesti irrallaan Helsingin keskustasta ja aluekeskuksen ympäristö on tehokkaasti rakennettu, Malmia ei voi luonnehtia lähiöksi, mikäli käsitteellä viitataan sodanjälkeisten vuosikymmenien aikana nopeasti ja kerralla toteutettuihin alueisiin. Pikemminkin Malmi on orgaanisesti Helsingin kylkeen kasvanut kyläkeskus, josta on jo ennen emokaupunkiin liittämistä tullut sen esikaupunkialue.

2.3.1 “Sopivan kaupunkimainen“

Malmi on asuinpaikkana jonkinlainen kaupunkimaisen ja ei-kaupunkimaisen asumisen kompromissi. Hintataso on kohtuullinen ja Malmilta on hyvät julkisen liikenteen yhteydet Helsingin keskustaan, ”kaupunkiin“. Malmin asema sijaitsee noin kahdeksan kilometrin etäisyydellä Helsingin kantakaupungista ja alue on luonteeltaan selvästi kaupunkimainen. Monille haastatelluille Malmi on *riittävä*n kaupunkimainen, mutta ei *liian* kaupunkimainen. Liiallisella kaupunkimaisuudella voidaan viitata ruuhkautuneeseen liikenteeseen, mittakaavaltaan massiiviseen rakentamiseen ja ahtaisiin asuinoloihin. Tällaisia ilmiöitä on erään ylä-malmilaisen mukaan alkanut esiintyä muun muassa Pukimäessä. Alueen monipuoliset palvelut nousevat esiin useassa yhteydessä erityisenä vahvuutena.

Vaikutelma Malmin kaupunkimaisuudesta perustuu ennen kaikkea alueen toiminnalliseen monipuolisuuteen ja palvelurakenteen omavaraisuuteen sekä historian läsnäoloon kaupunkikuvassa. Malmilta löytyy sellaista rakennushistoriallista *pysyvyyttä*, jota uusilla vasta 1970-luvulla ja sen jälkeen rakennetuilla asuinalueilla ei ole havaittavissa. Eräs haastatelluista mainitsi fyysiseltään ja sosiaaliselta hengeltään Malmin lähimmiksi vertaiskaupunginosiksi, pääosin 1950- ja 1960-luvuilla rakennetut Oulunkylän ja Maunulan. Malmilla on sekä vanhaa että uutta, joka tekee siitä joidenkin asukkaiden kannalta miellyttävän paikan asua ja elää. Se ei ole kuin Matinkylä, kuten eräs haastateltu toi esiin, joka on Malmin vastakohta, kerralla rakennettu ja edustaa vain yhtä aikakautta. Malmi on virkistävä sekoitus rakentamista usealta ajanjaksolta. Malmi ei kuitenkaan näytä tyydy mitenkään idyllisenä paikkana, jos sitä vertaa esimerkiksi Tapiolalle.

Malmia haastatellut vertasivat usein pääkaupunkiseudun *muihin lähiöihin*, joista se kuitenkin eroaa selvästi, koska se *ei ole lähiömäinen*. Esimerkiksi työnteko ja asuminen ovat toimintoina sekoittuneet Malmilla, mikä tyypillisesti liitetään kaupunkiin ja kaupunkimaisuuden ominaispiirteisiin (Korhonen et al. 2000, 41). Kaupunkimaisuutta luo Malmille myös fyysinen ympäristö, kuten kyläkeskusajalta periytyvä katuverkon rakenne sekä vanha rakennuskanta. Malmin pitkäikäinen rakennettu historia nostettiin lähes kaikissa haastatteluissa esiin yhtenä alueen ehdottomista vahvuuksista.

Kaupunkimaisuus ja kaupungin tunne syntyy myös siitä, että Malmilla on vanhoja taloja, jotka ovat säilyneet. (Mies, 42, hoitaja)

Malmin kaupunkimaisuudesta on haastatteluaineistossa myös vastakkaisia näkemyksiä. Onkin selvää, että sana "kaupunkimaisuus" merkitsee eri asioita eri henkilöille riippuen siitä, mihin kaupunginosaan Malmia kulloinkin ollaan vertaamassa. Erilaisiin eritasoratkaisuihin perustuvan aluekeskuksen ja erityisesti elementtirakentamisen myötä Malmi on etenkin nuorten silmissä alkanut saada *lähiömäisiä* piirteitä.

Vaikutelma Malmista on lähiömäinen... Mutta ei kuitenkaan Jakomäki-lähiömäinen... Malmilla on ruma ostari, mutta joukossa on vanhaa ja kaunista kartanorakennusta... Jotenkin jämähtänyt tunnelma, sillä sanalla kuvaisin Malmia. Malmilla on aika pysähtynyt. (Nainen, 27, opiskelija Malmilla)

"Lähiö" sanaa käytettiin edellä negatiivisessa merkityksessä eikä se ole nimike asuinalueelle, vaan symbolinen ja kielteisesti latautunut kategoria (vtr. Ilmonen 1997, 21). Mielikuva Malmista ei ehkä nuorten mielestä ole erityisen dynaaminen.

2.3.2 "Ihan rento paikka"

Seuraava internet-keskustelu Malmista asuinpaikkana (23.1. - 7.2.2002) on monin tavoin kuvaava ja osuva. Kyselijä on muuttamassa pääkaupunkiseudulle työn ja Malmille asunnon perässä. Keskustelijoiden esittämät stereotyyppiset kärjistyksen alueen asukasrakenteesta eivät vaikuta erityisen perustelluilta, mutta kertovat selkeästi mielikuvista, joita malmilaiset itsekin Malmiin liittävät ja joi-

ta he tulevat puheissaan ylläpitäneeksi. Yllättävän voimakkaana tuli nettikeskustelussa esiin tarve erottaa Ylä-Malmi ja Ala-Malmi toisistaan.

Malmia kuvataan paitsi rakenteeltaan kaksijakoiseksi, kuitenkin liikenneyhteyksiltään, palveluiltaan ja yleiseltä viihtyisyydeltään monia yksipuolisemman asuntorakenteen omaavia alueita paremmaksi, ei kuitenkaan ylelliseksi alueeksi. Malmilla turvallisen liikkumisen pimeään aikaan arvioitiin lopulta olevan naisillekin mahdollista.

>Subject: Malmi-keskustelua Sonera Plazan Ellit palstalla

>Malmi? (Ari) 23.01.02 13:31

>

>Olen tulossa pääkaupunkiseudulle töihin ja malmilla olisi kiinnostava

>asunto. Onko kenelläkään käsitystä/tietoa ko. kaupungin osasta??

>

>Malmi? (nimetön) 23.01.02 17:26

>

>Olen syntynyt Malmilla, mutta siitä on jo melko kauan. Muutin Espooseen ja

>nyt takaisin Malmille pari vuotta sitten. Ulkonäöllisesti ainakin Malmin

>keskusta on aika kolkko, mutta vähän sivummalla on mukavaa asutusta.

>Junayhteys Hesaan on tosi nopea ja junat kulkevat tiuhaan tahtiin.

>Ravintoloita on useita, kuten myös muut palvelut ok. Ei mikään luksuspaikka,

>mutta tavalliselle työssäkäyvälle immeiselle parempi vaihtoehto kuin nuo

>monet -70 luvulla rakennetut lähiöt.

>

>Malmi? (tyttö) 23.01.02 19:45

>

>No Malmilla en kovin mielelläni yksin myöhäsellä liiku, varsinkaan aseman

>seudulla. Manneja ja muita raggarinuoria hengaillee siellä työkseen. Mutta

>onhan niitä kauhutarinoita kerrottu niin monesta muustakin kaupungin

>osasta, että etköhän sä selvi.

>

>Malmi? (Ninni) 24.01.02 13:05

>

>Asun itse Tapaninkylässä, joka on ihan Malmin kyhneessä. Malmilla on kaksi

>puolta; ylä-Malmi ja ala-Malmi, ja nämä ovat melko erilaiset. Kummalle

>puolelle sinä sijoittuisit?

>

>En suosittelen ala-Malmia, se on radan "väärällä" puolella, siellä asuu

>työttömiä, somaleita ym. sakkia kaupungin vuokrakämpissä. Aika karsee

>alue, en ole ite astunut sinne jalallakaan kahteen vuoteen.

>Ylä-Malmin puoli on sinänsä ihan ok, Tapaninvainio ja Tapaninkylä jopa

>hyviä paikkoja.

>Paitsi kyllä Vantaalla olisi silti kivempaa, esim. Tikkurilassa.

>

>Malmi? (Työssäkäyvä) 26.01.02 21:10

>

>On niitä kaupungin vuokrakämppejä Ylä-Malmillakin! Puimurinpuisto kuuluu

- >muuten Ylä-Malmiin ja siellä asuu valtavasti ulkomaalaisia, myös somaleja.
- >Alkuperäiselle kysyjälle: Malmilta on hyvät liikenneyhteydet, myös >poikittaisliikenne toimii. Palvelut ovat lähellä, vuokrataso alhaisempi >kuin esim. läheisellä Tapaninvainiolla. Eikä tarvitse pelätä myöhällä >kulkiessa, kuten joku väitti. Olen naisihminen ja kuljin öisin töistä >kotiin kun asuimme Malmilla. Mutta joka paikkaahan ihmiset morkkaavat.
- >Malmilla on enemmän kerrostaloja kuin esim. Tapaninkylässä tai -vainiolla.
- >
- >Malmi? (minä vaan) 01.02.02 13:45
- >
- >ite oon asunu Puksussa 7 vuotta, siinä malmin kupeessa.. malmi on ihan ok
- >paikka.. nyt oon muuttamassa etelä-haagaan, josta itse pidän huomattavasti
- >enemmän.. mutta kyllä malmi aina jakomäet, pihlikset ym. voittaa.. ihan ok
- >paikka asustella!
- >
- >Malmi? (Milla) 07.02.02 11:58
- >
- >Olen asunut elämästäni 15 vuotta Malmilla (Ala-Malmilla) enkä ole kauheesti
- >kauhutarinoihin törmännyt. Tietenkin Malmin keskustassa (ostarilla) pyörii
- >jonkun verran näitä harmittomia laitapuolen kulkijoita, mutta niinhän joka >ostarilla, se ei ole uutta. Ihan rento paikka, kaikki mahdolliset palvelut >lähellä (urheilutalo, uimahalli, kaupat, juna-asema, koulut jne.). Jos et >ole muuttamassa ihan jostain ns. hienostokaupunginosasta, Malmin ei pitäisi >säikäyttää ketään.

Haastatteluissa Malmia pidettiin tyypillisesti Helsingin esikaupunkina ja samalla merkittävänä *paikallisena keskuksena*. Malmi on toiminnoiltaan itsenäinen, eräänlainen pikkukaupunki. Usein sitä luonnehditaan *kaupungiksi kaupungin sisällä*. Malmi on haastatellun sanoja lainaten "koko koillisen alueen kingi." Puheissa korostuu silti *keskusta-periferia* -asetelma suhteessa Helsingin kantakaupunkiin. Malmilta mennään "kaupunkiin" ja Helsingin keskusta merkitsee monille samaa kuin "kaupunki". Malmi on riittävän lähellä keskustaa ja Helsingin keskusta on lyhyen matkan päässä. Näin Malmi on liikenneyhteyksien kautta esimerkiksi mahdollisesti puuttuvien kulttuuripalvelujen piirissä. Malmin onkin tältä osin puoliautonominen Helsingin "satelliittikaupunki" (vrt. Hall 1996, 73). Malmin suhteesta Helsinkiin on tehty samankaltaisia havaintoja vapaa-aikaansa viettävien nuorten osalta. "Stadi" sijaitsee malmilaisten nuorten mielestä Helsingin ydinkeskustassa, mutta koillisen alueen nuoret kokoontuvat tyypillisesti Malmilla, sen keskuksessa. Helsingin keskustaan lähdetään lähinnä niiden palveluiden ja tapahtumien perässä, joita paikallisesti ei ole saatavissa. (Jurvanen 1995, 33, 71-64.)

2.4 Huomioita liikennejärjestelmästä

Liikenne on Malmin aluetta luonnehtiva ja keskeinen piirre: henkilöautot, linja-autot, rautatie ja Malmin sekä Helsinki-Vantaa lentokentän läheisyys muodostavat voimakkaan liikennejärjestelmään ja liikkumisen teknologiaan nojaavan paikallistodellisuuden, joka näkyy, kuuluu, tuoksuu, ja on monin tavoin aistittavissa Malmin ilmapiirissä. Tämä on Malmille vahva identiteettitekijä.

2.4.1 Julkisen liikenteen yhteydet

Yhteydet Malmilta Helsingin keskustaan koetaan järjestään hyväksi ja toimiviksi. Malmilla on tiheävuoroinen joukkoliikenne, linja-autoyhteydet ja junaliikenne. Malmille ajaa tällä hetkellä 14 bussilinjaa, joista kolme on seudullisia. Rautatieyhteys on Helsinkiin ja pääradan pohjoisuuntaan.

Hyvät kulkuyhteydet ihmiselle, joka ei käytä autoa. (Nainen, 27, opiskelija Malmilla)

Juna (Helsingin) keskustaan on yliveto... (Junassa ihmiset) eivät ole naamalta hirveän tuttuja, mutta on oma porukansa, on pikkukaupunkimaisuutta... Juna on yksi tila, jossa käytetään kännykkää. Siirtymät kotielämästä työelämään ja työelämästä kotielämään aloitetaan junassa. Mennessä aloitetaan työ, luodaan alustavia kontakteja. Palatessa (sovitaan) hankintoja... Kännykkä mahdollistaa olemisen (koti)pihalla. Se toimii yleisenä elämän hallinnan metaforana, on helpompi navigoida (arjessa). (Mies, 40, toimittaja, Ylä-Malmi; arkisin lähtö Malmilta klo 8.42 ja paluu klo 16.22)

Helsinki on ollut maan rautatieliikenteen keskus, Malmi sen sivupysäkki. Malmin historia ja nykyisyys ovat rakentuneet pitkälti rautatieliikenteen ympärille. Nykyiseen Malmiin liittyy olennaisena osana työmatkaliikenne, joka painottuu tiettyihin kellonaikoihin. Matka-ajat Helsingin keskustaan ovat lyhentyneet. Uusi ja entistä nopeampi kalusto on ilmestynyt raiteille ja paikallisjunat I, P ja K kulkevat Malmi-Helsinki välin noin 11 minuutissa vuorovälin ollessa tiheimmillään 10 minuuttia.

2.4.2 Kevyesti pyörällä

Koillisissa kaupunginosissa, johon Malmi kuuluu, pyöräilymäärät ovat olleet Helsingin korkeimmat. Pyöräilyä suosii Malmilla seudun pienentalovaltaisuus (Pääkaupunkiseudun pyöräliikennetutkimus 1997, B 1998:1). Asiointimatkat ja osa työmatkaliikumisesta voidaan suorittaa polkupyörällä. Vaikka lähes puolet pääkaupunkiseutulaisista on ollut tyytymätön pyöräteiden määrään (YTV 1997), niin Koillis-Helsingissä on varsin tiheä pyörätieverkosto.

Pyörien muotoilu sekä pukeutumisen virtaviivaisuus, "ferrarisointuminen" sekä maasto- ja kilpapyörien yhdistelmät, "hybridipyörät" ovat Malmillakin osoitus nykyelämäntavassa yleistyneestä vauhdin ihanteesta. Tämä on näkynyt koko kaupungin pyöräteillä ja muilla kevyen liikenteen väylillä. Oleellista kaupunkipyöräilyssä lienee paitsi turvallisuus, myös liikkumisen sujuvuus ilman pakollisia pysäh-

dyksiä. Pyöräilyllä on merkittävä rooli kylämäisyyden ilmentäjänä ja vahvistajana. Malmilla toimitetaan asioita pyörän selässä ostosmatkoja yms. tehden. Malmilla mahdollisuus pyöräillä arkiasioita toimittellen tekee fillaroinnista sekä urbaanin että kylämäisen, "kyläurbainin", ilmiön.

Kaupassa, kirjastossa, asioilla käyn pyörällä. Malmilla on rauhallisia katuja, mikä ruokkii pyöräilyä ja kävelyä. Kirkonkyläntien molemmin puolin on pyörätiet. (Nainen, 40, toimittaja, Ylä-Malmi)

Pyöräily on ominaista (Malmille). Tämä on vähän niin kuin pikkukaupunki Helsingin sisällä tai pohjoispuolella. On luontoa, puita ja puistoa, pieniä katuja. Liikennettä ei ole niin paljon. Pyörätiet ovat hyviä. (Mies, 49, kanttori, Ylä-Malmi)

Samalla kun kaupunkiympäristöissä koululaislasten "tarpeetonta pyöräilyä" on 1960-luvulta lähtien haluttu turvallisuuden nimissä kieltää (Syvänen 1991), niin Ala-Malmin ala-asteella toimi jo vuosina 1975 - 1985 läänin erikoisluvalla pyöräkerho. Aiempina vuosikymmeninä julkisen liikenteen järjestelyt ovat olleet Malmilla kokemusten mukaan puutteelliset. Tämäkin selittää osaltaan pyöräilyn suosiota.

Pyöräilijöitä näkee runsaasti. (Mies, 40, nuorisotyöntekijä Malmilla)

Pyörä on kätevä kulkumuoto, maastonmuodot ovat siihen sopivat. (Nainen, 40, kirjastotyöntekijä Malmilla)

Malmilla voidaan puhua jonkinasteisesta polkupyöräriippuvuudesta (vrt. Rajanti 2002, 30), jolla tarkoitetaan sekä liikennejärjestelmän että yksittäisten käyttäjien elämäntavan ja arjen riippuvuutta polkupyörästä. Pyöräily tuo nykytermein tietyn kestävä kehityksen idean liikenneverkoston elämään, sillä pyörätieverkostossa on teknologisen ja yhteiskunnallisen tulkittu kietoutuvan toisiinsa "sosio-tekni-seksi kokonaisuudeksi" (Bijker 1995). Kaupungin tiivistyessä ja uusien kevyen liikenteen muotojen yleistytessä julkisilla liikkumisalueilla ja -vyöhykkeillä nousee aiempaa useammin esiin myös kamppailu tilasta. Ratkaisuna eri liikennevälineiden kohtaamiseen liikenneympäristöissä on perinteisesti ollut omien liikkumiskaistojen lisääminen eri kevyenliikenteen ryhmille. Malmi oli pilottikohteena jo 1980-luvulla, kun kokeiltiin uusia pyörätiestandardeja.

