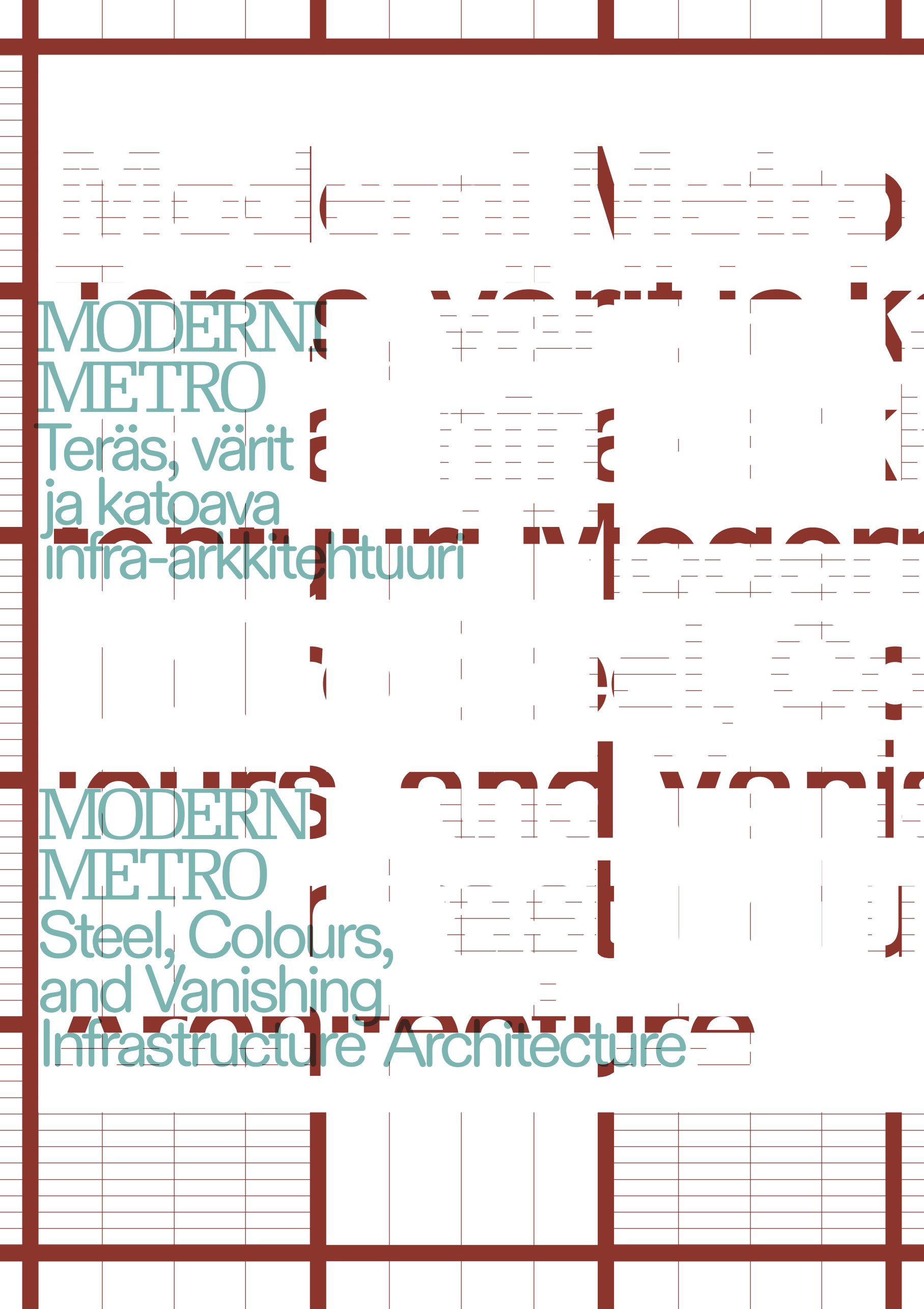




MODERN METRO

Teräs, värit
ja katoava
infra-arkkitehtuuri

MODERN METRO

Steel, Colours,
and Vanishing
Infrastructure Architecture



1



2

[Kuva 1] Metrovaunun kyydissä vuonna 2025. Penkkien muotoilu Börje Rajalin ja Antti Nurmesniemi. Kuva: Karita Rytivaara.
[Kuva 2] Herttoniemen asema, 1982. Kuva: Mauri Kylänpää.