2.5 Palvelukaupunki

Hyvät palvelut mainittiin hyvien julkisen liikenteen yhteyksien ohella Malmin vahvuutena. Malmilta löytyvät haastateltujen mukaan kaikki kaupungille tunnusomaiset peruspalvelut.

Malmi on kuin Helsingin sisällä oleva pieni kaupunki. Malmilla on kaikki palvelut. Täältä ei tarvitse lähteä mihinkään. (Mies, 42, hoitaja, Ylä-Malmi)

Malmilaiset näyttävät olevan tyytyväisiä alueensa palvelutarjontaan eikä alueelta koeta puuttuvan juuri mitään. Vielä muutama vuosi heikoiksi koettua kulttuuripalvelutarjontaa on korjattu uudella kulttuurikeskuksella, Malmitalolla. Sinne sijoittuvat Malmin kirjasto ja Malmin vanhaan henkeen nimetty elokuvateatteri Helios. Malmitalo avat-

tiin vuonna 1994. Malmitalon toiminnallinen merkitys alueelle on suuri, sillä siellä järjestetään vuosittain lukuisia erilaisia tilaisuuksia. Haastattelut kehuivat Malmitaloa.

Käsitys Malmista palvelurakenteeltaan omavaraisena kaupunkina on viime aikoina korostunut, koska lähiympäristön pientalokaupunginosista, Tapanilasta ja Puistolasta useat peruspalvelut, kuten pankit ja elintarvikeliikkeet ovat hävinneet, ja alueiden asukkaat joutuvat turvautumaan yhä useammin Malmin tarjontaan. Myös muut julkiset palvelut ovat Malmilla monipuoliset. Päiväkoteja on peruspiirissä yhteensä 24 ja kouluja kaksitoista (Helsingin kaupungin tietokeskus 2001). Nuorisotalo sijaitsee vanhassa puutalossa Ylä-Malmin torin laidalla. Aikaisemmin palvelujakauma on voittopuolisesti ollut painottunut Ylä-Malmille, mutta tilannetta on pyritty korjaamaan 1980-luvun alusta lähtien Malmin palvelukeskuksen rakentamisen myötä.

Kaupalliset palvelut ovat Malmilla niin ikään hyvät ja monipuoliset. Malmille leimallinen yrittämisen tapa ovat erilaiset yksityisyrittäjien kauppiaaliikkeet. Pieniä kauppiaaliikkeitä syntyi viime vuosisadalla erityisesti teollisuustyöväestön tarpeita tyydyttämään. Ylä-Malmilla toimii edelleen *Malmin kirjakauppa*, joka on yksi viimeisistä Helsingin alueella sijaitsevista ketjuuntumattomista kirjakaupoista. Kirjakaupan lisäksi Ylä-Malmille sijoittui lukuisia muitakin pienliikkeitä, joista haastateltujen mainitsemina tunnetuimmat olivat edelleenkin toimivat *Foto-Mannelin* ja *Laukku-Vakka*. Myös Osuusliike Elanto on aikoinaan toiminut Malmilla vahvana. Elannolla oli parhaimmillaan Malmin - Tapanilan alueella puolisenkymmentä liikettä.

Nykyisiä kaupallisia palveluita, etenkin elintarvikeliikkeitä on keskitetty voimakkaasti rautatieaseman kauppakeskuksen yhteyteen. Hallitsevina "vitureina" ovat uudessa kauppakeskuksessa, Novassa, sijaitsevat K-liikkeen vähittäismyymälä ja Malmintorin Prisma. Kauppakeskukseen on myös siirtynyt muualta Malmilta lukuisia eri alojen pienliikkeitä. Malmin aluekeskuksen palvelut ovat toisaalta niin keskitettyjä, että siitä on aiheutunut haittaa naapurialueille, joiden palvelut ovat osittain siirtyneet Malmille (Tuominen 2001, 10). Palvelujen keskittämisen seurauksena etenkin Tapanilan palvelutarjonta on huomattavasti heikentynyt.

Vaikka kauppakeskus on toiminnallisesti tärkeä alueellinen tekijä sen ongelmana on, että se on rakennettu molemmin puolin asema-alueita ja päärataa. Matka kauppojen välillä on niin pitkä, että asiakkaan on päätettävä kummalla puolella hän haluaa asioida. Malmilla asioivat ostavat päivittäistavaransa yleensä vain joko radan itä- tai länsipuolelta (mt., 21). Kauppakeskuksen ongelmana on myös rautatien aiheuttamien eritasoratkaisujen synnyttämä aluekeskuksen sekavuus suunnistautumisen kannalta. Samoin ongelmaksi on koettu pysäköintipaikkojen puute ja niiden liiaksi keskitetty sijainti.

Malmille ei tulla esimerkiksi kauppoihin. Mieheni aina eksyy Malmille tultaessa, radan ylityksessä tai alituksessa. Olen monta kertaa neuvonut Malmilla pyöriviä ihmisiä, että missä on pankki. He ovat radan väärällä puolella. Aluekeskus on pikkuisen sekava. Jos on väärällä puolella ei ehkä heti tajua, mistä kohtaa pitää kääntyä, että pääsee toiselle puolelle. (Nainen, 36, luokanopettaja Malmilla)

Havainto on, että palveluiden käytössä on tapahtunut viimeisten viiden vuoden aikana muutoksia siten, että kauppamatkoja suunnataan yhä useammin sekä Malmilta että muista ympäristön kaupunginosista Vantaalle ja Itäkeskukseen. Osa haastatelluista kertoi erityisesti Vantaan Tammiston suurten elintarvikeliikkeiden ja Jumbon lisännen houkuttelevuuttaan. Moni haastatelluistakin hakee palvelunsa yhä enemmän sieltä. Syyksi esitettiin, että autolla pääsee suoraan liikkeen eteen eikä tarvitse ajaa synkeiksi ja hankaliksi koettuihin parkkitaloihin.

2.6 Pienyritysten maailma

Malmin peruspiiriin on sijoittunut nelisen prosenttia kaupungin toimipaikoista. Lukumääräisesti niitä on 1575. (Helsingin seudun alueasarjat 1999). Kaikkiaan Malmin peruspiirissä on työpaikkoja reilut 10 000 (Helsingin kaupungin tietokeskus 2001). Kaupungin keskiarvoon verrattuna työpaikkoja on kuitenkin vähän (Tuominen 2001, 17-18). Kolmannen sektorin eli kaupan ja julkisten palvelujen osuus työpaikkajakaumasta on ollut viime vuosina kasvussa (Helsingin kaupungin tietokeskus 2001). Malmin yrityksille ja toimipaikoille on ominaista pienimuotoisuus ja monipuolisuus, koska yli kaksi kolmasosaa toimipaikoista työllistää enintään neljä työntekijää. Suuria, yli 500 henkeä työllistäviä toimipaikkoja ei ole lainkaan, kun koko kaupungissa niitä on 34 (Helsingin seudun alueasarjat 1999).

(Malmi ei ole mikään Valkeakoski, missä on vain yksi paperitehdas. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

Merkittävimmät yksittäiset työllistäjät ovat Malmin sairaala sekä Malminkaari 12:ssa sijaitseva Koivunen Oy, joka tuo maahan ajoneuvojen varaosia ja tarvikkeita, akkujen, työkalujen ja koneiden kiinnitystarvikkeita ja toimii niiden varastointi- ja tukkuliikkeenä. Työntekijöitä yrityksessä on kolmisensataa³. Malmin nykyistä yritys- ja tuotantoa voi luonnehtia ”perinteiseksi”, sillä uusien tietointensiivisten alojen, kuten informaatioteknologian tai bioteknologian toimijoita ei alueelle ole juurikaan sijoittunut. Lähimmät bioteknologian yritykset ovat Viikissä. Radan varteen on sijoittunut eräitä suurehkoja toimipaikkoja, kuten Oy Ford Ab, jonka Suomen konttori sijaitsee aseman ja aluekeskuksen vieressä. Vastakkaiselle puolella rataa Ylä-Malmin puolelle on hiljattain valmistuneeseen uudisrakennukseen sijoitettu Elisa Communicationin toimitiloja.

Historiallisesti Malmi - Tapanilan alue on ollut merkittävä teollisuuden keskittymä. Aikoinaan luonteenomainen raskas teollisuus on alueelta lähes kokonaan hävinnyt. Muutamat entisöidyt tehdasrakennukset kertovat edelleen alueen teollisesta historiasta. Yksi Malmin suurimmista ja tunnetuimmista teollisuuslaitoksista oli 1920-luvulta lähtien aseman lounaispuolella sijainnut Maanviljelyskonetehtas - MKT, joka valmisti erilaisia maataloustuotannossa tarvittavia koneita ja apuvälineitä. Toiminta loppui tehtaasta vuonna 1989⁴. Tehdasalueelle on 1990-luvun lopulla rakennettu asuntoja. Tehtaan piippu ja konttorirakennus säästettiin ja niihin on sijoitettu ravintola ja asukastiloja. Muita tärkeitä teollisuuslaitoksia ovat olleet esimerkiksi Sähkölaitos, Kiitoketju, Malmin villateollisuus, Malmin puhallin, Coltec, Primula, Suomen Puhallin sekä Tapanilan puolella toimineet As-

3 <http://www.koivunen.fi>

4 (<http://www.valt.helsinki.fi/projects/kmuisti/matapupu/malmi/MTTEHDA.HTM>)

bestitehdas ja Pohjolan Palvaamo. Alueen myönteiseen kehitykseen on eri tahoilla liitetty elävä yritystoiminta - myös Malmilla.

Avainsana on liikeyritysten pärjääminen. MaTaPuPu-lehti muistuttaa tästä koko ajan. (Nainen, 40, kirjastotyöntekijä Malmilla)

Malmin erottaa monista lähiöistä työpaikkojen runsaus ja useamman sukupolven jatkuneen yrittäjäkulttuurin perinteet. Vaikka yrittäjyys ei olisikaan erityisen voimakasta, niin Malmilla on sekä uusia että vanhoja tiloja, joita voidaan käyttää työ-, yritys- tai toimistotiloina. Laajemman teollisen toiminnan lakattua useita teollisuus- ja varastorakennuksia on purettu ja säilyneisiin on asettunut muuta pienimuotoista toimintaa, kuten osto- ja myyntiliikkeitä. Radan itäpuoliselle Ormuspellon teollisuusalueella vanhoissa punatiilisissä tehdas- ja varastorakennuksissa toimii suurkirpputori ja käytettyjen huonekalujen liike, *Kalusteneuvos*, joka tunnetaan kaupungissa laajemminkin. Ohikulkeva junamatkustaja aistii edelleen alueen teollisen tunnelman nähdessään jäänteitä molemmin puolin päärataa sijainneesta Malmin ja Tapanilan välisestä laajasta teollisuusalueesta. Malmin alueen luonteelle leimaa antavat myös puutavaraliikkeet, joilla saattaa olla suurikin paikallinen merkitys, sillä sieltä tapanilalaiset saavat helposti haettua vanhojen puutalojensa korjaustarvikkeita.

Helsingin seudun puhelinluettelossa (2001; ks. myös MaTaPuPu-alueen yritys- ja toimialahakemisto 1999, Malminseudun Yritysyhdistys) nimeltä malmilaisia yrityksiä tai toimipisteitä on listattuna noin puolen sivun verran (yhtensä 68 kpl). Esimerkiksi Tapanila-nimisiä löytyy vain 14. Ruotsinkielisiä malmilaisia yrityksiä (Malms...) ei luettelossa ole. Kansainvälistymisestä ja ylikansallisista liikesuhteista kertovat osaltaan yritysten englanninkieliset nimet, joita ovat Malmi Catering, Malmi Gym, Malmi Fluss Import ja Malmi-Steel. Ehkä nyt olisi taas muodikasta hakea yritykselle nimi, joka viittaisi esimerkiksi Malmin vanhaan teollisuusyritysten historiaan? Näin musiikki-ravintolan nimenä voisi olla "Kiitoketju".

Ostos- tai kauppakeskuksen sosiaalisuutta leimaavat liike, katse ja suhde tavaraan. Perinteiseen kauppa-asiointiin myyntipöydän äärellä taas kuuluvat pysähtyminen, keskustelu ja sitoutuminen pikemminkin henkilöön, kauppiaseen tai putiikin myyjään kuin tavaraan (vrt. Lehtonen & Mäenpää 1997, 9-10, 48-49). Itäkeskuksen, Jumbon tai Ison Omenan sosiaalisuus on erilaista kuin se, minkä löytää pienistä rakennusten kivijalassa olevista liikkeistä. Malmilla pienyrittäjät, kuten valokuvaamo 1930 - 1940-luvuilta ja kultasepäneliike 1920-luvulta edustavat paikallista traditiota ja historiaa itsessään: niistä on ehkä haettu niin kihlat kuin otatettu hääkuvatkin. Malmilla toisen, kolmannen, jopa neljännen polven perhe- ja pienyritykset ovat yleensä tunnustettu palvelualttiiksi ja ne muodostavat kiinteän osan paikallista sosiaalista verkostoa ilmentäen kylämäisyyttä. Asioidessa vaihdetaan perinteisesti myös kuulumisia. Asiakspiiri on sitoutunut asioimaan liikkeissä. He muodostavat yritykselle luotettavan kantajoukon.

Yrittäjiä on Malmilla runsaasti ja alueidentiteetin kehittämisen kannalta kiinnostavaa olisi, jos Malmille olisi ominaista erityinen yrittäjäeetos. Joihinkin laajempiin seutukuntiin, kuten Pohjanmaahan on tyypillisesti liitetty voimakas yrittäjyyshenki, jota on selitetty alueen taloudellisella ja sosiaalisella ympäristöllä. Pohjanmaalla yrittäjähengen syntyyn ovat vaikuttaneet sekä alueen erityinen historia että

eräänlainen toimeen tuleminen pakko, johon on ajanut nykyinen kansallinen ja kansainvälinen tilanne. Pohjalaiset ovat hyvin verkostoituneita, mitä on pidetty yritysten hengissä pysymisen kannalta välttämättömänä (Koski 2002). Hyvänä esimerkkinä pohjalaisen yrittäjähengen voimakkuudesta on pidetty Tuurin kyläkaupan kasvamista liikevaihdoltaan Suomen toiseksi suurimmaksi tavarataloksi.

Malmilla on havaittavissa tietty yrittäjäeetos, jollaista ei ole esimerkiksi Jakomäessä. (Nainen, 40, kirjastotyöntekijä Malmilla)

Synergiaa on, on tyypillistä malmilaisille yrittäjille. Asiakas lähetetään aina eteenpäin toiselle malmilaiselle. (Nainen, 57, kauppias Ylä-Malmilla)

Haastateltujen malmilaiskauppiaiden mukaan yrittäjähenkeä Malmilla toki on, mutta pienliikkeet ovat aikoinaan syntyneet ennen kaikkea tukemaan teollisuustyöntekijöiden ja työväestön tarpeita. Erityisesti Tattarisuolle taas ovat erilaisia yrittäjiä vetäneet puoleensa pienet ja halvat tontit (Tuominen 2001, 18). Malmille näyttäisi siten olevan ominaista pienyrittäjyys tai eräänlainen elämäntapayrittäjyys, mutta ei niinkään ”yrittäjäeetos” tai ”kapitalismi” siten, että yrittäjät pyrkisivät määrätietoisesti kasvattamaan yritystään. Yritysten toisistaan saamat synergia- ja agglomeraatioedut ovat kuitenkin ilmeisiä. Haastatellun pienyrittäjän mukaan malmilainen yrittäjä suosittelee aina mahdollisuuksien mukaan toista malmilaista yritystä. Seuraava tutkijan omakohtainen kokemus havainnollistaa tätä:

Ajoin maaliskuisena lauantaiamuna vanhalla Wolksvagen Gofillani Malmille tarkoitukseni viedä auto vuosikatsastukseen. Katsastuskonttori sijaitsi Tattariharjun teollisuusalueella lähellä Malmin lentokentälle johtavaa sisääntuloväylää. Konttorissa vaikutti olevan rento ja leppoisa meininki. Odottelin vuoroni teollisuushallin aulassa lehtiä lukien ja ilmaista automaattikahvia siemaillen. Hallin yli lensi pienkoneita, mikä loi paikan henkeä erikoisella tavalla.

Ajoneuvoni olisi selvinnyt tarkastuksesta puhtain paperein, mutta haljenneesta tuulilasista annettiin huomautus ja korjausmääräys, joka olisi pantava toimeen kolmen kuukauden sisällä. Katsastusmies suositteli, että korjauttaisinkin lasin katsastuskonttorin takana sijaitsevassa autokorjaamossa. Sen palvelu olisi kuulemma edullista ja nopeaa.

Otin neuvosta vaarin ja ajoin ajokkini saman tien korjaamon eteen. Soitin ovesta olevaa soittokelloa. Paroni Von Münhausenin näköinen pujoviiksinen, pilottitakkinen mies astui ovesta ulos. Hän puhui ulkomaalaisittain murtaen ja kysyi mistä kiihastaa? Kerroin katsastajalta saamastani huomautuksesta ja kysyin, olisiko korjaamossa mahdollisesti vapaita aikoja seuraavalla viikolla. Korjaaja tokaisi tähän suoraviivaisesti: ”Kerro merkki ja malli” Vastasin: ”WW Golf 1987”, ja jatkoin kysymällä uudestaan sopivaa aikaa. ”Hetä, hetä - hoituu saman tien,“ korjaaja vastasi. Tuulilasi oli puolessa tunnissa vaihdettu ja pääsin jatkamaan matkaani.