[Image 1] Riding the metro train in 2025. Design of the benches by Börje Rajalin and Antti Nurmesniemi. Photo: Karita Rytivaara.
[Image 2] Herttoniemi metro station, 1982. Photo: Mauri Kylänpää.

MODERNI
METRO
Teräs, värit
ja katoava
infra-arkkitehtuuri

12.–19.6.2025

MODERN
METRO
Steel, Colours,
and Vanishing
Infrastructure Architecture

4

Esipuhe: Herttoniemen asema
osana Helsingin metron perintöä
Introduction: Herttoniemi Station
as Part of Helsinki Metro Heritage

6

Karita Rytivaara

Valokuvaessee: Modernin
metron (katoavaa) arkkitehtuuria

Photo Essay: The
(Disappearing) Architecture
of the Modern Metro

23

Jussi Laine

Asemamatkalla
On My Way to the Station

25

Olli Nieminen

Konstruktivismi ja
liikenteen tilat
Structuralism and Spaces
of Traffic

27

Merete Kemppainen

Sörnäisten metroaseman
julkiset tilat muutoksessa ja
niiden sosiaaliset jännitteet
Sörnäinen Metro Station:
Social Tensions and the
Transformation of the
Public Space

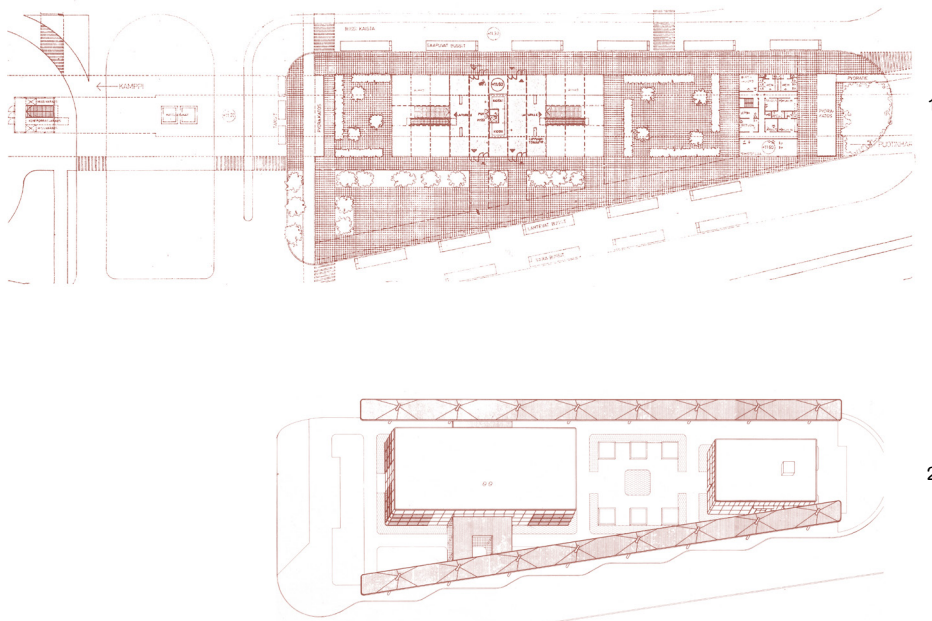
30

Karita Rytivaara

Herttoniemen metro-
aseman pienoismallit
Herttoniemi metro station
models

36

Kiitokset
Acknowledgements



ESIPUHE / INTRODUCTION

Herttoniemen asema osana Helsingin metron perintöä

Herttoniemen metroasema on yksi Helsingin ensimmäisistä metroasemista ja siten varhaisimpia jäänteitä kaupungin joukkoliikenteen mullistuksesta. Kun metroliikenne avautui vuonna 1982, käyttöön otettiin kuusi asemaa: Rautatientori, Hakaniemi, Kulosaari, Siilitie, Herttoniemi ja Itäkeskus. Suunnitelmissa oli jo tuolloin metron laajentaminen sekä itään että länteen, mutta vuonna 1969 rakentamispäätöksen jälkeen keskityttiin Kamppi-Itäkeskus (sill. Puotinharju) välille^[1]. Kamppiin asti päästiin tosin vasta vuonna 1983^[2].