On mahdollista, että korjaajan nopeassa reagoinnissa oli kyse satumalta vapaana olevasta ajankohdasta, mutta kahden paikallisen yrittäjän, katsastusmiehen ja korjaajan, välinen synergia oli tapauksessa ilmeinen. Kertomus kuvaa samalla Malmilla toimivien yrittäjien mutkattomuutta, ehkä myös rentoutta, joka mitä ilmeisimmin on laajemminkin tyypillistä ”malmilaiselle mentaliteetille.”

2.7 “Sitä, sun tätä” Tattarisuolta

Romukauppoja oli ennen, nyt sijaitsevat siististi Tattarisuolla. Niitä pitää myös olla, ja ne eivät saa olla liian sliipattuja. (Nainen, 57, kauppias Ylä-Malmilla)

Merkittäviä työllistäjiä ovat Malmilla tyypillisesti olleet erilaiset pienteollisuus-, varastointi- ja romuliikkeet. Ne ovat nykyisin keskittyneet Malmin lentokentän vieressä sijaitseville Tattariharjun pienteollisuusalueelle sekä Tattarisuolle, joka on Helsingin viimeisiä romuvarastointiin käytettäviä alueita. Tällaiset toiminnot voidaan nähdä erityisenä alueellisenä vahvuutena, sillä toimintojen tilat ovat Helsingissä käymässä yhä harvinaisemmiksi. Monipuolisella toiminnalla ja tavaravaliokimalla Tattarisuon yritykset muodostavat itse asiassa ”kauppiastavaratalon” tai ”ostoparatiisin”, joka takaa kaikille riittävän laajan asiakaskunnan. Pikku-Huopalahden Köyhien Stokkan yrityksistä osa siirtyi 1980-luvun lopussa Malmin Tattarisuolle (Keinänen & Tuomikoski 1988). Näille tavaravirroille ei alueen hävitessä olisi Helsingissä enää mitään kanavaa.

Tattarisuo on hyvä teollisuusalue. Se on sellainen, jota kaupungissa tarvitaan... On huolehdittava siitä, että Tattarisuon pienteollisuutta olisi jatkossakin. On kiinteä osa Malmia ja sinne se kuuluu. Tattarisuolta saa monenlaista palvelua, sitä ja tätä. Siellä on uuttakin tarviketta ja paljon firmoja. Jos jotakin ei löydy hyllystä, niin se tehdään. Tämä on yksi alueen vahvuuksista, että tällaisiin asioihin saa apua. (Mies, 65, valtuutettu)

Nykyinen Tattarisuo on hieno homma. Se sopii alueelle kuin ”nenä päähän”, ei häiritse millään tavalla. Sieltä löytyy kaikkea. ”Metalli ja Romu” on alueen merkittävin yritys ja sen palveluksia käytetään laajalti. (Mies, 71, eläkeläinen)

Tattariharjun ja Tattarisuon palvelut ovat haastateltujen malmilaisten arvioimina erittäin käytettyjä eikä korjaamo- ja romuvarastointitoimintojen oikeutusta alueella haluta juurikaan kyseenalaistaa. Pienteollisuusalueella on varsin myönteinen imago. Tuon hyvän katoamisesta saatettiin olla huolestuneita, mikä on varsin ymmärrettävää kaupungin ollessa jatkuvassa muutoksen tilassa ja täydennysrakentamisen paineiden alla.

Ei ole rikollisten pesäpaikka, niin kuin amerikkalaisissa filmeissä tällaiset paikat ovat. (Mies, 54, konsultti)

Jos (Tattarisuon pienteollisuus) ajetaan pois, niin se on onneton tappio. Sellaisia yrityksiä täytyy olla. ”Kaikki eivät aja ihan uudella autolla”... ”Elämää ei synny, jos ei kuulu joskus vähän pajan kalke”. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

Tattarisuon alueen merkitys ei rajoitu vain taloudelliseen arvoon yrittäjille. Alueen kymmenissä yrityksissä on töissä monikertainen määrä

ihmisiä. Monille työntekijöille työ esimerkiksi romualalla on epäilemättä ollut elämänmuoto. Romuun ja käytettyyn tavarahan liittyy työhön oma estetiikkansa ja arvojärjestyksensä. Esimerkiksi vanhojen autojen eri osien yhteensopivuuden tunteminen vaatii silmää, kokemusta ja ammattitaitoa. Alueella olevaan vanhanaikaisen kaupanteonmuodon säilymiselle on selityksensä myydyissä tavaroissa. Paitsi, että käytettyyn ja vanhaan tavarahan, romuihin ja sekundaan on ylipäätään vaikea liittää yleisesti jaettuja myyviä merkityksiä, alueelta haetaan etupäässä "puhtaita käyttöarvoja", tavaroita aivan tiettyyn tarpeeseen. Näihin erityisiin tarpeisiin ei esimerkiksi markkinoinnilla juurikaan voi vaikuttaa. (Vrt. Keinänen & Tuomikoski 1988.)

3 Pistäytymis- ja oleilupaikat

Paikallisen seremoniallisuuden toteutuminen ei kuulune Malmin suurimpiin vahvuuksiin. Poikkeuksena tästä ovat vuosittaiset Malmi-päivät. Espoon kulttuuritoimen johtaja Georg Dolivo on liittännyt hyvään kaupunkikulttuuriin seremoniallisuuden, joka tavoittelee asukkaiden ja toimijoiden yhteistä kiinnekohtaa ja samaistumisen kohdetta (7.3.2002). Alueen kaupunkimaiseen elämäntapaan ja kaupunkikulttuuriin helpommin liitettäviä piirteitä ovat asumisen yksityisyys sekä sosiaalisuus ja jossain määrin myös elämyksellisyys. Edellä mainittu edellyttää hakeutumista tapahtumien äärelle, tiloihin ja ympäristöihin. Yksilöiden kulutusverkosto, perhe- ja tuotantoverkoston rinnalla muodostuu ostoskeskuksista, kaupoista, marketeista, kuntokeskuksista, urheilu- ja liikuntamahdollisuuksista, viihteestä, ravintoloista ja muista vapaa-aikaan liittyvistä mahdollisuuksista, kuten vapaa-ajan tiloista. Mainitut verkostot muodostavat yksilön käyttämän kaupunkirakenteen. (Fishman 1995, 130-131.)

3.1 Mieliympäristöjä

Malmilaisia pyydettiin mainitsemaan haastattelujen yhteydessä paikkoja, joissa vapaa-aikana käydään ja koetaan mielihyvää tuottaviksi. Nämä mielipaikat liittyivät useimmiten kulutusverkostoon tai suoraan tai välillisesti perheverkostoon. Ne kertovat kiinnittymisestä omaan elinympäristöön, sen arjen areenoihin. Nuo mielipaikat ovat myös käyttäjien ja käytäntöjen kautta merkittävä osa Malmia.

Lapsiltakin kun kysyttiin koulussa Malmin alueesta, niin he eivät kirjoittaneet mistään metsä-piha-leikeistä, vaan siitä, että "käytiinpäs tässä Prismassa". Sinne lapset menivät pelaamaan hedelmäpelejä ja pyörimään. (Nainen, 36, luokanopettaja Malmilla)

Kuluttamiseen ja liikuntaan liittyviä paikkoja olivat esimerkiksi kaupakeskukset, uimahalli, Fallkulla ja Tapanilan Erä. Hieman epätyypillisinä, mutta kaikille avoimina ulkoiluvyöhykkeinä haastateltavat mainitsivat lentokentän, omakotialueen, peltoaukeat ja Tapanilan hiekkatiet. Omakotialue oli erään haastatellun suosima kävelypaikka, jossa oli mukava liikkua, mutta ei välttämättä asua.

Eniten pidän Malmin puutaloalueista, kehityksen katveeseen jääneistä alueista, Tapanilan hiekkateistä, lapsille varatuista alueista, erityisesti Fallkullan kotieläintilasta. (Mies, 39, tutkija)

Tuttu seikka tuli esiin myös haastattelussa: kerrostaloasukas ei joudu tekemään esimerkiksi pihatöitä (kuin ehkä kevät- tai syystalkoissa!), mutta kävelyllä voi vapaasti nauttia miellyttävästä ja kerrostaloympäristöstä vähemmän tiiviistä ympäristöstä.

3.2 Nuorten vyöhykkeet

Malmin nuorille aluekeskus saattaa olla ajankäytön, oleilun ja viihtymisen näkökulmasta järjestyksessä vasta kolmas vyöhyke oman naapuruston ja kantakaupungin rinnalla. Oma lähiasuinpiiri ja Helsingin keskusta, sen Rautatieaseman seutu tai vaihtoehtoisesti Itäkeskus voivat muodostaa arkisia suunnistautumisen saarekkeita. Omaan asuinpaikkaan sitovat ennen kaikkea omat kaverit, se on nuorille keskeinen paikan vahvuus. (Jurvanen 1995.)

Nuorten kokoontumisalueita Malmilla ovat olleet Malmintori, kaupakeskus, nuorisotalo, monitoimitalo ja koulu. Koulu on nuorille tärkeä alueellisen identiteetin symboli. Samaa merkittävyyttä koululla ei kuitenkaan alueen identiteetin kannalta ole (mt.).

Nuoret ovat Malmilla kaupungin nuorisotilassa. Seurakunnalla on oma nuorisotila Ala-Malmilla uimahallin luona. Molemmissa käy oma aktiiviporukkansa ja osa käy molemmissa. Nämä ovat näkyvimmit (nuorille) avoimet paikat Malmilla. (Mies, 40, nuorisotyöntekijä Malmilla)

Havainto on, että nuoret liikkuvat myös Malmin alueen sisällä, eivätkä aina välttämättä suunnista Helsingin keskustaan. Paikallisidentiteettinä helsinkiläisyys on kuitenkin vahvaa nuorten keskuudessa. Vanhempiin malmilaisiin verrattuna nuoret mieltävät itsensä yleensä etupäässä ja ainakin vanhoja asukkaita vahvemmin helsinkiläisiksi (mt).

3.3 Miesten ja naisten paikkoja

Identiteettiä tuottavat sukupuolistuneet tilalliset performanssit (vrt. Koskela 1997) eivät näyttäneet merkittävinä Malmin alueidentiteetin näkökulmasta. Mielenkiintoista kuitenkin oli, että haastatellut pystyivät palauttamaan mieliinsä tilanteita ja tiloja, jotka olivat olleet tai ovat sukupuolispesifejä - näin siis ainakin eräiden malmilaisten omien havaintojen pohjalta arvioitettuna. Kysyttäessä haastateltavilta, onko Malmilla erityisiä miesten tai naisten suosimia tiloja, ei kysymystä usein helposti ymmärretty tai pienen miettimisen jälkeen saatettiin tyypillisesti mainita mielipaikkoina - vaikka ei omina - joidenkin muiden suosimat ravintolat. Malmin kuppilat miellettiin enemmän miesten kuin naisten tiloiksi. Julkijuopottelua harrastavien porukoiden sukupuolirakenne oli havaintojen mukaan miesvoittoinen ja sijoittui Kansaneläkelaitoksen toimiston, sosiaaliviraston ja Alkon myymälän läheisyyteen (vrt. Kopomaa 1997).

Aluekeskuksessa on Kela, Sossu ja Alko, nämä kolme keskitymää vetävät sen kaltaista asiakaskuntaa, jotka eivät kaikkien silmää miellytä. (Mies, 65, valtuutettu).

Toria ei voi siirtää. Alkon voi siirtää ja sosiaaliviraston, mutta se ei ole realistinen vaihtoehto. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

Vaatekaupat luonnollisesti jakavat käyttäjäkuntaa, samoin kuin monet liikuntamuodot ja -ryhmät.

Oli Malmin pojat niminen humppaorkesteri, joka soitti kymmenkunta vuotta. Yhtye lopetti vuonna 2001, kun soittajat tulivat yli 80-vuoden ikään. (Mies, 73, filosofian tohtori)

Harrastuspiirit muodostivat omia ehkä yksipuolisenkin sukupuolirakenteen omaavia sosiaalisia tiloja. Sauvakävely samoin oli useimmiten naisten harrastus.

Pari vuotta sitten sauvakävely oli naisten laji, miehiä oli enintään kolmannes, ehkä neljännes. Suurin osa kävelijöistä on yli viisikymmppisiä naisia. (Mies, 51, verkko-opetuksen suunnittelija)

Miesten mainittiin asioivan rautakaupoissa. Somalinaisten ja -lasten kuvattiin liikkuvan Malmin raitilla, kun miesten oli nähty kokoontuvat Helsingin keskustassa ja Rautatieasemalla. Sekä miesten että naisten arveltiin suhteellisen tasapuolisesti viihtyvän pihatöiden parissa. Naisten paikkoina mainittiin kirpputorit, mikä ei täysin ole yhdenmukainen arkihavainnon kanssa. Äitien oli havaittu viettävän vauvojen kanssa aikaa kahviloissa ja hieman vanhempien, kuitenkin alle kouluikäisten, lasten kanssa käytiin esimerkiksi hampurilaisravintoloissa. Äidit ulkoiluttavat itseään ja lapsiaan leikkikentillä.

3.4 Vihervirkistämisyalueita

Alueen keskeisimmät viherväylät ovat Longinojan laakso (vrt. Summanen 1987) ja Vantaanjoen rannat. Malmin peruspiirikuvauksessa mainitaan kaksi laajaa virkistysaluetta, Falkullan kartanon alue ja Longinojan puisto, jonka pohjoisosaa muutetaan urheilualueeksi.

Laajempia ulkoilumaastoja ei tässä niinkään ole. (Mies, 73, filosofian tohtori)

Näiden ulkoilu-virkistysalueen lisäksi asukkaiden ja vierailijoiden käytössä ovat olleet jo vuonna 1890 perustettu Malmin hautausmaa sekä Malmin lentokenttä 1930-luvulta. Reilun viiden vuoden takaisessa opinnäytetutkimuksessa (Jurvanen 1995), jossa 15 - 16 -vuotiaat malmilaiset nuoret kirjoittivat ainekirjoituksia kuvaten asuinalueitaan, kävi ilmi, että luontomainintoja oli erittäin vähän.

Yleiset virkistysalueet ovat Malmilla haastateltujen mielestä osin puutteelliset. Lentokenttää on kiertänyt ulkoilu- ja lenkkipolku sekä talvella latu. Sekä hautausmaa että kenttä ovat virkistysalueina kuitenkin olleet malmilaisten kannalta hieman syrjässä.

Malmilla ei ole puistossa istumisen perinnettä. Täällä on vanhalla väellä omakotitalojen pihat vieläkin. Ja useimmilla kerrostaloilla on omat pihat. (Mies, 73, filosofian tohtori)

Asukashavainnon mukaan hieman omalaatuinen tilanne on eräässä Ala-Malmin viimeistellyssä puistossa, joka sai suunnittelupalkinnonkin. Puisto on hyvin suunniteltu ja huolellisesti rakennettu - mutta lähes aina tyhjä. Urbaani elämäntyyl ei "puistososiaalisuuden" osalta erään havainnoijansa mukaan kukoistanut, mutta hoidettuja

puistoja, kuten Malmin sairaala-alueen ja hautausmaan ympäristöjä arvostettiin haastatteluisissa paljon.

3.5 “Putki” - silta kaupunginosa-alueiden välillä

Malmilla junaradan ylittävä kävelysilta ei ehkä ole malmilaisten mielipaikkoja, mutta tärkeän ja käytetyn yhdyskäytävän tehtävän se täyttää. Ala-Malmi ja Ylä-Malmi ovat erottuneet toisistaan paitsi maantieteellisesti ja sosiaalisesti, niin paikoin myös imagoiltaan. Ylä-Malmi on ollut eräänlainen Malmin parempi puoli myös monille malmilaisille itselleen, sillä Ala-Malmiin on paikoin liitetty levottomuutta ja sosiaalisia ongelmia. Ylä-Malmin ja Ala-Malmin välinen arvostusero on edelleenkin havaittavissa joidenkin haastateltujen puheissa.

Ala-Malmi on Malmin huonompi puoli. Ikävä paikka. Se on itäkeskusmainen ja raskaasti rakennettu. Siellä asuu epämääräistä sakkia ja siellä on sosiaalikeskus ja viinakauppa. (Nainen, 57, kauppias Ylä-Malmilla)

Nuoremmat näyttävät tekevän asuinpaikan mukaa eroja kuitenkin vähemmän ja erottelujen tekeminen alueiden välillä on viime vuosien aikana muutoinkin vähentynyt.

Kymmenen vuotta sitten joku Ylä-Malmilla sanoi, että me ei tuonne Ala-Malmille tulla. Tällaiset asenteet ovat kuitenkin vähentyneet. (Mies, 40, nuorisotyöntekijä Malmilla)

Jaot ovat hävinneet. Ylä-malmilaisten ja ala-malmilaisten välillä ei ole enää eroja näkyneet. (Mies, 65, valtuutettu)

Erään haastatellun mukaan radan erottava vaikutus on aikaisemmin ollut niin suuri, että Ylä-Malmilla saattoi aikaisemmin asua henkilöitä, jotka eivät olleet koskaan käyneet Ala-Malmin puolella. Ylä-Malmin arvostusta on monien silmissä laskenut se, että etenkin Ylä-Malmin torille (mutta myös Ala-Malmille) on kerääntynyt juoppoporukoita, jotka uhkailevat ohikulkijoita. Eräs arvio oli, että aluekeskusten rakentaminen oli lähentänyt sosiaaliselta etäisyydeltään Ylä-Malmia ja Ala-Malmia toisiinsa. Kulkuyhteyksien tehostumisen myötä tietoisuus naapurialueesta olisi näin kasvanut.

Radan jakamaa aluekeskusta yhdistää radan ylittävä kävelysilta. Kevyen liikenteen silta on junien portti, vaikkakaan ei ole sitä matkustajille. Se kaareutuu yli radan maamerkinä ja yhdistää molemmat Malmit ja niiden katuverkot toisiinsa. Kävelysilta muodostaa paljon käytetyn väylän ja merkitsee liikennevirran syöttöaukot molemmin puolin rataa. Sillan katetussa sisätilassa “sisään” ja “ulos” sulautuvat yhteen. Haastatellut malmilaiset puhuivat kävelysillasta usein “putkena”. Väylä on epäilemättä tärkeä, sillä se yhdistää kaupunginosan osia. Sosiaaliselta merkitykseltään sen on nähty kaventavan etäisyyttä Ala- ja Ylä-Malmin välillä. Näin ne alueina eivät leimaudu sosiaalisesti niin eriytyneiksi.

Jonkinlaiselle kehittämistyölle kävelysilta saattaisi olla oiva kohde, sillä asukkaat ovat sen osalta tuoneet haastatteluissa esiin useita puutteita. Asukkaat puhuvat esimerkiksi “ylikulku^{tunnelista}”, kun tunnelin yleensä miellämme kulkuväyläksi, mikä kulkee jonkin alitse. Tilaa kuvataan kolkoksi, epämiellyttäväksi olotilaksi, johon kasaantuu oleilevaa porukkaa. Etenkin iltamyöhään se on epämiellyttävä. Syksyllä ja talvella pakkasten aikana siellä on vaikea kulkea. “Monet

karttavat putkea, mutta sitä on pakko käyttää“. Ylpeyttäkin rakennelman urbaani luonne ja käyttö ovat herättäneet paikallisessa asujaimistossa.

Katusoittajia näkee aseman yli menevässä tunnelissa. Tämä on urbaani ilmiö, jota ei pienemmissä lähiöissä näekään. (Nainen, 40, kirjastotyöntekijä Malmilla)

Ehkäpä kävelysillan tulisi olla toiminnallisesti, ei vain läpikulkutilana, auki 24 tuntia vuorokaudessa. Tämä saattaisi vähentää liikkumisen turvattomuutta ja lisätä katuviihtyvyyttä katetussa kevyen liikenteen väylässä.

4 Malmin lentokenttä paikkana ja epätilana

Malmin lentokenttä vihittiin virallisesti käyttöön toukokuussa 1938 juuri ennen sotaa. Keskeinen maamerkki kenttäalueella on rakennushallituksen arkkitehtien Englundin ja von Rosendahlin pyöreä kentän hallinto- ja asemarakennus. Tänä päivänä se tuo mieleen amerikkalaiset 30- ja 40-lukujen elokuvat. Sisältä rakennus on tyylikkään askeettinen. Seutulan kentän valmistuttua olympialaisiin vuonna 1952 alkoi Malmin kentällä ns. yleisilmailukausi. Liikenteen määrä oli huipussaan vuonna 1973, jolloin laskuja ja nousuja kirjattiin yhteensä lähes 130 000. (Pirkkamaa 1989, 56-57.)

Malmin lentokenttää kiertää aitaus, jonka sisään jäävä alue on pinta-alaltaan 123 hehtaaria. Valtion omistamaa maata on alueen sisällä 10 hehtaaria, loput omistaa Helsingin kaupunki. Kenttäalue on jo vuoden 1992 yleiskaavassa merkitty asuntoalueeksi sen jälkeen, kun lentotoiminta on alueelta poistunut. Malmin lentokentän, 60-vuotta vanhan liikenneympäristön ottaminen uuskäyttöön asuinalueena on herättänyt runsaasti keskustelua (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaava 2002).

4.1 Ilmailun historiaa

Malmin kentän historia ja elämä on osa kansallista historiaamme. Se on Suomen vanhin edelleen toimiva lentoasema. Kenttä sisältyy Museoviraston selvitykseen rakennetun kulttuuriympäristön suojelusta vuodelta 1993. Virasto toteaa kentän arvon liittyvän sekä rakennuksiin että yleisesti ”koko kentän merkityksen Suomen siviili-, sota- ja harrasteilmailunkin historiassa“. Samoin Malmin kenttä on mukana valmisteilla olevassa valtakunnallisesti merkittävien rakennuskulttuurikohteiden luetteloinnissa. (Haikarainen 2001.) Tänä päivänä lentämisellä on jo siinä määrin historiaa, että jotkut jakavat sen kollektiivisena kokemuksena. Seuraava kommentti Malmin kentän puolesta ja paikan funktion vaihtamista vastaan on Raine Haikaraisen muistiosta 23.4.2001. Se on ollut esillä myös internet-sivustoilla (www.tapanila.org/discus/messages/1/35.html).

Kenttä suorastaan tihkuu lukuisten lentäjäsukupolvien kertomuksia ja uusia syntyy lisää koko ajan. Kaupunkikuvan kokonaisuudessa Malmi edustaa samanlaista lähtemiseen ja seikkailuun liittyvää merkityspaikkaa kuin satamat tai rautatieasema. Malmin kentän tuhoamisen myötä tuhoutuu samalla jotain olen-

naista koko Helsingin kaupunki-identiteetistä. (Haikarainen 2001.)

Malmin lentokenttä ja sen pienkone- ja kopteriliikenne on ollut tunnistettavuustekijä ja maamerkki, itse kentän ja aseman jäädessä näkymättömiin. Edellä lainatulle vastakkaisen näkemyksen tarjoaa seuraava nimettömänä esiintyvä nettikeskustelija.

Jos te nyt pidätte tätä asfalttiteiden risteystä puolirämeen keskellä kansamme sivistykselle ja tulevaisuudelle oleellisena tekijänä, niin menkää ja kahlitkaa itsenne siihen kiitorataan. (nimetön nettiviesti, 23.6.2001)

Kaupunkisuunnittelijoiden saamassa asukaspalautteessa on tullut esiin, että alueella toivotaan säilyvän maisemien pitkien näkymien, jotka muutoin koillisen Helsingin alueella ovat harvinaisia, koska alue ei rajoitu ranta-alueisiin. Rakentamaton lentokenttä on toiminut tällaisena näkymäpaikkana (Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnittelulautakunta 1.11.2001). Tekemiemme asukashaastattelujen pohjalta kenttä tunnistetaan paikalliseksi infrastruktuuriksi, jota se on ennen kaikkea juuri avoimuutensa osalta.

Hieman erikoinen on tilanne lentokenttää koskevien asukasyhdistysten kannanottojen osalta. Näyttää siltä, että Malmi-seuran hyväksyessä uuden asuinalueen suunnittelun kenttäalueelle, niin Tapanila-seura ja Puistola-seura vastustavat sitä. Jälkimmäisten lienee helpompi vastustaa avoimen tilan täydennysrakentamista, koska heidän ei samalla tarvitse kantaa huolta Malmin kehittämisestä ja elinvoimaisuudesta. Malmi lienee myös sosiaalisesti vähemmän kiinteä yhteisönä kuin Tapanila, jossa niin ympäristökysymysten kannatus kuin vastustuskin voivat helpommin aktualisoitua yhteiseksi kannanotoiksi.

Museoviraston lisäksi Helsingin kaupungin ympäristökeskus on ehdottanut kenttäalueen suojelua. Se on vuonna 1997 luokitellut kentän viheralueet arvokkaiksi linnustosuojelukohteiksi. Linnuston lisäksi kenttäalueen kasvisto on rikasta ja osin Helsingin kaupungille harvinaista. (Haikarainen 2001.) Malmin lentokentän yhteydessä on toisaalta haluttu säilyttää vanhaa tai vastustaa muutosta. Lentokentän puolustajat järjestäytyivät yhdistykseksi keväällä 2002.

Malmin lentoaseman ystävät -yhdistys pyrkii edistämään lentoaseman säilyttämistä ja kehittämään sen tulevaa toimintaa. Luonnosuojeluväki (esim. HELSY) on seudun asukasyhdistysaktiivien rinnalla ollut vastustamassa kentän rakentamissuunnitelmia, vaikkakin virallisia kannanottoja ei juurikaan ole esitetty. Kentän säilyttämisen aktiivisissa puolestapuhujissa lienee asukkaita, jotka vastustavat muutosta ja uuden asuinalueen syntyä. Ylipäätään asukastoinnassa Malmilla ja sen lähiympäristössä on ehkä oltu luomassa jonkinlaista vastavoimaa määrittelemättömälle "Helsingin intressille".

Malmin lentoasema ei edusta vain kansallista historiaa tai nyky päivää, vaan malmilaisilla kenttään liittyy myös lapsuuden muistoja. Ministeri ja vasemmistoliiton puheenjohtaja Suvi-Anne Siimes on entisenä malmilaisena muistellut lapsuutensa maisemaa seuraavasti (Malmin kuvalehti 1998):

Pääskysten ohella kesän merkkeihin kuuluivat myös laskuvarjot. Pihalla pidimme tarkkaa lukua siitä, montako varjoa kerrallaan kustakin taivaalla hitaasti kaartelevasta lentokoneesta tuli

ja kilpailimme sillä, kuka kulloinkin oli nähnyt eniten varjoja yhdellä kertaa.

Ehkä jotakin Malmin kentän historiallisesta arvosta tai siihen liitettyistä uhkakuvista kertoo se, että erään asukkaankin muistelemassa legendassa tuli esiin, että amerikkalaisten suunnitelmassa kahden atomipommin pudottamista Helsinkiin, niin toinen kohde olisi Senaatintori ja toinen Malmin lentokenttä!

4.2 Portti Pohjolaan

Lentokenttien nimet voivat olla kvasisynonyymeja kaupungeille - tai Malmin tapauksessa kaupunginosalle, joita ne palvelevat. Seutulan kenttä Vantaalla tunnetaan Helsinki-Vantaan lentokenttänä ja Malmin kenttä on saattanut olla tärkein tunnettavuustekijä Malmin alueella. Lentokenttää esittelevä taskuun taiteltava englanninkielinen lehtinen kertoo, että kenttä on *portti eksoottiseen Pohjolaan*, "Gateway to the exotic North" sekä pohjoiseen Skandinaviaan ja Baltiaan, "Gateway to the Northern Scandinavia and Baltics". Kenttää kuvaavat yleiskuvat on otettu esitteeseen talvella maan ollessa lumen peitossa. Maisema on lähes arktinen. Esite välittää kuvaa siitä, että "Helsinki-Malmi Airport" on kansainvälinen keskus tai ainakin sillanpääasema. Näin lentoasemalla ja kentällä on Malmille ja Helsingille oma erityinen merkityksensä.

Lentokenttä määrittyykin muutoin kuin vain kiitorata-alueena ja logistisena pisteenä nousuineen ja laskuineen sen mukaan, miten se kykenee vastaanottamaan ja lähettämään koneita. Malmin kenttä on työpaikka noin 200 hengelle ja samalla päivittäisen sosiaalisen kanssakäymisen näyttämö. Etenkin kansainvälisten lentokenttien yhteydessä ovat sijainneet yritysten pääkonttorit. Tällöin alue voi muodostaa melkein oman pikkukaupunkinsa (Augé 2000). Niille, jotka työskentelevät ja elävät alueella, se on ennen kaikkea paikka, johon heillä on henkilökohtainen, ehkä päivittäin rakentuva suhde. Kenttäalueen työntekijät ovat kiinnekohtia paikalle eli niille säännöllisille vierailijoille, jotka tunnistavat siellä tutut kasvot ja ihmiset. Usein kansainvälisten lentokenttien oheistoiminnot ovat olleet erittäin merkityksellisiä kenttäalueen rakentumisen ja sen imagonkin kannalta (Graham 2001). Myös paikallisilla rahti- ja pienliikennekentillä, kuten Malmilla, saattaisi olla mahdollisuus jonkinlaisen lentoliikenteeseen nivoutuvan voimakentän synnyttämiseksi.

Lentokentät ovat mitä kuvaavin sekoitus ja edustavin esimerkki paikan ja epätilan samanaikaisuudesta (vrt. Augé 1995; 2000). Tämä tulee selkeästi esiin Malmin yhteydessä. Kun määrittelemme paikan tilana, missä paikkaidentiteetit, -suhteet ja -kertomus voivat toteutua, on "epätila" puolestaan tila, jossa nämä eivät toteudu. Kansallisena kenttänä Malmin lentoasemalla ei ole ollut tarkkaa kulunvalvontaa, vaan se on ollut avoin. Kenttäaluetta kiertää kuitenkin aita. Kiirotie- sekä rullausalueille on rajoitettu pääsy. Sijainniltaan ja toiminnaltaan paikka on useimmille malmilaisille ollut jokapäiväisenä toimintaympäristönä syrjäinen.

4.3 Aihe verkkokeskustelulle

Malmin kentän mahdollinen rakentaminen uudeksi asuinalueeksi on synnyttänyt runsaasti keskusteluja internet-sivuilla (esim.

www.tapanila.org/discus/messages/1/35.html). Malmilaiset ja lähi-seutujen asukkaat ovat verkkokeskustelun kautta tavoitelleet osallisuutta "paikallisjulkisuudessa". Tämä tarkoittaa kaupunkilais- ja yleisölähtöistä vuorovaikutusta sekä kokemusten jakamista yhteiseksi koetulla, uskottavalla foorumilla (Salminen 1999, 20-21).

Kirjasimme ajalta 20.1.2001 - 29.8.2001 yhteensä 110 internet-kommenttia Malmin lentokentästä (ml.). Pituudeltaan kirjoitukset vaihtelivat lyhyistä muutaman rivin lausahduksista pitempiin useamman sivun mittaisiin perusteellisiin mielipidekirjoituksiin. Pidemmät kirjoitukset oli saatettu julkaista aiemmin jossain muussa yhteydessä. Kommentit oli yleensä kirjoitettu nimettömänä tai nimimerkillä. ("Nimellä" kirjoittaneita olivat esimerkiksi Alanen, Haikarainen, Hokkanen, Hyvönen, Luomi, Mikola, Pirhonen, Riikonen ja Tiiri.) Perusteluina kentän säilyttämisen puolesta tuotiin esiin seuraavia seikkoja liittyen kaupunkikuvaan, kentän käyttöön ja alueen kehittämiseen. Lentokenttä:

- *leimaa alueen yleisilmettä*
 - *on merkityksellinen alueen imagon, identiteetin kannalta*
 - *edustaa kaupunkikuvan moni-ilmeisyyttä*
 - *on tärkeä henkireikä rakennusmassan keskellä*
 - *on perheiden suosima elämyksellinen retkikohde*
 - *edustaa luontoarvoja olemalla esimerkiksi lintujen pesimäpaikka*
 - *on yleisilmailun koulutuskeskus*
 - *kanavoi vuosittain noin 10 000 laskuvarjohyppyä*
 - *on vaikuttanut aikanaan asuinpaikan valintaan ja on saavutettu etu*
 - *toimii kotikenttänä yleis- ja harrasteilmailussa 120 pienlentokoneelle*
 - *toimii kotikenttänä 30 helikopterille*
 - *tarjoaa mahdollisuuksia paikalliseen liiketoimintaan*
 - *toimii messu-, urheilu- ja yleisötilaisuuksien pitopaikkana*
 - *tarjoaa mahdollisuuden kehittää Malmille matkailunähtävyyden*
 - *on toimintoineen elävä osa Suomen ilmailuhistoriaa, liikenne- ja kulttuurihistoriaa ja tulevaisuutta*
- sekä
- *sen pienkoneet liittyvät maisemaan*
 - *sen ympäristö on ulkoilualueetta ympäri vuoden*
 - *sen toimijat edustavat ilmailun elävää mentaalihistoriaa*
 - *sen arvo kohoaa tulevaisuudessa.*

4.4 Suosittu ja suojeltava?

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja muut viranomaistahot, kuten Ympäristökeskus, Seutukaavaliitto, Liikenneministeriö ja Valtiovarainministeriö ovat tehneet Malmin lentokentästä 1980-luvulta alkaen kymmenkunta selvitystä. Pääasiassa on tutkittu kenttää, sen ympäristöä ja melukysymystä. Haastattelemamme asukkaat toivat

kentän äänimaiseman esiin kentästä puhuttaessa, mutta tältä osin lentokenttää ei yleensä ole koettu ympäristöhaitaksi, vaan päinvastoin.

Hauska yksityiskohta on putkuttavat vanhat potkurikoneet. Se on niin kuin ratikan ääni. Se on sellainen "put-put-put", ei kuten sähköjuna vaan höyryveturi. Se on sellainen jotenkin vanhan aikainen. Tulee mieleen 30-luvun matkailumainokset, jotka on kuvattu Malmilla. (Nainen, 40, kansatieteilijä)

Malmin identiteetin säilyttäminen, yhden näkyvän ja (äänimaisemaltaan) kuuluvan osan poistaminen on väkivaltainen teko. Kannatan säilyttämistä. Malmilaisilla on oikeus kenttään. (Mies, 51, verkko-opetuksen suunnittelija)

Malmilaiset enimmäkseen arvostavat vanhaa lentokenttää. Se kuuluu Malmiin. Pienkoneet ja muut ovat Malmin nähtävyys. (Mies, 49, kanttori)

Lentokenttä on ollut Malmin tärkeitä imago-tekijöitä ja sen merkit ovat ulottuneet etäälle niin maisemassa kuuluvina kuin näkyvinä pienkoneina tai tieviittoina, joissa on kerrottu kentän olemassaolosta tai varoitettu esimerkiksi autoilijoita moottoritietä matalalta ylittävistä koneista. Paikallisille asukkaille kentän viherympäristö on ollut ennen kaikkea ympärivuotisesti käytetty ja suosittu ulkoilu- ja virkistysalue, vaikkakaan ei suunniteltu sellainen. Näin kentällä on selkeä paikkaidentiteetti, vaikkakaan ei välttämättä lentokenttänä.