Metron saaminen pääkaupunkiin oli vuosikymmenien ponnistus, jossa tekniikan ohella panostettiin muotoiluun. Helsingin metrotoimisto teetti selvityksiä arkkitehtuurin, muotoilun ja opasteiden suunnittelun tueksi. Asemat haluttiin keveiksi teräksen ja lasin avulla ja toteutettavan moduulimitoitettuna, mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti^[3]. Metron opasteet ja kartat laati suunnittelutoimisto G4 (Esko Miettinen - Esa Piironen arkkitehtitoimisto), kalustus- ja sisustustiimissä toimivat Yrjö Kukkapuro ja Simo Heikkilä ja itse metrovaunun muotoilivat Börje Rajalin ja Antti Nurmesniemi. Nämä suunnittelijat määrittivät metron yhtenäisen ilmeen ja paikallinen erottautuminen varmistettiin kutsumalla eri arkkitehtitoimistoja suunnittelemaan asemia tapauskohtaisesti^[4].

Arkkitehti-lehdessä vuonna 1972 (kuva 1) esiteltiin asemien luonnokset, joiden joukossa oli myös Herttoniemen (sill. Hiihtäjäntien) aseman, Arkkitehtitoimisto Bengt Lundstenin suunnitelma. Sen pohjalta Kaupunkisuunnittelu Oy:n arkkitehdit Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula suunnittelivat Herttoniemen aseman rakennukset ja kokonaisuus julkaistiin *Arkkitehti*-lehdessä vuonna 1981 (kuva 2) sekä *Suomi rakentaa 6* -näyttelyssä. Herttoniemen asema oli aikanaan ylpeyden aihe ja tärkeä liityntäasema Itäkeskuksen tapaan. Herttoniemen metroaseman tarkoituksena oli sulautua uuteen joukkoliikennejärjestelmään kustannustehokkaasti. Siten sen moduulimitoitettu arkkitehtuuri oli metrotoimiston

[Kuva 1] Lähde: Arkkitehtitoimisto Bengt Lundsten 1972.
[Kuva 2] Lähde: Kaupunkisuunnittelu Oy arkkitehdit Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula 1981.

[Image 1] Source: Arkkitehtitoimisto Bengt Lundsten 1972.
[Image 2] Source: Kaupunkisuunnittelu Oy arkkitehdit Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula 1981.

Herttoniemi Station as Part of Helsinki Metro Heritage

Herttoniemi Metro Station is one of the first metro stations in Helsinki and thus one of the earliest remnants of the city's public transportation revolution. When the metro service opened in 1982, six stations were launched: Rautatientori, Hakaniemi, Kulosaari, Siilitie, Herttoniemi, and Itäkeskus. At that time, plans were already in place for the metro to expand both eastward and westward, but after the construction decision in 1969, the focus was on the stretch from Kamppi to Itäkeskus (then Puotinharju)^[1]. However, the metro only reached Kamppi in 1983^[2].

Bringing the metro to the capital was a decades-long effort, in which both technology and design were prioritized. The Helsinki Metro Office commissioned studies to support the design of architecture, design, and signage. The stations were envisioned to be lightweight, using steel and glass, and implemented in modular dimensions as efficiently as possible^[3]. The design office G4 (Esko Miettinen - Esa Piironen architect firm) created the signage and maps, while the furnishing and interior design teams were led by Yrjö Kukkapuro and Simo Heikkilä. The design of the metro train was done by Börje Rajalin and Antti Nurmesniemi. These designers defined the metro's uniform look, while local differentiation was ensured by commissioning various architectural offices to design the stations individually^[4].

In the 1972 issue of *Finnish Architectural Review* (No. 1), station sketches were presented, including the design for Herttoniemi (then Hiihtäjäntie) station by Bengt Lundsten's architecture firm (image 1). Based on these sketches, architects Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula from Kaupunkisuunnittelu Oy designed the buildings and overall structure of Herttoniemi station. The final design was published in *Finnish Architectural Review* in 1981 (No. 3) and showcased at the *Suomi Rakentaa 6* exhibition (image 2). Herttoniemi station was once a point of pride, a significant transfer station, similar to Itäkeskus. The purpose of Herttoniemi metro station was