5 Havaintoja malmilaisista

Seuraavassa tarkastelemme yleisesti jaettuja käsityksiä asujaimiston ja toimijoiden elämäntavoista ja asenteista. Seuraavia johtopäätöksiä ei ole tehty asennebarometrien "faktatietojen" perusteella, vaan ne ovat enemmänkin haastateltujen puheissa tehtyjä yleistyksiä malmilaisista ja heidän ominaispiirteistään; toisin sanoen ainakin osittain yhteisesti jaettuja tarinoita. Lisäksi kysytään keitä malmilaiset ovat ja millaisia ryhmiä tai urbaaneja "heimoja" Malmilta löytyy?

5.1 Perusmalmilaisuus

Tyypillisenä määreenä nousee osalla haastatelluista esiin "kaupunkilaisuus". Tämä ilmenee Malmilla siten, että vaikka eletään paikallisyhteisössä, niin anonymiteetti säilyy. Malmilla voi elää yksilöllisyytensä säilyttäen omana itsenään ilman yhteisöllisyyden pakkoa.

Ollaan kaupunkilaisia ja urbaaneja. (Nainen, 57, kauppias Ylä-Malmilla)

Malmin ilmapiiri on sellainen, että vain juntit töllöttää niin kuin Helsingissä yleisemminkin, että stadilaiset ei jää tölläämään mitään. Vaikka mitä tapahtuisi, niin sitten vain mennään eteenpäin eikä hirveästi hätkähdetä (...) Onko se sitten välinpitämättömyyttä vai onko se huolettomuutta, sitä en osaa sanoa. (Nainen, 36, luokanopettaja Malmilla)

Vaikka aiemmin esitetyistä nettikeskusteluista saattaa saada malmilaisista päinvastaisenkin kuvan suvaitsevaisuus vieraita kohtaan

tuli esiin haastatteluissa. "Kaupunkilaisuus" merkitsee tässä yhteydessä eräänlaista käyttäytymistapaa tai -mallia, jolle ovat ominaisia toisaalta avoimuus, moniarvoisuus ja yhteisöllisyys, toisaalta mahdollisuus yksilöllisyyteen ja itsenäisyyteen (vrt. Äikäs 2001, 3).

Malmilaisen ei ehkä tarvitse pyrkiä tai osoittaa muille "olevansa jotakin". Malmilaisia leimaa tietty "tavallisuus". Monet haastatellut arvostivat Malmin sosiaalisessa ympäristössä juuri tätä piirrettä. Tällaisia asuinalueita nyky-yhteiskunta erään haastatellun mukaan tarvitseekin, sillä sen koetaan muuttuneen "kovaksi" kilpailuyhteiskunnaksi. Malmilaiset ovat erään haastatellun kuvaamana tavallisia "kelpo" ihmisiä. Asukkaiden työläistausta antaa edelleen vahvan leimansa alueelle. Toinen haastateltu kuvailee malmilaisia rehellisiksi ja vaatimattomiksi työtätekeviksi peruskansalaisiksi.

Helsinki on sellainen kilpailuhenkinen paikka asua, haluan lapsille jotenkin edes illuusion, ettei ole sellaista suorittamista niin hirveästi (...) inhoan sellaista pröystäilevää henkeä, minua ei saisi jonnekin (Espoon) Haukilahteen. (Nainen, 40, kansatieteilijä)

Malmilaiset ovat tavallisia kelpo ihmisiä... (toisin kuin) Munkkiniemessä, jossa katsotaan nokkaa pitkin... en viihtyisi siellä. Malmilaiset ovat vaatimattomia, kiitollisia ja suhteellisuudentajuisia perusihmisiä. (Nainen, 40, kirjastotyöntekijä Malmilla)

Malmilaiset eivät ole köyhiä, mutta eivät erityisen rikkaitakaan. He eivät olleet erään haastatellun mukaan myöskään "nousukkaita", sillä heidän arvioitiin ansaitsevan pääasiallisen toimeentulonsa työnteolla päinvastoin kuin esimerkiksi eiralaisten, joiden varallisuudesta merkittävän osa uskotaan muodostuvan pääomatuloista. Malmilaiset vertailivat haastatteluissa aluettaan ja omia elämänasenteitaan useisiin korkean statuksen asuinalueisiin, joista haluttiin juuri tässä suhteessa erottautua. Haastatteluissa mainittiin Eiran lisäksi ainakin Kulosaari, Lauttasaari, Kaivopuisto, Haukilahti, Munkkiniemi sekä Kauniainen. Samanlaisia kuin niiden asukkaat malmilaiset eivät ainakaan ole.

5.2 Asumisen joustavia tilakäytäntöjä

Tilakäytöissä on monipuolisesta asuntorakenteesta johtuen tiettyä joustavuutta. Osin kyse lienee myös tärkeilemättömyydestä ja eräänlaisesta kansanomaisesta asumisentavasta ja -kulttuurista. Erityisesti pientalojen, rivi- ja omakotitalojen yhteydessä tulee esiin, että asuintilojen rinnalla asukkaiden käytössä on oma piha tai jopa puutarha, kasvimaata. Asuinalueen hiljainen katu saattaa houkutella lapset kadulle pelaamaan.

Vähän liikennettä kadulla, lapset pelaa sählyä. On haettu pihakaduksi. Kaikki ihastelevat. (Nainen, 40, kansatieteilijä)

H: Mistä paikasta pidätte eniten Malmilla?

V: Omasta pihasta (Mies, 71, eläkeläinen)

Kerrostalossa asuvat kertoivat parissa tapauksessa voivansa säilyttää perheensä tavaroita talon yhteisessä rapputilassa. Näin perheen kodin reviiiri on laajentunut perinteisesti tyhjäksi jätetylle ja vain läpikulkuun varatulle vyöhykkeelle. Tavaroiden säilyttäminen por-

taikossa tehostaa tilankäyttöä. Se on myös osoitus asukkaiden yhteisesti jakamista normeista ja, vahvasti tulkiten, sallivuudesta tavanomaisesta poikkeamiseen. Vaikka mainitun kaltaiset perheen tavaroiden säilyttämiset yhteisissä kulkutiloissa olivat yksittäisiä tapauksia, on tässä suhteen varmasti eroja taloyhtiöiden ja kaupunginosienkin välillä. Se mikä on välttämättömyys toisaalla, esimerkiksi Malmilla, ei ehkä ole edes hyväksyttyä jossain eliittikaupungin osassa.

5.3 Uudet ja vanhat malmilaiset

Oman ryhmänsä malmilaisissa muodostavat ne vanhemmat malmilaiset, jotka aktiivisesti vaalivat malmilaisuutta. He tuntevat alueen perinteet. Tämä malmilaisuus kiteytyy ehkä parhaiten Arne Laurilaan, jota voisi kuvata jonkinlaiseksi "Malmin patriarkaksi", henkiseksi johtajaksi, kaikessa mukana olevaksi kansansivistysmieheksi. Vanhempia malmilaisia yhdistävät yhteiset muistot ja perinnetilaisuudet. Asujaimisto jakaantuu selkeästi sen mukaan, kuinka kauan alueella on asuttu. Uudemmat muuttajat muodostavat oman ryhmänsä tämän malmilaisuuden rinnalla. He eivät ole juuri kosketuksessa perusjoukon kanssa. Vanhemmilla malmilaisilla on yhteisiä muistoja ja vilkasta yhteistoimintaa, kuten perinnetilaisuuksia. He kokontuvat säännöllisesti esimerkiksi entisessä Elannon talossa sijaitsevassa toimintakeskuksessa.

"Vanhat malmilaiset" tykkäävät kokoontua ja tehdä kaikenlaisia... hääriilevät asioita. He kokoontuvat vanhassa Elannossa ja eri baareissa. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

Kymmenisen vuotta sitten Keiteleeltä, Pohjois-Savosta Malmille muuttanut haastateltu on havainnut, että torilla ja kauppakeskuksessa kokoontuu säännöllisesti vanhojen "huru-ukkojen" ryhmiä. Syntyperäisiksi malmilaisiksi heidät tunnistaa siitä, että he puhuvat kaikista asioista "alueensa historian kautta."

V: "Vanhojen malmilaisten" porukan näkee Malmin torilla. Siellä se kokoontuu. Puheista sen kuulee. He korostavat historiaa ja sitä mitä ennen oli. Ne miehet alkavat olla 70-80 -vuoden ikäisiä. He kokoontuvat aina yhteen. (Mies, 42, hoitaja)

H: Mitä he tekevät?

V: Ovat vain, ovat istuvat kahvilla, usein Piknikissä.

"Uudet malmilaiset" ovat alueelle 1980-luvulla ja 1990-luvulla muuttaneita. Pääosan heistä uskotaan olevan kotoisin, ei niinkään Helsingistä kuin muualta Suomesta tai ulkomailta. Yksi koko elämänsä Malmilla asunut kauppias kuvaa malmilaisia seuraavalla tavalla:

V: Malmilaiset ovat iso sekoitus savolaisia, karjalaisia, turkulaisia, varsinaissuomalaisia. Malmin uusi asujajoukko on sekoitus muualta muuttaneita. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

H: Tilastojen mukaan 50 % malmilaisista on syntynyt Helsingissä.

V: Ahaa, helsinkiläiset ovat sitten hyvin hiljaisia. Savolaiset ovat puheliaampia.

Nyky-Malmi sisältänee väliaikaisen ja juurtuneen identiteetin vastakaisuuden uusien tasaikäisten asukkaiden ja syntyperäisten malmilaisten välillä. Nämä Malmin kaksi todellisuutta saattavat jäädä osin irrallisiksi toisilleen.

5.4 Helsinkiläisyys vs. malmilaisuus

Pääosa haastatelluista piti itseään helsinkiläisinä, mutta samalla voimakkaasti malmilaisina. Jotkut haastatelluista ilmoittavat olevansa ensisijaisesti malmilaisia, mutta ulkopaikkakuntalaisille esiinnyttään sitten yleensä helsinkiläisinä. Monilla esikaupunkilaisilla on siten eräänlainen kaksoisrooli sen mukaan missä toimitaan ja kenen kanssa ollaan tekemisissä. Paikallisidentiteetin korostaminen tuli asukashaastatteluissa vahvasti esiin. Erityisen voimakasta se oli syntyperäisten ja pitkään alueella asuneiden joukossa, mikä onkin ilmeistä. Paikallisidentiteetti, ”malmilaisuus” ei ole kuitenkaan aineistossa korostunut esimerkiksi siten, että haastateltujen ”helsinkiläisyys” olisi jollain tavoin kyseenalaistunut. Joidenkin vuonna 1946 kantakaupunkiin liitettyjen liitosalueiden, kuten Kulosaaren, Lauttasaa- ren tai Vuosaaren asukkaille on aika ajoin ollut tyyppillistä hyvinkin voimakas paikallishenki, joka on kanavoitunut julkiseen keskusteluun jopa alueellisina itsenäistymispyrkimyksinä (Mäenpää et al. 2000, 89-90).

Urheilu- ja liikuntaryhmien välityksellä todentuva yhteistoiminta eri muodoissaan puolestaan epäilemättä synnyttää todellisia paikallisia yhteisyyden areenoita. Malmilaisia toimivia urheiluseuroja on ainakin kuusi: Malmin pallo sekä Palloseura, Malmin Ponnistajat ja Salibandy, Super-Koris ja Malmin Urheilijat. Malmilaisuus voi määrittää myös paikallisten kertomusten ja myyttien, juhla- ja arkitraditioiden kautta. Osa malmilaisista asuu Malmilla vain jonkin lyhyen jakson elämästään, osa on asumismuotonsa kautta, esimerkiksi omakotiasujana sitoutunut alueeseen ehkä lopuksi elämänsä. Tämän tutkimuksen haastatteluaineistossa korostui mainittujen elinympäristönsä voimakkaasti identifioituvien joukko. Useimmat haastatelluista asuivat omakoti- tai rivitaloissa.

Malmilaiset ovat sellaisia kaupunkilaisia, jotka haluavat asua kotikoivun äärellä. (Nainen, 57, kauppias Ylä-Malmilla)

5.5 Sunnuntaipalstat ja Alppikylä

Malmin lentokentän läheisyydessä on erotettavissa joitakin pienehköjä maantieteellisesti erillisiä pientaloyhdyskuntia kuten ”sunnuntaipalstalaiset”. *Sunnuntaipalstoiksi* kutsutaan Malmin lentokentän ja Ormuspellon teollisuusalueen välissä sijaitsevaa tiivistä omakotitaloaluetta. Sen asukkailla on ollut voimakasta yhteenkuuluvuutta, joka on perustunut siihen, että alueen asukkaat ovat olleet ”hartia-pankkilaisia” eli he ovat rakentaneet talonsa itse. Erikoisen nimensä alue sai siitä, että nyt jo pääosin uudistettuja omakotitaloja rakennettiin työviikon päätteeksi sunnuntaisin. Haastattelussa tuotiin esiin, että asukkaiden yhteenkuuluvuutta vahvisti 1980-luvulla Malmin lentokentän asuntorakentamisen vastustaminen. Nykyiset lentokentän alueen muuttamista asuinalueeksi vastustavat ovat haastatellun mukaan kuitenkin ”eri porukkaa”.

Toinen mielenkiintoinen lentokentän läheisyydessä sijaitseva pieni erillisalue on *Alppikylä*. Alue sijaitsee Lahden moottoritien ja Tattariharjun tien väliin jäävällä asemakaavoittamattomalla ”katvealueella”. Alppikylässä on jonkin verran pientaloasutusta ja asukkaita siellä lienee joitakin kymmeniä. Vaikka alue sijaitsee Malmilla lentokentän vieressä, niin haastatellun asukkaan mukaan alppikyläläiset pitivät itseään enemmän puistolalaisina kuin malmilaisina. Toisaalta tienvarressa oleva viitta indikoi heidän olevan ”suurmetsäläisiä”, mutta esimerkiksi Lahdentien toisella puolella sijaitsevaan Jakomäkeen tehdään selvä ero. Alppikylän asukkaita yhdistää huoli alueen tulevaisuudesta. Sinne kaivattaisiin lukuisia kunnallisteknisiä parannuksia, sillä taloja ei ole kytketty viemäriverkostoon ja kevyen liikenteen yhteydet alueelle ovat heikot. Myös liikenteen melu on voimakas. Yhteenkuuluvuuden tunteesta ei haastatellun asukkaan mukaan kuitenkaan voida puhua, sillä ”kyläläisten” välille ei ole virinnyt omaehtoista yhteistoimintaa, vaikka sille olisi yhdyskuntarakenteellisten ongelmien takia selkeä edellytys. Haastateltu alppikyläläinen kuvasi asuinpaikkaansa kaupungin hallinnon unohtamaksi paikaksi, eräänlaiseksi identiteetittömäksi ”epäpaikaksi”.

5.6 Evakkoromaneja

Yksi liikkumiseen, liikkuvaan elämäntapaan linkittyvä ”kuvitteellinen yhteisö” (vrt. *imagined community*, Anderson 1991) lienee Malmin mustalaiset - vai onko sittenkään kyse mielikuvan varaan rakennetusta ryhmän yhteisyydestä? Eräs huomautus siitä, miksi mustalaiset on pitkään liitetty kiinteästi Malmiin on, että sanapari ”Malmin mustalaiset” yksinkertaisesti sointuu yhteen sujuvasti. Kuva romanasutuksesta leijuu yhä Malmin yllä. Käsitys juontaa sotien jälkeiseltä ajalta, jolloin romaniheimon vaellus näytti päättyvän Malmille. Malmilla on asunut suurehko romaniyhteisö aina viime vuosikymmeniin saakka. Malmin-Puistolalan-Alppikylän alue toimi romanien leirialueena vuoteen 1953. Helsingin romanit oli asutettu silloisen kaupungin laidalle ja siellä heidät pyrittiin myös pitämään. Kaupunki toimitti Malmille ja Puistolaan asunnoiksi muun muassa vanhoja rautatievaunuja ja parakkeja. Romaniasutus oli vaikeuksissa alusta alkaen. Ympäristö hylki ja viranomaiset tukivat tummia evakkoja kitsaasti. Tehty elinolutkimus kirjasi vallitsevan asuntokurjuuden. (Pulma 2000, 230-236.) Alppikylän asukas kuvaa muistojaan romaneista seuraavalla tavalla:

Mustalaisia oli. He tapasivat pitää leirejään tässä Alppikylän vieressä, Porvoontien varressa ja Tattarisuon ympärillä. He tulivat kesäisin teltoineen. He hävisivät oikeastaan vasta 10-15 vuotta sitten. (Mies, 71, eläkeläinen)

Ongelmalliseksi muuttunut kaupungin ”romanikysymys” ratkaistiin lopulta hajottamalla leirit ja asuttamalla romanit puutaloihin ympäri Helsinkiä. Eräs haastateltu kuvasi romanien asuintaloja niin sanottuina ”rehjutaloina”, joista huomattava osa sijaitsi Malmilla. Yksi haastatelluista korostaa, että Malmin romaniväestön tiedettiin tulleen Viipurista sodan jälkeen. Malmi oli 1950-luvulla Tapanilan ja Pukinmäen ohella Helsingin *romanikeskus*. Ratarvarren romanasutus, joka syntyi siirtoväen asuttamisen tuloksena, paisui nopeasti muuttoliik-

keen myötä. Tämän päivän näkökulmasta oli ennakkoluuloton vuonna 1958 Mustalaislähetyksen tekemä aloite mustalaisheimon pysäyttämiseksi vuosisataisesta vaelluksestaan. Esitys mustalaisghetosta rakentui pääosin idean varaan, että VR:n vanhoja rautatievaunuja muunnettaisiin asunnoiksi. (Mt.)

Nykyään romanit ovat Malmilta käytännöllisesti katsoen hävinneet (vrt. Laurila 1984, 140). Romaneja näkyy edelleen katukuvassa, mutta ei korostetun paljon. Muisto näkyvästä, rikkaasta ja moni-ilmeisestä romanikulttuurista elää kuitenkin edelleen vahvasti. Jonkinlaisena osoituksena tästä on Romano Mission toimipisteen sijoittaminen Malmin Vilppulantielle.

Kuusikymmentäluvun alkupuolella he (mustalaiset) hävisivät Malmilta, ja tänä päivänä heitä ei juuri sieltä tapaa kuin satunnaisesti (...) mutta katukuvassa muutoksen havaitsee selvästi. (Salmi 2002, muistelu)

Romaneja pidettiin haastatteluissa selvänä osana Malmia ja heidän näkyvämpää läsnäoloaan muisteltiin monissa haastatteluissa haikaillen. Romanit olivat monien mielestä sellainen tekijä, josta Malmi lentokentän ohella muuallakin Suomessa tunnetaan. Romaneja tunteneiden paikallisten mukaan romanit itsekin pitävät Malmia tärkeänä paikkana heimonsa historiassa.

Yleinen käsitys on, että etäisyydet suhteessa aikaan ovat lyhenneet. Samalla maantieteellisesti liikuttu matkat ovat kuitenkin pidentyneet. Liikkuvuuteen elämäntapansa perinteisesti rakentaneet romanit ovat korvautuneet "maailman luokan" evakoilla. Romanien paikalle ovat tulleet esimerkiksi afrikkalaiset. Viime vuosina Malmille on muuttanut etenkin venäläisiä ja eestiläisiä. Maahanmuuttajien asuinpaikkana mainittiin niin sanottu Hankkijan alue. Tämä rinnastus romanien ja maahanmuuttajien välillä tuli esiin myös asukkaahaastatteluissa.

Poikkeukselliseksi ja jännittäväksi verrattuna muihin esikaupunkeihin Malmin tekee se, että siihen on pitkään liitetty monikulttuurisuutta. Tämä on ollut ilmeistä jo ennen kuin Suomi 1990-luvun aikana muuttui kasvaneen maahanmuuton myötä varsinaiseksi maahanmuuttomaaksi. Malmilla sijaitseva 1980-luvulla maamme ensimmäinen pakolaiskeskus, jonka kautta maahamme vastaanotettuja vietnamilaispakolaisista kanavoitiin Suomeen. Tämä näkyi katukuvassa.

Perusmalmilaisuuteen ovat jotkut yhdistäneet tietyn sallivuuden ja toleranssin kaikenlaisille ilmiöille ja elämänmuodoille, hieman samaan tapaan kuin Helsingin kantakaupungissa Kalliossa, jossa on jo arkihavaintojen pohjalta oma tärkeilemätön ilmapiirinsä.

(Malmilla) on se romanialue ollut. On eletty aikaisemminkin yhdessä. Malmilaiset ovat suvaitsevaisia. Malmilla ei ole ollut mitään rotuyhteenottoja, niin kuin jossakin muualla. En viitsi mainita paikkoja, mutta niitähän on, joissa vierasmaalaisia on kauhisteltu. (Mies, 49, kanttori)

Tällaiset päätelmät ovat saattaneet olla taustalla myös, kun nyt jo lakkautettu pakolaiskeskus aikoinaan sijoitettiin Malmille.

Lopulta voisi kysyä, kuinka perusteltu romanien ja maahanmuuttajien rinnastus on. Yhdistääkö mainittuja ryhmiä lopulta muu kuin ihon väriin perustuva poikkeaminen "valtaväestöstä"?

6 Maineikas Malmi

Malmin paikallisen identiteetin rakentavaa merkitystarinaa ylläpitävät vanhat, koko ikänsä Malmilla asuneet asukkaat ja nuoremmista eritoten asukasaktiivit. Malmin paikallishistoria ei tukeudu ehkä niinkään malmilaisuuteen sinänsä, vaan pikemminkin paikkoihin ja rakennuksiin, osittain näkymättömään jo kadonneeseen miljööseen. Ehkä oleellisempaa kuin se, kuinka monet jakavat tämän “kadonneen Malmin tarinan” on se, miten tarina muokkaa nykyisyyttä ja suuntaa tulevaisuutta. Paikallishistoriassa, olkoon se kuinka pitkä tai lyhyt tahansa, korostuu idea tradition jatkuvuudesta eräänlaisena mentaalisenä siltana nykyiseen ja tulevaan.

6.1 Malmista vaalittu kertomus

Paikallishistoriat tukeutuvat ja aukeavat “lukijalleen” usein suhteessa fyysiseen ympäristöön. Paikat, rakennukset, muistomerkit ja historialliset esineet saavat identiteettipisteinä keskeisen aseman. Sosiaalisesta järjestyksestä ja käytännöistä, yhteisöllisyydestä ja sen muodoista ei jää muuta kuin haalea muisto, mutta sitäkin on vaalittu - kuten rakennettua ympäristöä on suojeltu.

Monet ihmiset sanovat mielellään, että heidän asuntonsa on Tapaninvainiossa. (Asun) mieluummin Malmilla, koska se on osa Suomen historiaa. (Mies, 54, konsultti)

Malmilla asuu vanhoja malmilaisia, jotka sanovat “minä olen malmilainen”. Sillä saa kunnioitusta. Vanhoilla malmilaisilla on yhteisiä kokoontumisia. Kenkä-Westerberg on siinä keskeinen henkilö. (...) Seudun historia koetaan väkevästi, koska Arne Laurila tekee Malmin kuvalehtiä ja niitä myydään liikkeestä eteenpäin. On arkipäivää, jos ihmiset tulevat vaikka siirtolaisena, olleet Amerikassa, niin lampsivat liikkeeseen ja haluavat Malmin kuvalehtiä. Tällaisia henkilöitä tulee usein, jotka ilmoittautuvat kaupassa ja ovat käymässä Malmilla, mutta asuvat Kaliforniassa, Australiassa tai Espoossa. Espoostakin on käynyt kaveri vastaavalla retkellä. Tulevat ikään kuin ilmoittamaan, että ne ovat vielä hengissä ja täällä ovat joskus olleet. (Mies, 60, kauppias Ylä-Malmilla)

Malmin historiaa esitteleviä postikortteja on joitain ollut saatavilla, mutta nykypäivää ei juuri ole ollut korteissa kuvattuna. Aiemmin postikorttien kuvissa ovat Malmilta olleet esillä posti, kirkko ja virkistyskeskus. Malmi on ainakin tältä osin tunnettu *rakennuksistaan*. Historia näyttäytyi haastateltujen asukkaiden mukaan ennen kaikkea vanhoissa rakennuksissa.

(Historia) näkyy vanhoissa rakennuksissa. Malmilla ei kuitenkaan ole ihanan nostalginen tunnelma valloillaan missään. Vanhat rakennukset ovat hajanaisesti siellä täällä... Pieniä helmiä on, mutta ruman betonin keskellä, eivätkä ne pääse oikeuksiinsa. (Nainen, 27, opiskelija Malmilla)

Poikkeuksellisesti ja ehkä tavanomaista syvempää paikallisuutta tuntien saatetaan tunnistaa sosiaalisen ympäristön ja elämäntavan

merkitys paikallisen identiteetin kannalta. Seuraavat Malmin kuva-lehdestä (1989) otetut esimerkit ja lainaukset kertovat tästä:

Ihmiset luovat paikan hengen, ja se on ihmisissä... säilytän muistikuvia 50-luvun Malmista - kuten monista muistakin elämäni rakkaista paikoista. (arkkitehti Pärssinen 1989)

Köyhyys oli Malmilla siedettävämpää kuin keskustassa asuessa, elokuva- ja konserttijulisteet eivät pomppineet silmille: ostoskeskus riitti elämäykseksi. (kirjailija Alasalmi 1989)

Malmin vanhat kapakat, Kesti ja Tillikka olivat osa Malmin henkeä ja ympäristöä. Malmilaiseen elämisen tapaan kuuluivat myös Mekki-baari ja pari muutakin savunhajuista kahvilaa. (Kärkkäinen 1989)

Malmin paikallishistoriikeista tunnetuin lienee Stiina-Liisa Pirkkamaan kokoama "Malmi - maineikas kautta aikojen" vuodelta 1989. Teos on ajalta jolloin Malmi eli kiivainta täydennysrakentamisen vaihetta. Eteenpäin katsominen näyttää edellyttävän vilkaisua taakse. Historiikkien kautta saatetaan tehdä sovinto jo kadotetun menneisyyden kanssa. Mainittu historiikki (Pirkkamaa 1989) on tässä yhteydessä kiinnostava paitsi sisältönsä puolesta, myös sen kanteen valittujen valokuvien vuoksi. Kannessa on neljä mustavalkoista kuvaa. Päälimmäisessä kuvassa on "uutta" Malmia, arkkitehtuuriltaan suhteellisen yksityiskohtaista tekstuuria edustavia asuintaloja. On erkkeri, klinkkerikaakeliseinää, kattoparveke, puuaitaa ja portti, kukkalaatikko, täysimittainen koivu ja edessä tyhjä katu. Tämän "nykytilanteen" alla on kolme kuvaa Malmin historiasta ja sen ihmisistä. Kahdessa pienemmässä kuvassa on esillä liikkuminen ja liikennevälineet, vanha "kaara" sekä soutuvene joella. Molemmissa kuvissa on muutama henkilö. Kuvien rinnalla on vielä valokuva pientaloympäristöstä, ehkä 1950-luvulta tai aiemmalta vuosikymmeneltä. Siinä pariskunta kynää käsipelillä puutarhaansa, mahdollisesti perunapeltoa. Auraa työntävä nainen hymyilee kesämekossaan toimeliaana ja ponnekkaana. Kirjan kanteen valittujen Helsingin kaupunginmuseon kuvakokoelman kuvien perusteella Malmin historiallinen imago näyttäisi liittyvän ennen kaikkea liikkumisen ja liikenneyhteyksien historiaan, luonnonvaraiseen jokiympäristöön ja työväenluokkaiseen pientaloasumiseen.

6.2 Historialliset asumukset, rakennukset ja muistetut henkilöt

Malmiin liitetään usein tietty "kylämäisyys". Malminsta 1980-luvun lopun eli noin 10 vuoden takainen havainto on (Pirkkamaa 1989, 91), että ulkoinen *kyläkuva* koostuu tyyliiltään ja iältään hyvin erilaisista ja toisistaan poikkeavista rakennuksista. Malmin eri kulmilla kulkija voi helposti siirtyä ajanjaksosta toiseen - vain lyhyt matka erottaa talonpoikaistalon pienestä pihämökistä, huolella hoidetusta omakotitalosta ja kerrostalosta. Nyky-Malmin vauraimmat kaupunginosan osat ovat alueita, jotka työväestö vuosisadan alkupuolella rakensi itselleen. Malmin kaupunginosien ja kylien eriytyminen on myös maisemallinen kysymys. Vanhat kulttuurikerrokset - jokivarren 1800-luvun ra-

kennukset, historialliset tieosuudet, kyläyhteisöt ja uudemmat omakotialueet - ovat alueen historiaa nykyisyydessä.

Ehkä tunnetuimmat historialliset rakennukset ja miljööt Malmilla ovat punatiilinen Elannon talo, puinen nuorisotalo torin laidalla, kansakoulu, vanha asemarakennus, köysitehdas ja lentokenttä. Sotahistorialliset näyttämöt ovat ajankohtainen ja viime vuosina suosittu suojelukohde. Malmilla on vuosina 1915 - 1917, ensimmäisen maailmansodan aikana rakennettuja maalinhoituksia. Suojeluarvoltaan merkittävimmät varustukset ovat Ormusmäessä, missä on kallioon louhittuja hautoja ja luolia (Pirkkamaa 1988, 87).

Malmi tarjoaa joitain, vaikka ei ehkä kovin laajoja, lähtökohtia yksityisten henkilöiden kautta tapahtuvaan paikkamarkkinointiin asujaimiston identiteetin ja alueidentiteetin näkökulmista. Kuuluisin "malmilainen" lienee venäläisen kenraalikuvernöörin Bobrikovin ampuja Eugen Schauman, jonka entinen hautapaikka löytyy Malmin hautausmaalta. Romaniverellä ryyditetty muusikko Remu Henry Aaltonen on puolestaan tuonut kirjassaan "Poika varjoiselta kujalta" (1984) esiin lapsuutensa yhteydet Malmiin. Paikkamarkkinoinnin kannalta voisi nostaa esiin näitä henkilöitä Malmia tuotteistettaessa. Esimerkiksi Schaumanin hautamonumentti saattaisi toimia turistien, sekä ulkoilijoiden että ulkopuolistenkin vierailujen vaelluskohteena. Ehkä Malmilta löytyy tulevaisuudessa myös "Remu-and-the-Hurricanes-kuja"?

6.3 Malmin myyntivaltit

Puhelimitse haastateltiin neljän pääkaupunkiseudulla toimivan kiinteistövälitystoimiston edustajaa. Asuntovälittäjiä haastatteleamalla haluttiin selvittää, minkälaisia painotuksia he markkinoinnissaan ja myyntipuheissaan korostavat Malmin vahvuuksina. Kysyimme myös mahdollisista markkinastrategioista tai -linjauksista. Selvitimme markkinoidaanko Malmia *alueena* asunnonostajille; toisin sanoen millaisena asuntokaupassa välittyy alueen imago. On huomattava, ettei tässä ole analysoitu välittäjien suoraa myyntipuhetta, vaan ainoastaan välittäjien omia arvioita siitä, minkälaisia asioita alueen asuntokaupassa korostetaan.

Alueellista segregatiota tutkittaessa on päätelty, että eräillä pääkaupunkiseudun alueilla alueen *nimi* vaikuttaa asuntojen hintatasoon voimakkaasti. Se voi olla asunnon lopullista hintatasoa selittävänä tekijänä huomattavasti tärkeämpi kuin myytävän asunnon varustus, kunto tai muut ominaisuudet (Ilmonen et al. 1997, 158). Muun muassa sosiologi Jani Päivänen on kiinteistövälittäjiä haastatteleamalla osoittanut, että kahden sijainniltaan vierekkäisen ja asuntorakenteeltaan samankaltaisen Espoon merenranta-alueen Matinkylän ja Haukilahden eroavaisuudet asuntojen hintatasoissa selittyvät paljolti alueiden status- ja imagoeroilla (Päivänen 1997, 107-128). Päinvastaisen esimerkin tarjoaa Helsingin keskustasta kauempana sijaitseva Vihdin Nummela, jossa ei alueen sisäistä segregatiota ole juuri esiintynyt, ja asuntojen välisiä hintaeroja selittivät ennen kaikkea asuntojen omat ominaisuudet.

Asuntomarkkinoita määrittävänä käsitteenä sanalla "Malmi" on ristiriitainen sisältö. Haastatellut asuntovälittäjät korostavat, että alue on niin laaja ja sen asuntorakenteessa on niin suuria sisäisiä eroja,

ettei sana "Malmi" vielä kerro asunnonostajalle juuri mitään. Malmilla on sekä kerrostaloja, pienkerrostaloja, rivitaloja että omakotitaloja. Välittäjien puheissa on kuitenkin havaittavissa erotteluja Ylä-Malmin ja Ala-Malmin välillä. Ylä-Malmi esiintyy erään haastattelun mukaan asuntokaupassa Ala-Malmia korkeamman statuksen alueena. Tämä selittyy sillä, että sosiaalista asuntotuotantoa on Ylä-Malmilla vähemmän ja pientaloasutus on siellä yhtenäisempää ja jatkuvampaa. Pientalovaltainen Tapaninvainio erottuu toisen välittäjän mukaan sekä ostajien asenteissa että myyntipuheessa muuta aluetta arvostetumpana ja siellä sijaitsevat Malmin "paremmat osoitteet".

Tärkein yksittäinen attraktiotekijä Malmilla ovat "*hyvät julkisen liikenteen yhteydet*". Tällä viitataan nopeaan junayhteyteen ja hyvään sisäiseen bussilinjastoon. Erityisesti nuorten lapsiperheiden kannalta hyvät kulkuyhteydet ovat vetoimatekijä, koska autoa ei välttämättä tarvitse hankkia. Myyntiargumenttina se on ylivoimaisesti käytetyin. Toinen keskeinen argumentti oli haastatteluissa "*alueen hyvät palvelut*". Vaikka keskuksen ja radanvarren alueet ovat asumisen kannalta pientaloalueita vähemmän arvostettuja, niin pientalojakin markkinoitaessa aluekeskus ja rautatieyhteys Helsingin keskustaan ovat käytettyjä myyntivaltteja. Malmin erityisenä vahvuutena pidettiin sitä, että sillä on selkeästi erottuva keskusta, joka on radan molemmin puolin helppo identifioida. Fallkulla, Tapanilan Eräliikuntakeskus ja lentokenttä tulivat niin ikään esiin valtteina. Kuvattaessa Malmia kaupungiksi, sana "kaupunki" näyttäytyy asuntomarkkinapuheessa myönteisenä diskursiivisena kategoriana. Haastattelujen asukkaiden tapaan asuntokauppiat kuvaavat Malmia "kaupungiksi kaupungissa". Erään välittäjän mukaan Malmi on yhdyskuntarakenteellisesti kaupunki selkeämmin kuin esimerkiksi Itäkeskus. Jos Malmilla vielä olisi Stockmannin tavaratalo, se olisi välittäjän mukaan "oikea kaupunki".