ohjeiden ja budjettirajoitteiden ohjaamaa. Rakennuksiin ja katoksiin saatiin rajoitteista huolimatta pelkistettyä tyylikkyyttä. Arkkitehti Jarmo Maunula kommentoi vuonna 2018 paikallislehdessä pitävänsä edelleen lippuhallin valoisasta ja avarasta tilasta, joka pohjautui arkkitehti Bengt Lundstenin luonnokseen. Lisäksi hän arvosti hallin pyöreitä, osin kiiltävällä teräksellä päällystettyjä pylväitä, rakennusten pyöristettyjä nurkkia ja vihreää väriä^[6]. Nämä ovat säilyneet nykypäivään saakka. Herttoniemen asema kuului samojen arkkitehtien suunnittelemaan kolmen aseman ketjuun (Kulosaari–Siilitie–Herttoniemi)^[6]. Näistä vain Herttoniemen asema on säilynyt alkuperäisessä asussaan. Nyt uusi asemakaava ja rakentaminen uhkaa korvata sen. Helsingin vanhojen metroasemien alkuperäinen arkkitehtuuri on ollut 2010-luvulta lähtien muutosten ja purkamisen kohteena. Asemien arkkitehtuurin arvostus hakee edelleen paikkaansa.

Olisiko alkuperäisen metron arkkitehtuurissa identiteettiä, joka kantaisi pidemmälle tulevaisuuteen kuin nykyinen kehityssuunta antaa ymmärtää? Helsingin metroasemien ilmeestä vastasi aikanaan joukko taitavia suunnittelijoita. Ne sisältävät modernin ajan huippumuotoilua ja järjestelmäarkkitehtuuria. Suomessa katoaa myös Herttoniemen lippuhallin sukulausrakennuksia, 1970-luvulle tyyppillistä teräsarkkitehtuuria, jota puretaan kiihtyvää tahtia. Viimeisimpänä esimerkkinä Kouvolan keskuskirkon (arkkitehdit Jaakko ja Kaarina Laapotti, 1977) etenevät purkusuunnitelmat. Metroasemat ovat myös osa infrastruktuuria, joka usein jää kulttuuriperintödiskurssin ulkopuolelle. Helsingissä on paljon kaupunki-infraan liittyvää muotoilua, kuten vaikka paikallisjunien pysäkkejä, joiden arkkitehtuuri ansaitsisi lisätutkimusta.

Tämä julkaisu on osa näyttelyä *Moderni metro – teräs, värit ja katoava infra-arkkitehtuuri*, joka tarkastelee erityisesti Herttoniemen metroaseman näkökulmasta metron arjen moderneja ympäristöjä, katoavaa teräksistä järjestelmäarkkitehtuuria ja infrastruktuuriympäristöjen usein piiloon jäävää muotoilua. Voimmeko nähdä ne uudessa valossa, tutkia niitä tietoisemmin ja herkemmin? Tähän julkaisuun on koottu näyttelyn materiaalia: arkisto- ja nykyvalokuvia, jotka tutkivat metron alkuperäistä sisustusta, värejä ja arkkitehtuuria sekä dokumentaatio Herttoniemen metroaseman pienoismalleista. Keskustelun laajentamiseksi julkaisuun kirjoittajiksi on kutsuttu kolme tutkimuksellisia näkökulmia työssään hyödyntävää asiantuntijaa: muotoilija ja sisustusarkkitehti Jussi Laine, rakennushistoriaan erikoistunut arkkitehti Olli Nieminen ja väitöstutkija ja arkkitehti Merete Kempainen.

Nykyrakentaminen kannustaa purkamaan ja rakentamaan uutta. Asiantuntijat ja arkkitehdit ovat jo pitkään muistuttaneet korjaamisen ja uudelleenkäytön mahdollisuuksista ekologisessa kriisissä. Resurssiemme kannalta on tärkeää pohtia uudelleen, miten haluamme rakentaa. Myös Herttoniemen metroaseman arkkitehtuurin uudelleenarviointi voisi olla osa tätä muutosta.

KARITA RYTIVAARA on korjaussuunnittelun ja tutkimuksen parissa työskentelevä arkkitehti, joka opettaa osa-aikaisesti Aalto-yliopistossa (2019–). Hänen tutkimuksensa on pitkään keskittynyt modernin arjen arkkitehtuurin merkitykseen. Vuosina 2021–2023 Rytivaara toteutti Koneen Säätiön rahoittaman *Riisuttu runko* -projektin arkkitehti Kaisa Karvisen kanssa, keskittyen 1960–70-lukujen purettaviin rakennuksiin. Viimeaikaisiin julkaisuihin kuuluu *Layers of the Invisible* (Alvar Aalto Academy Seminar Proceedings, 2023) sekä *Revisiting Merihaka's Parking Structures P1 and P2* (Docomomo Conference Proceedings, Santiago, 2024).