Alueen maine kokonaisuutena on yhden välittäjän mukaan selvästi parempi kuin esimerkiksi Kontulan. Kahden muun haastattelun mukaan Malmia ei asuntokaupassa, etenkin sen myynti-ilmoittelussa, huomioida itsenäisenä ja yhtenäisenä alueellisena kokonaisuutena. Asuntojen myyntiargumentit arvioidaan tapauskohtaisesti riippuen siitä, minkälaista huoneistoa ollaan markkinoimassa. Myynti-ilmoittelussa saatetaan tosin puhua laajemmin Malmin talousalueesta tai Malmi - Tapanila -akselista. Tilanne on erään välittäjän mielestä vakiintunut siten, että asiakkaat eivät etsi Malmilta "osoitetta" Kaivopuiston tai Eiran tapaan.

Neljän välittäjän haastattelut antavat viitteitä siitä, ettei Malmilla kokonaisuudessaan ole selkeää imagoa tai nimeä asuntokaupassa siten, että tämän voisi olettaa merkittävästi heiluttavan alueen hintatasoa suuntaan tai toiseen. Yllättävää on sekin, etteivät asuntovälittäjät juurikaan korosta alueen paikallisia identiteettitekijöitä, kuten alueen historiaa, vaikka haastattelujen asukkaiden puheissa tämä nousee selvästi esiin Malmin arvostettuna ominaisuutena. Ottaen huomioon noin sata vuotta pitkän rakennetun ympäristön historian verrattuna moniin muihin Helsingin esikaupunkialueisiin tämä olisi ollut odotettavissa edes jollakin tavalla. On toki mahdollista, ettei näin tarvitse tehdä, sillä erään asuntovälittäjän mukaan suurin osa hänen välitysketjunsa asiakkaista on asunut Malmilla jo aikaisemmin. Heille alueen historia oli ollut entuudestaan tuttu. Muualta muuttavat

taas eivät välittäjän mukaan tiedä Malmista käytännössä muuta kuin ehkä "lentokentän" ja "mustalaiset".

6.4 MaTaPuPu - brandiko?

Puhuttaessa Malmista hallinnollisena yksikkönä viitataan usein MaTaPuPu-sanalyhenteeseen. Lyhenne viittaa ennen kaikkea Malmiin ja sen kolmeen naapurikaupunginosaan, jotka niinkään sijaitsevat pääradan varressa. Tällöin on kyse termistä, joka omaksuttiin 1970-luvun aluesuunnittelussa. Vuonna 1972 hyväksytyn, niin sanotun MaTaPuPu-alueen (Malmi-Tapanila-Pukinmäki-Puistola) osayleiskaavan tavoitteena oli kasvattaa suuralueen väkiluku lähes kolminkertaiseksi ja keskittää palvelut ja työpaikat Malmin aseman yhteyteen (Herranen 1997, 177-179).

MaTaPuPu on jäänyt elämään paitsi alueen, niin ennen kaikkea paikallislehden nimenä. Malmin ja sen lähialueen asukkaat seuraavat viikoittain ilmestyvää ilmaisjakelulehteä hyvin ahkerasti.

Erittäin hyvä lehti. Eryityisesti urheilu on alueidentiteettiä rakentava asia. Nyt jutut ovat alkaneet käsitellä enemmän Viikkiä ja Pakilaa, jotka ovat uusina alueina tulleet mukaan lehden jake-luun. (Mies, 71, eläkeläinen)

Voisiko MaTaPuPua pitää brandina? Onko se jotakin, joka elää leimana tai tavaramerkkinä arjessa. Ainakin taksikuskien työtä nimitys sivuaa. Pääkaupunkiseudulla painajaismaisimpana sokkelona pidetään "MaTaPuPua". Helsingin Taksiautoilijoiden toiminnanjohtaja arvioi City-lehdessä⁵, että "alueen asemakaava on hyvin sekava, siellä on paljon pieniä kujia ja pientaloasutusta. Ehdottomasti vaikein alue monelle taksikuskille".

Branditunnistetaan tyypillisesti visuaalisen ulkomuodon kautta. Esimerkiksi yrityksen, tuotteen tai palvelun tunnus ja visuaalinen tyyli ovat tunnistamisen kohteena. Kaupunkibrändin viestimisestä on todettu, että kyse ei ole imelästä kakun kuorrutuksesta, vaan tosiasiallisesta kaupungin vahvuuksien kertomisesta erottuvasti ja tehokkaasti. Tästä syystä on oltava tietoinen kaupungin tai sen osan identiteetistä. (Koskinen 2002; Kostiainen 2001; Raunio 2001.)

Kaupunginosa ei ole olemassa ilman mielikuvia, siksi MaTaPuPun kaltainen iskusana voisi viehättää juuri trendikkäänä "retro-nimenä". Myös MaTaPuPu on tulkittavissa brandiksi. Se on jo omaksuttu esimerkiksi paikallisen lintuyhdistyksen nimen etuliitteeksi (MaTaPuPu Birding Society). Lyhenteenä MaTaPuPu on hauska, mutta tuntuu viittaavan 1970-luvun lähiöitymiseen, rationaaliseen kaupunkisuunnitteluun, asukasdemokratiaan ja alueliitoksiin - mikä mielikuva onkin pitkälle oikea.

7 Kolme Malmia: perusesikaupunki, lähiöityvä kylä ja monisärmäinen aluekeskus

Tarkastelumme pohjalta jäsentyy ideaalityyppinen yleistys Malmin karaktääristä. Erilaisia aineistoja käyttämällä olemme pyrkineet luomaan yksityiskohtia sisältävän, kuitenkin "pysäytetyn" kokonaiskuvaus helsinkiläisestä kaupunginosasta, Malmista. Malmilla on

5 City 09/2002, 32

mahdollista tulkita olevan useita alueidentiteettejä. Ne eivät ole toisi-
aan poissulkevia, vaan Malmin karaktääri on niitä kaikkia yhdessä.
Tällaista moniprofiilisuutta voitaneen pitää Malmin rakenteellisena
vahvuutena. Tämä merkinnee esimerkiksi sitä, että Malmi voi rea-
goida herkästi, mutta ei liian voimakkaasti yhteiskunnallisiin muu-
toksiin kuten talouden heilahteluihin. Monimuotoisuus kaupunkira-
kenteessa ja -rakenteissa saattaa olla Malmin vakuutus tulevaisuu-
den varalle. Kuvaus kattaa seuraavat kolme erinäkökulmaista, alu-
een vaihtelevia ominaispiirteitä ja erilaisia painotuksia sisältävää pro-
filointia:

1. Perusesikaupunki - kelpo-Malmi

Malmilaiset mieltävät tyypillisesti olevansa tavallisia, keskivertokan-
salaisia ja rehellisiä työtä tekeviä perusihmisiä. Tätä sosiaalista piir-
rettä Malmissa ja malmilaisuudessa arvostetaan.

Useimmat asukkaat tuntevat olevansa enemmän ja enemmän-
kin helsinkiläisiä kuin malmilaisia. Verrattuna Helsinkiin kokonaisu-
udessaan, lapsiperheitä on runsaasti. Alueelta löytyvät kaikki tarpeel-
liset peruspalvelut. Asuntojen hintataso on kohtuullinen kaupungin
yleiseen tasoon nähden. Malmilta ei haeta "osoitetta".

Raja yksityisen ja julkisen välillä ei ole jyrkkä. Kadut, pihat ja
muut kulkuväylät ovat joustavasti monenlaisessa käytössä. Samoin
asukkaat hakeutuvat erinäisille avoimille, vaikka ei aivan virallisille
ulkoiluvyöhykkeille, hiekkateille, peltoaukeille. Näin kaupunginosa-
reuna-alueet, ehkä joutomaat näyttävät suosittuina arjen aree-
noina.

Malmia ei mielletä, ehkä sen ydinkeskustaa lukuun ottamatta,
lähiöksi. Eri ikäistä pientaloasutusta on paljon. Eräät naapurialueet
ja saarekkeet Malmin sisällä ovat kuitenkin luonteeltaan selkeästi
lähiömäisiä. Kaupunkimaisuutta lisää asumisen ja työpaikkojen se-
koittuminen. Erilaiset liikennemuodot ovat käytössä, ja lapsiperhe-
kin selviää ilman autoa.

2. Lähiöityvä kylä - kyläurbaani-Malmi

Kylämäisyys liittyy niin yhdyskuntarakenteeseen kuin elämänme-
noonkin. Kyläkuva koostuu tyyliään ja iältään erilaisista ja toisis-
taan poikkeavista rakennuksista. Rakennuskanta on kerroksellinen,
uutta ja vanhaa on sisäkkäin ja lomittain sekoittuneena. Kylämäi-
syys perustuu toisaalta siihen, että alueen sisällä on itsenäisiä pik-
kukyläiä. Malmi on kyläkeskuksena kasvanut Helsingin kylkeen ja sii-
tä on jo ennen emokaupunkiin liittämistä tullut sen esikaupunki.

Viimeksi aluetta uudistettiin voimakkaasti 1980-luvulla, ja vaikka
Malmin keskustan rakennustehokkuuksia nostettiin, säilyi ympäröi-
vän alueen pienimuotoinen vanha katuverkosto. Malmi ja monet sen
naapurialueet ovat paikoin hyvinkin pientalovaltaisia ja alueelta löy-
tyy jopa asemakaavoittamaton muutaman kymmenen asukkaan kylä.

Runsaiden muuntuvien tilojen valikoimaa ovat hyödyntäneet yri-
tykset. Malmin yrityksille ja toimipaikoille on ominaista pienimuotoi-
suus ja monipuolisuus. Lukuisat pikkukauppiat ylläpitävät kyläiden-
titeettiä. Mutkattomuus ja välittömyys ovat asenteena. Asukkailla tal-
koohenki ja yhteistoiminta ovat arvossaan. Urheiluseurat kokoavat
paikallista väestöä. Malmin tunnelma saattaa tuntua pysähtyneeltä.

Matala ja tiivis rakentaminen suosii kevyttä liikennettä, etenkin pyöräilyä myös päivittäisliikenteenä. Pyöräilyllä on Malmilla oma, ehkä keskimääräistä merkittävämpi asemansa liikennejärjestelmässä ja katukuvassa.

3. Monisärmäinen aluekeskus - MaTaPuPu-Malmi

Rakentamistehokkuus kasvaa selvästi siirryttäessä Malmin reunoilta kohti sen toiminnallista keskustaa. Malmilla onkin selkeä keskustansa, vaikka alueen rajat vaihtelevat virallisten määrittelyjen ja arkikokemusten mukaan. Malmia luonnehditaan yleisesti kaupungiksi kaupungin sisällä, ikään kuin puoli-itseenäiseksi Helsingin esikaupunkialueeksi. Malmi ei rajaudu maastollisiin tunnusmerkkeihin, kuten rantaan tai liikenneväyliin. Tosin rata, kehätie ja moottoritie leikkaavat kaupunginosaa.

Aluekeskuksessa on monipuoliset kaupalliset ja julkiset palvelut kuten kansaneläkelaitoksen toimisto, sosiaalikeskus ja Alko. Kulttuuripalvelut on keskitetty Malmitaloon. Suuret kauppakeskukset ovat vieneet autoilevaa asiakaskuntaa osin Malmin ulkopuolelle. Aluekeskus on kuitenkin edelleen säilynyt ympäröivien, koillisten asuinalueiden kannalta merkittävänä asoimispaikkana. Aluekeskus jakautuu radanvarren molemmin puolin ja sitä yhdistää raiteita ylittävä silta-rakenne.

Erilaiset eritasoratkaisut synnyttävät aluekeskuksessa sekavuutta ja hankaloittavat pysäköintiä. Henkilöautot, liityntälinja-autot, rautatie, Malmin lentokenttä ja Helsinki-Vantaan lentokenttä muodostavat paikallistodellisuuden, joka näkyy ja kuuluu koko alueella. Julkinen liikenne toimii tehokkaasti myös muiden aluekeskusten eli Helsingin keskustan ja Itäkeskuksen suuntiin.

Kaupunki liikkeessä

Malmi ei voi pysähtyä. Kaupungin rakentamisen ja uudistamisen prosesseissa rakennettu miljöö, tilat ja niiden käyttäjät edellyttävät ympäristön muokkaamista uusiin tilanteisiin. Voidaanko Malmin kaupunkisuunnittelussa välttää kilpailutilannetta vanhan ja uuden karakterin välillä? Voisiko uusi, entisestä paljonkin poikkeava identiteetti rakentua vanhan(-ojen) pohjalle? Olemassa olevat toiminnot voidaan nähdä aluetta profiloivina, mutta suunnitellun asuinalueen merkitystä ja etenkin alueen profiilia kohottavaa vaikutusta on vaikeampi ennustaa. Voisiko paikan uskäyttö johtaa jonkin uuden kukoistukseen? Tämä saattaisi olla ideaalitalanne suunnittelijoiden näkökulmasta.

Malmin urbaaniin kylämäisyyteen liittyvää tematiikkaa voidaan jatkossa pyrkiä nostamaan esiin suunnittelussa. Liittymiä Malmin historiaan ei ole syytä väheksyä. Paikan hengen jatkuvuuden kannalta lienee tärkeää, että perinteet säilyvät maisemassa. Tämä voi merkitä rakennushistoriallisten kerrostumien, paikallisten heikkojen ja iduillaan olevien yritystoimintojen kunnioittamista sekä edullista ja tervettä pientalorakentamista. Lyhytnäköisen ulkoisen kilpailukyvyyn sijaan pitkäjänteisen paikallisen strategian lähtökohta voisi olla pienimuotoisen elinkeinoelämän toimintaympäristön kehittäminen. Etäviestinnän kehittyessä verkko-osallistuminen ja -keskustelut kaupunginosan kotisivuilla tekevät osaltaan todelliseksi 24 tuntia auki olevan kaupungin.

Tilojen luonne	Rakennustyyppi	Kerroslukumäärä	Ominaisuudet
pieni yksittäinen tila	liikerakennus	yksikerroksinen	luontuu parhaiten erityiskäyttöihin
laaja yksittäinen tila	asema	yksikerroksinen	muunneltavuus, vaikeus jakaa tilaa pienempiin osiin
pienet kertautuvat tilat	työpaja	muutama kerros	pieni yksikkökoko, vaikea saavutettavuus
laajat kertautuvat tilat	tehdas	useampikerroksinen	muunneltavuus, vaikeus jakaa tilaa

Taulukko 2. Neljän tyyppisiä historiallisia liike-, teollisuus- ja palvelutiloja (vrt. Stratton 2000, 48).

Kaikissa tapauksissa liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen on huomioimisen arvoista. Siinä missä raideliikenne on Malmin elinehto, pyörätiet ovat ehkä voimakkaammin juuri identiteetti- ja imago-kysymys. Kevyen liikenteen verkostoa voidaan vahvistaa nykyisestä. Raideliikenteen kehittäminen puolestaan on ollut esillä esimerkiksi Jokeri-rata suunnitelmissa. Pikaraitiolinjan ympärille voisi Malmillekin rakentaa kaupunginosan identiteettiä ja sovittaa sitä kaupungin arkkitehtuuriin kuten esimerkiksi Ranskan Strasbourgissa on tehty (<http://www.multimania.com/dmasson>.) Voitaisiinko kaupunkiarkkitehtuuri ja sähköiset palvelut rakentaa tukemaan toisiaan? Esimerkiksi mobiilipalvelut vaikuttavat ihmisten liikkeisiin. Paikallisjunaa tai raitiovaunua voi pitää jonkinlaisena "puhekoppina" ei vain yksipuolisesti joukkoliikennevälineenä. Matkustajat ehkä lukevat tulevaisuudessa MaTaPuPu-lehden sähköisen version aamujunassa edellisen penkin selkänojasta.

Kuva nykyisestä Malmista välittyä alueen ulkopuolisille usein liikuvan junan ikkunasta. Imagonrakentamisen ja sen strategioiden kannalta Malmin etuna on moniin muihin kaupunginosiin verrattuna se, että Helsingin keskustasta päärataa pitkin pohjoiseen, tai päinvastoin, matkaavaan on käytännössä pakko kulkea Malmin läpi. Tällaista visuaalisen markkinoinnin etulyöntiasemaa voisi hyödyntää. Junastakin näkyviä vanhoja teollisuuskäytössä olevia tiloja voidaan tyyppitellä niiden luonteen ja ominaisuuksien mukaan (vrt. Taulukko 2). Suojelupäätökset ovat osa kaupunkipolitiikkaa ja olemassa olevan kaupunkikulttuurin suosimista. Uusien käyttömuotojen toteuttaminen vanhoissa tiloissa on vaativa hanke. Ongelmana voivat olla kustannukset toisin sanoen kysymys siitä, kuka ja ketkä maksavat kiinteistöjen kehittämisen ja jatkossa niiden käyttökustannukset.

Malmin kaupunginosan rakentuminen ei ole selkeä. Hallinnollisesti sen rajat ovat vaihdelleet sen mukaan, mitä alueita siihen on kulloinkin liitetty. Samoin asukkaiden käsitykset alueesta saattavat vaihdella sen suhteen, missä päin kaupunginosaa he asuvat. Ehkä osin nurkkakuntaistakin kyläidentiteettiä laajempaa, muotoaan löytävää "koillista identiteettiä" olisi juuri kaupunkisuunnittelun kautta mahdollista tukea.

Rakennettaessa uutta kysymme, miten se paitsi sijoittuu, niin myös miten se sosiaalisesti ja kulttuurisesti sovituu alueelle. Tällaisesta kaupunginosatasolla tapahtuvasta täydennysrakentamisesta on eräänä esimerkkinä Malmin kenttäalueen rakentaminen. Lento-

Taulukko 3. Asuinalueen muuttuva identiteetti: neljä näkökulmaa paikallisuuteen ja paikalliseen kulttuuriin. (Vrt. Kopomaa 2001.)

	alueidentiteetti säilyy	alueidentiteetti muuttuu
Vahva yhteys ympäristöön	INTEGROITUMINEN - toiminta entisen luonteista ja 'uusi' ympäristö on kiinteästi sidoksissa 'vanhaan'	SULAUTUMINEN - ympäristö on kollektiivisen ususkäytön ja aktiivisen kuluksen kohteena uutena paikallisena keskuksena
Heikko yhteys ympäristöön	ERIYTYMINEN - aluetta täydentävät miljööt elävät omina saarekkeinaan	MARGINALISOITUMINEN - alueella on uusia käyttömuotoja ja -ympäristöjä, yhteys 'alkuperäiseen' paikallisyhteisöön etäinen

kenttä on tunnetusti ollut Malmin vahvimpia imagotekijöitä. Kenttäalueen historia alkaa 1930-luvun lopulta eli reilun 60 vuoden takaa.