LÄHTEET

- [1] Kylänpää, M., & Helsingin kaupunki. Metrotoimisto. 1982. *Helsingin metro 1982: Helsingfors metro 1982*. Helsingin kaupunki. s. 5–6, s. 66.
- [2] Tolmunen, T. 2016. *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön*. HSL-alueen joukkoliikenteen historia. s. 559.
- [3] Ylinen, J. & Ulkoalueen asemaryhmä, 1970. *Metron Asemasuunnittelun perusselvitykset, A2/1. Yleisiä ympäristöllisiä vaatimuksia*. s. 3.
- [4] Kylänpää 1982. s. 13–15.
- [5] Malve, R. 2018. *Herttoniemen metroaseman aarteet, Aseman julkisivujen vihreä lainattiin Pariisin metrosta*. Herttoniemeläinen. Herttoniemi-seura ry:n julkaisu.
- [6] Oy Kaupunkisuunnittelu AB/Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula, 1981. *Herttoniemen metroasema*. Arkkitehti. 3/1981. s. 36–39.

REFERENCES

- [1] Kylänpää, M., & City of Helsinki. *Helsinki City Metro Office*. 1982. *Helsingin metro 1982: Helsingfors metro 1982*. City of Helsinki. pp. 5–6, p. 66.
- [2] Tolmunen, T. 2016. *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön*. History of Public Transport in the HSL Area. p. 559.
- [3] Ylinen, J. & Ulkoalueen asemaryhmä, 1970. *Metron asemasuunnittelun perusselvitykset, A2/1. Yleisiä ympäristöllisiä vaatimuksia [Basic Studies for Metro Station Design, A2/1: General Environmental Requirements]*. p. 3.
- [4] Kylänpää 1982. pp. 13–15.
- [5] Malve, R. 2018. *Herttoniemen metroaseman aarteet, Aseman julkisivujen vihreä lainattiin Pariisin metrosta*. Herttoniemeläinen. Publication of the Herttoniemi Society.
- [6] Oy Kaupunkisuunnittelu AB / Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula, 1981. *Herttoniemen metroasema*. Finnish Architectural Review, 3/1981, pp. 36–39.

to integrate efficiently into the new public transportation system. Thus, its modular architecture was guided by the Metro Office's specifications and budget constraints. Despite these limitations, the design achieved a sleek minimalism. Architect Jarmo Maunula commented in 2018 in a local newspaper that he still appreciated the bright and spacious ticket hall, which was based on architect Bengt Lundsten's sketch. He also valued the hall's rounded, partially steel-clad columns, the rounded corners of the buildings, and the green colour^[5]. These features have been preserved to this day. Herttoniemi station was part of a series of three stations designed by the same architects (Kulosaari, Siilitie, Herttoniemi)^[6]. Of these, only Herttoniemi station remains in its original form. Now, a new zoning plan and construction projects threaten to replace it. Since the 2010s, the original architecture of Helsinki's older metro stations has been subject to changes and demolition. The appreciation of the stations' architecture is still finding its place.

Could the original metro architecture hold an identity that could extend further into the future, beyond the current direction of development? A group of skilled designers were responsible for the appearance of Helsinki's metro stations. They contain modern top-notch design and system architecture. Finland is also losing Herttoniemi's contemporaries in steel architecture from the 1970s, as buildings of this type are increasingly being demolished. The most recent example are the ongoing demolition plans for the central church in Kouvola (architects Jaakko and Kaarina Laapotti, 1977). Metro stations are part of infrastructure, which often falls outside the discourse of cultural heritage. Much of the design related to urban infrastructure in Helsinki, such as local train stations, deserve further research.

This publication is part of the exhibition *Modern Metro – Steel, Colours, and Vanishing Infrastructure Architecture*, which specifically examines the perspective of Herttoniemi Metro Station on modern environments in the metro, disappearing steel system architecture, and the often-hidden design of infrastructure environments. Can we see them in a new light, explore them more consciously and sensitively? This publication includes materials from the exhibition: archive and contemporary photographs exploring the metro's original interior design, colours, and architecture, as well as documentation of the small-scale models of Herttoniemi Metro Station. To expand the discussion, three experts, whose work draws on research perspectives, have been invited to contribute: designer and interior architect Jussi Laine, architect Olli Nieminen specializing in architectural history, and researcher and architect Merete Kempainen.

Modern construction encourages demolition and building new. Experts and architects have long reminded us of the possibilities of repairing and reusing in the context of the ecological crisis. From the perspective of our resources, it is important to reconsider how we want to build. Reassessing the architecture of Herttoniemi Metro Station could be part of this change.

KARITA RYTIVAARA is an architect working in the fields of renovation design and architectural research. Since 2019, she has also taught part-time at Aalto University. Her research has long focused on the meaning of everyday modern architecture. From 2021 to 2023, Rytivaara carried out the *Riisuttu runko (Stripped Frame)* project with architect Kaisa Karvinen, funded by the Kone Foundation, focusing on buildings from the 1960s and 70s slated for demolition. Her recent publications include *Layers of the Invisible* (Alvar Aalto Academy Seminar Proceedings, 2023) and *Revisiting Merihaka's Parking Structures P1 and P2* (Docomomo Conference Proceedings, Santiago, 2024).

Modernin metron (katoavaa) arkkitehtuuria

Edelleen Helsingin metroasemilta on löydettävissä sen alkuperäistä arkkitehtuuria, värejä, detaljeja, sisustusta ja materiaalisuutta. Monelta osin se on myös alkanut katoamaan. Voisiko metron 1980-luvun arkkitehtuurin ideoita purkamisen sijaan vahvistaa ja jatkaa? Keskustan alueella alkuperäistä on säilynyt erityisesti laiturialueilla, kuten Hakaniemessä tai Sörnäisissä, mutta nykyajan muutokset ja uudistukset hivuttautuvat yhä lähemmäksi niitä. Herttoniemen asema on suurelta osin säilynyt laituri- ja maantasolla, kuitenkin tulevan asemakaavoituksen myötä se on nyt purkamisen kynnyksellä.

The (Disappearing) Architecture of the Modern Metro

The original architecture, colours, details, interior design, and materials of the Helsinki metro stations can still be found today. In many respects, however, this is starting to disappear. Could the ideas of the 1980s metro architecture be strengthened and continued, rather than demolished? In the city centre, the original elements have survived particularly well in the platform areas, such as in Hakaniemi and Sörnäinen, but modern changes and renovations are gradually encroaching upon them. The Herttoniemi station has largely been preserved at the platform and ground level, but with the upcoming zoning, it is now on the verge of demolition.

[1] Simo Heikkilä ja Yrjö Kukkapuro suunnittelivat yhdessä metron kalustuksen, ja laiturin penkistä käytiin läpi eri versioita. Kuvassa prototyypivaiheessa oleva lasikuituinen penkkiluonnos, joka muistutti metrovaunun istuinta. Simo hattu silmillä, Rudi Merz (toimi Kukkapuron assistenttina tuolloin) lehti kädessä ja Isa Kukkapuro-Enbom karvahatussa. Suunnitelma kehittyi tästä nykyisen kaltaiseksi puisista komponenteista rakentuvaksi penkiksi. Studio Kukkapuron arkisto.

[2] Kukkapuron ja Heikkilän suunnittelema penkki on edelleen käytössä 1980- ja 90-luvulla valmistuneilla metroasemilla. Kuvassa penkki Hakaniemen asemalla. Taustalla näkyy metroasemien tutut punaisen oranssit raidat, G4 toimiston suunnitelmien pohjalta toteutetut opasteet ja mainoslaitteet. Opasteiden Helvetica-kirjasintyyppi on muutettu myöhemmin kulumiltaan pyöreämpään fonttiin. Karita Rytivaara, 2025.

[3] Metron avajaisia vietettiin 2.8.1982. Rautatientorin metroaseman suunnittelivat arkkitehdit Rolf Björkstam, Erkki Heino ja Eero Kostiainen. Asema jakautui eri tasoihin: asematunnelitasoon, ns. kompassitasoon ja alempana laiturihallin tasoon. Moduulimitoitettu kattopalkisto on osa kahta ylemmää tasoa. Jan Alanco, Helsingin kaupunginmuseo, 1982.

[1] Simo Heikkilä and Yrjö Kukkapuro jointly designed the metro furnishings, and several versions of the platform bench were reviewed. The photo shows a prototype fiberglass bench design that resembled a metro car seat. Simo with his hat on, Rudi Merz (who worked as Kukkapuro's assistant at the time) holding a newspaper, and Isa Kukkapuro-Enbom in a fur hat. The design evolved into the current version, a bench made of wooden components. Studio Kukkapuro Archive.