Täydennysrakentamisen ja uusrakentamisen yhteydessä kaupunki tiivistyy ja rakentuu tavalla, jonka vaikutukset ovat alueen identiteetin kannalta karkeasti ottaen neljän tyyppisiä (Taulukko 3). Säilytettäessä alue entisenlaisessa käytössä sen yhteys voi sijaintiympäristöönsä olla vahva (integroituminen). Uutta asuinalueetta rakennettaessa tämä merkitsee, että uudisrakennettu osa jatkaa sijaintiympäristönsä asumisen perinteitä ja lomittuu kiinteästi osaksi "vanhaa". Jos taas yhteys vanhaan ympäristöön on heikko, niin uusi naapurusto voi toimia itsenäisenä, suljettunakin saarekkeena (eriytyminen).

Kolmanneksi uutta asuin ympäristöä rakennettaessa voidaan olla tilanteessa, jossa alueen identiteetti muuttuu. Uudessa käyttömuodossaan kaupunginosansa voi muotoutua uudeksi toiminnalliseksi tai symboliseksi keskuksiksi (sulautuminen). Tällöin viimeksi rakennettu ympäristö määrittyy paikallisesti suosittuna ja vetovoimaisena ympäristönä.

Neljäs kehitysvaihtoehto, jossa alueidentiteetti muuttuu, on, että uusi alueelle sijoittuva käyttömuoto tai toiminta ei "istu paikkaan", vaan yhteys rakentuvaan yhdyskuntaan jää heikoksi tai toteutumatta (marginalisoituminen). Keskeinen ja asuinalueen identiteettiä muokkaava naapurusto muotoutuu tällöin esimerkiksi aidatuksi asuin-yhteisöksi, joka turvallisuuttaan vaalien näyttäytyä tarkasti vartioitui- na ja suljettuina kortteleina.

Entä Malmilla, arvostavatko tulevat asukkaat ehkä "tavallisuutta", samaistuvatko he helsinkiläiseen keskivertoihmiseen? Joillekin kaupunkilaisille Malmi saattaa näyttäytyä edullisena ja hyvän hintalaatu -suhteen omaavana asuin ympäristönä - ikään kuin asumisen "Pirkka-tuotteena" tai "Toyota Corollana". Muuttuvan, "liikkeessä olevan" Malmin kaupunginosan sosiaalis-kulttuurinen painoarvo kiinnostaa sekä nykyistä asujaimistoa että tulevia asukkaita.

Seuraavana Pukimäki ...

Lähteet

Alasalmi, Päivi (1989). Malmia. Malmin kuvalehti 1989, 30.

Anderson, Benedict (1983). *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. Verso, London.

Augé, Marc (2000). *Airports*. Teoksessa *City A-Z*, (toim.) Steve Pile & Nigel Thrift. Routledge, New York, London, 8-9.

Augé, Marc (1995). *Non-places*. Verso, London.

Bijker, W. B. & Law, J. (1995) (toim.). *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. MIT Press, Cambridge, MA.

Böhme, Gernot (1998). "Atmosphäre als Begriff der Ästhetik". *Daidalos* 68, 80-89.

Castells, Manuel (2002). *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, (toim.) Ida Susser. Blackwell, Oxford.

Fishman, R. (1995). *America's new city: Megalopolis unbound*. Teoksessa *America's cities. Problems and prospects*, (toim.) R. L. Kemp. Aldershot, Brookfield, 117-136.

Graham, Stephen (2001). *FlowCity. Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis*. *DISP* 144, 4-11.

Hall, Peter (1996). *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Blackwell Publishers Inc, Oxford, UK.

Helsingin kaupungin tietokeskus (2001). *Helsinki alueittain 2001*. <http://www.hel.fi/tietokeskus/tilastoja/HelsinkiAlueittain2001.pdf>

Helsingin Yleiskaava 2002. *Maankäytön kehityskuva 14.6.2001*. (<http://www.hel.fi/ksv>).

Helsinki kaavoittaa ja suunnittelee liikennettä (2002). *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoituskatsaus 2002*.

Herranen, Timo (1997). *Esikaupunkialueet 1970- ja 1980-luvulla*. MaTaPuPu. Teoksessa *Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 1*, (toim.) Oiva Turpeinen & Timo Herranen & Kai Hoffman. Helsingin kaupunki, Helsinki.

Ilmonen, Mervi (1997). *Vuokralla Helsingissä. Teoksessa Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla*, (toim.) Mervi Ilmonen & Markku Lankinen & Hilikka Lehtonen & Jon Maury & Jani Päivänen. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1997:2.

Ilonen, Juha (1996). Valta, voima ja kunnia. Kaupungin purkaminen ja rakentaminen sukupolven ja arvojen murroksessa. Tieteessä tapahtuu 1996:4, 11-13.

Karvonen, Erkki (2000). Kaupunkimarkkinointi globaalissa kilpailutilanteessa. Esimerkkeinä Jyväskylän, Tampereen ja Turun kaupunkiseudut. Teoksessa Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista, (toim.) Juha Kostiainen. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Keinänen, Olli & Tuomikoski, Hannu (1988). Köyhän Stokka - hyvin suunnitellun kaupungin häviö. Yhteiskuntasuunnittelu 1988:3, 27-32.

Kopomaa, Timo (1995). Kaupunkipuiston käytöt. Elämää Helsingin puistoissa ja ulkoilualueilla. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1995:5. Helsinki.

Kopomaa, Timo (1997). Tori - marginaali - haastava kaupunki. Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä. SKS, Helsinki.

Korhonen, Erkki & Lindblom, Maria & Lindroos, Annukka & Maury, Jon & Mäenpää, Pasi & Sundman, Mikael & Vuolanto, Timo (2000). Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:1.

Koskela, Hille (1997). Tilapuoli sukupuoli. Teoksessa Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen, (toim.) Tuukka Haarni & Marko Karvinen & Hille Koskela & Sirpa Tani. Vastapaino, Tampere.

Koski, Riitta (2002). Pohjalaisen yrittäjyyden synty ja leviäminen. Universitas Wasaensis, Vaasa.

Koskinen, Jari (2002). Saako paha palkkansa? Katsaus mielikuva maailmaan. Verkkojulkaisu Mediumi 1:2001 [<http://www.m-cult/mediumi/>].

Kostiainen, Juha (2001) (toim.). Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Kärkkäinen, Sami (1989). Kapakat muuttuivat pubeiksi - menikö malmilaisuus mukana? Malmin kuvalehti 1989, 28.

Laurila, Aarne (1984). Malmin pojan maailma. Werner Söderström osakeyhtiö, Porvoo.

Lehtonen, Hilikka (1997). Johdanto. Teoksessa Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen, (toim.) Mervi Ilmonen & Markku Lankinen & Hilikka Lehtonen & Jon Maury & Jani Päivänen. Helsingin seudulla. YTV. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1997:2.

Lehtonen, Turo-Kimmo & Mäenpää, Pasi (1997). Valtava mustekala. Kuinka kauppakeskusta käytetään? Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1997:6. Helsinki.

Lynch, Kevin (1981). *Good City Form*. MIT Press, Cambridge, London.

Mäenpää, Pasi & Aniluoto, Arto & Manninen, Rikhard & Villanen, Sampo (2000). Sanat kivettyivät kaupungiksi: Tutkimus Helsingin kaupunkisuunnittelun prosesseista ja ihanteista. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 83. Espoo.

Norberg-Schulz, Christian (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli, New York.

Ojankoski, Teija (1998). Oikea pieni kaupunki. Maantieteen ja asukkaiden näkökulma suomalaiseen pikkukaupunkiin. Turun yliopiston julkaisuja. Sarja C. Osa 142, Turku.

Paasi, Anssi (1998). Alueiden renessanssi ja identiteettipuhe. Teoksessa *Missä on tässä?*, Sakari Hänninen (toim.). SoPhi, Jyväskylän yliopisto, 170-190.

Pirkkamaa, Stiina-Liisa (1989). Malmi, maineikas kautta aikojen. Malmi-seura, Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto, Helsingin kaupunki.

Podmore, Julie (1998). (Re)Reading the 'Loft Living' *Habitus* in Montréal's Inner City. *International Journal of Urban & Regional Research*, Vol. 22: 2, 283-302.

Pulma, Panu (2000). Normien rikkojat ja kontrolli. Teoksessa *Helsingin historia vuodesta 1945*. Osa 2, (toim.) Harry Schulman & Panu Pulma & Seppo Aalto. Helsingin kaupunki, Helsinki, 199-242.

Päivänen, Jani (1997): Espoon eteläranta asuntomarkkinoilla. Teoksessa *Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla*, (toim.) Mervi Ilmonen & Markku Lankinen & Hilikka Lehtonen & Jon Maury & Jani Päivänen. YTV. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1997:2.

Pärssinen, Kari (1989). Paikan henkeä etsimässä. *Malmin kuvalehti* 1989, 24-26.

Pääkaupunkiseudun pyöräliikennetutkimus 1997 (1998). YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki.

Rajanti, Taina (2002). Helsingin autojärjestelmä - juurtunut teknologia. Teoksessa *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*, (toim.) Marja Järvelä & Katinka Lybäck & Marika Jokinen. Jyväskylän yliopisto, Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos, Jyväskylä, 28-48.

Rapoport, Amos (1982). *The Meaning of the Built Environment. A Nonverbal Communication Approach*. Sage, Beverly Hills.

Rapoport, Amos (1990). *Systems of activities and systems of settings*. Teoksessa *Domestic architecture and the use of space. An interdisciplinary cross-cultural study*, (toim.) Susan Kent. Cambridge University Press, Cambridge, 9-20.

Raunio, Mika (2001). *Osaajat valintojen kentällä*. Helsingin, Tampereen, Turun, Jyväskylän, Porin ja Seinäjoen seutujen vetovoimaisuus virtaavassa maailmassa. Tampereen yliopisto, Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö. Sente-julkaisuja 11/2001.

Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. Pion Limited, London.

Salastie, Riitta & Mutanen, Johanna (1999). *Vanha Tapanila. Selvitys puutaloalueen rakennuskannasta ja rakennussuojelukohteet*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1999:8.

Salminen, Kimmo (1999). *Paikallisen julkisuuden nostattaminen kaupunkiseuduilla. Uuden mediateknologian ja verkkoviestinnän vuorovaikutuksen kysymyksenasettelua*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Keskustelualoitteita 1999:2. Helsinki.

Stadipiiri (2000) (toim.). *Urbs - Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*. Helsingin kaupungin tietokeskus, Edita, Helsinki.

Stratton, Michael (2000). *Understanding the potential: location, configuration and conversion options*. Teoksessa *Industrial Buildings: Conservation and Regeneration*, (toim.) Michael Stratton. E & FN Spon, London, 30-56.

Stuart, Hall (1999). *Identiteetti. Suom. ja toim. Mikko Lehtonen & Juha Herkman*. Vastapaino.

Syvänen, Matti (1991). *Lasten elintilan kaventuminen*. Teoksessa *Auto, terveys ja ympäristö*, (toim.) Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo, Elina Hemminki. Gaudeamus, Helsinki, 167-177.

Trancik, Roger (1986). *Finding Lost Space. Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold, New York.

Tuominen, Elina (2001). *Pitäjä - lähiö - kaupunginosa: Koillisen Helsingin ominaispiirteitä*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2001:4.

Vartiainen, Perttu (1998). *Paikallisen ja globaalin uusi välitön yhteys vai epäjärjestys*. Teoksessa *Missä on tässä?*, (toim.) Sakari Hänninen. SoPhi, Jyväskylän yliopisto, 148-169.

YTV:n aluesarjat (<http://hel03.novogroup.com/asarjat/>)

Äikäs, Topi Antti (2001). Imagosta maisemaan: esimerkkeinä Turun ja Oulun kaupunki-imagojen rakentaminen. Oulun Yliopisto, Maantieteen laitos.

Äikäs, Topi Antti (2001). Kaupunki ja kaupunkikulttuuri: Murroksia ja liittymiä. Oulun kaupungin tiedotuslehti Rumputus 5/2001, 3.

Julkaisemattomat lähteet

Helsingin kaupunki. Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 1.11.2001. Kslk 2001-449.

Jurvanen, Topi (1995). Stadi, Malmi ja kaupunkialueen julkiset tilat malmilaisten nuorten alueellisissa identiteeteissä. Helsingin yliopisto, Valtiotieteellinen tiedekunta, sosiologian laitos. Pro gradu -tutkielma.

Kopomaa, Timo (2001). Strategies for Temporary Uses. Project Meeting Urban Catalysts, Berlin 5.5.2001 (julkaisematon alustus).

Lehtinen, Ari (1983). Alueidentiteetin ja paikallishallinnon kehityksen ristiriita Malmilla. Helsingin yliopisto, maantieteen laitos, suunnittelumaantiede. Pro gradu -tutkielma.

Salmi, Risto (2002). Mustalaisleiristä kivikyläksi, muistelu, 8 s.

Summanen, Juha (1987). Malmi suunnittelun kohteena. Helsingin yliopisto, maantieteen laitos, suunnittelumaantiede. Pro gradu -tutkielma.

Liite 1. Haastattelujen teemat

1. Millainen on haastateltavan oma suhde ja sitoutuminen Malmin alueeseen?
2. Millainen on haastatellun oma asumismuoto ja asumista täydentävien tilojen käyttö?
3. Miten malmilaiset näkevät itsensä osana Helsinkiä ja suhteessa helsinkiläisyyteen?
4. Mikä on alueen ja paikallisyhteisön suhde ympäröiviin alueisiin, esimerkiksi Tapanilaan, Pukinmäkeen tai Puistolaan? Miten Malmi rajautuu?
5. Keitä malmilaiset ovat? Erottuuko heissä omia urbaaneja "heimojaan" tai ryhmiään (esim. ulkomaalaiset, kieliryhmät, romanit)?
6. Miten alueella ja alueelta liikutaan?
7. Miten seudun historia on esillä paikallisessa arjessa?
8. Mitä vahvoja (tehtaat, suuryritykset, kauppakeskukset) ja mitä heikkoja (kirpputorit ym.) toimintoja alueella on?
Miksi ja millainen vahvuus lentokenttä on ollut Malmin kannalta?
9. Mitkä ovat miesten tiloja ja mitkä ehkä naisten paikkoja?
10. Onko alueella koettuja sosiaalisia ongelmia?
11. Mitkä ovat pidetyimmät - tai vähiten pidetyt - paikat?
12. Millaisena haastateltava näkee Malmin seudun parhaan mahdollisen kehityksen tulevaisuudessa? Mikä on haastateltavan rooli tuossa kehityksessä?

Liite 2. Haastatteluaineiston kuvaus

Haastatteluja tehtiin 27 ja 14 niistä nauhoitettiin. Osa haastatteluista oli puhelinhaastatteluja. Haasteltavat olivat pääosin malmilaisia ja heidät valittiin soveltaen lumipallomenetelmää. Kolme haastatteluista ei asunut Malmilla, mutta oli Malmilla opiskelevia tai siellä pitkään työskennelleitä henkilöitä. Miehiä haastatteluista oli 14 ja naisia 13. Haastateltujen keski-ikä oli 51 vuotta. Nuorin haastatteluista oli 27-vuotias ja vanhin 76-vuotias. Eläkeläisiä oli kuusi. Lisäksi haastateltiin neljä pääkaupunkiseudun asuntovälittäjää.

Valitessamme haastateltavia halusimme saada ennen kaikkea asiantuntevaa ja monipuolista tietoa Malmin alueesta asuin- ja elinympäristönä. Valinnassa painotettiin erityistä paikallisasiantuntemusta omaavia henkilöitä ja heidät haastateltiin kasvokkaisissa haastattelutilanteissa. Haastateltavat valikoituivat sekä itä- että länsipuolelta päärataa ja he edustivat monipuolisesti eri asumismuotoja ja ammattiryhmiä. Pääosa oli pientaloasukkaita. Suhteessa Malmin pinta-alaan pientaloasumisella on merkittävä rooli alueella, vaikka suurempi osa malmilaisista asuukin kerrostaloissa. Haastatteluissa syntyneet malmilaiset kuvailivat suhdettaan asuinalueeseensa ja muualta muuttaneet kertoivat muuton syistä. Oheiseen taulukkoon on karkeasti jaoteltu haastateltujen esittämiä perusteluja sille, miksi he ovat asettuneet juuri Malmille.

Yhdeksän haastatteluista oli syntyneitä malmilaisia tai kotoisin koilliselta lähialueelta. He kertoivat olevansa varsin kiintyneitä alueeseensa. Juurtuminen riippuu aina suuresti asukkaan elinvaiheesta ja siinä on myös suuria yksilöllisiä eroja. Muualta muuttaneista puolet oli kotoisin Helsingistä ja vajaa puolet muualta Suomesta. Yksi oli kotoisin Virossa. Muuttosyyt olivat haastatteluilla varsin vaihtelevia. Tyypillisiä olivat muutto työpaikan lähelle tai opiskelu Malmilla. Jotkut olivat päätyneet alueelle "sattumalta", käytännössä vuokra-asunnon osoittamisen myötä.

Taulukko. Miksi asuu Malmilla (n=24)?

Syntynyt alueella	Työpaikka alueella	Opiskellut alueella	Pitää aluetta miellyttävänä	Liikenteelliset syyt	Sattuma
9	5	2	4	1	3