[2] The bench designed by Kukkapuro and Heikkilä is still in use on metro stations built in the 1980s and 1990s. In the picture, the bench is seen at Hakaniemi station. The familiar red-orange stripes of the metro stations are visible in the background, along with the signage and advertising devices designed by G4 office. The Helvetica font of the signs was later replaced by a rounder typeface. Karita Rytivaara, 2025.

[3] The opening of the metro took place on August 2, 1982. Rautatientori metro station was designed by architects Rolf Rolf Björkstam, Erkki Heino, and Eero Kostiainen. The station is divided into different levels: the station tunnel level, the so-called compass level, and the platform hall below. The modular ceiling beam structure is part of the two upper levels. Jan Alanco, Helsinki City Museum, 1982.

1980-LUVULLA KÄYTTÖÖN TULLEET METROASEMAT / METRO STATIONS OPENED IN THE 1980S:

Itäkeskus, Siilitie, Herttoniemi, Kulosaari & Hakaniemi 1.6.1982 → Rautatientori 1.7.1982 → Kamppi 1.3.1983 →



1

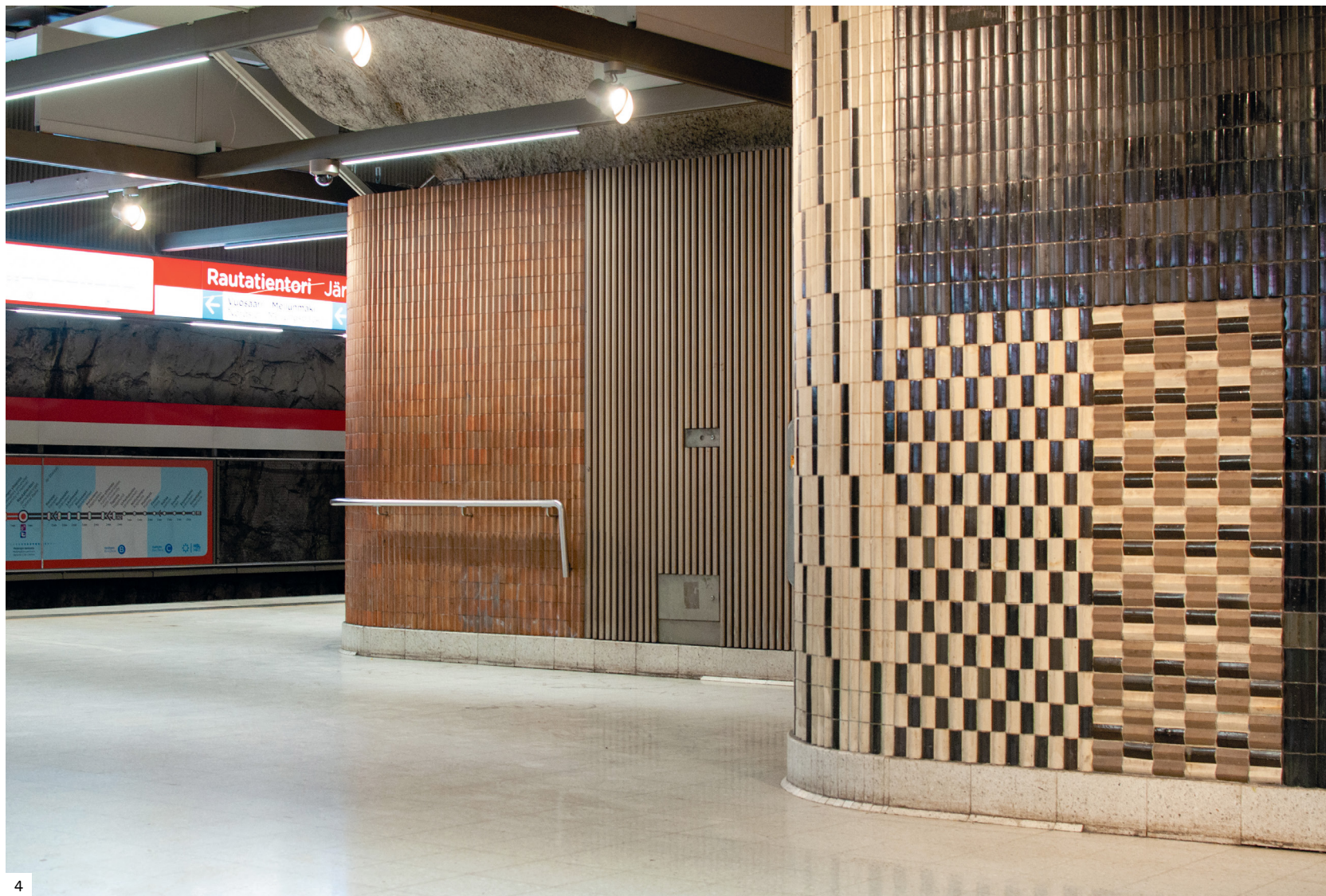


2



3

→ Sörnäinen 1.9.1984 → Myllypuro & Kontula 1.11.1986 → Mellunmäki 1.9.1989

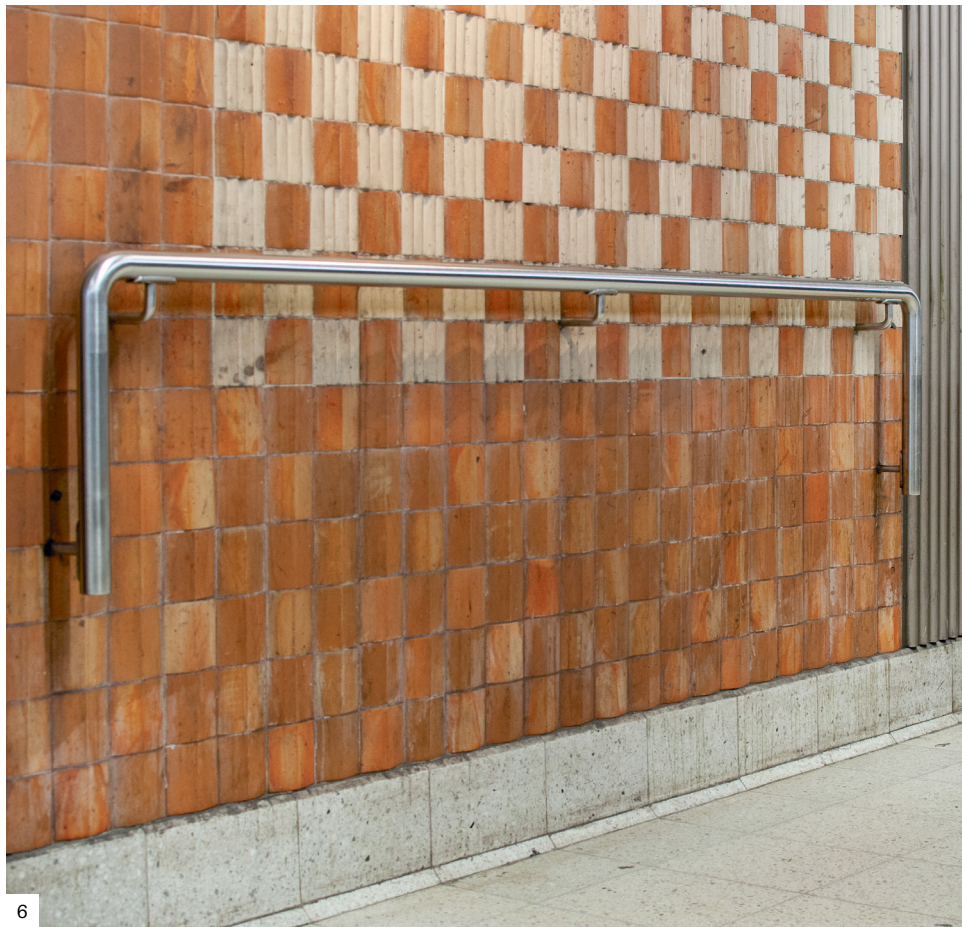


4

[4, 5, 6] Rautatientorin laiturihallin seinissä on käytetty taidekeramiikkaa. Teräksiset kaiteet ja roskakorit ovat myös Heikkilän ja Kukkapuron suunnittelemia. Karita Rytivaara, 2025.



5



6

[4, 5, 6] Art ceramics were used on the walls of Rautatientori's platform hall. The steel handrails and waste bins are also part of Heikkilä and Kukkapuro's design. Karita Rytivaara, 2025.



7



8



9



10

[7] Hakaniemen metroaseman suunnitteli arkkitehtitoimisto Castrén–Jauhiainen–Nuuttila. Sen tunnusmerkki on laituritason holvimainen kaarihalli. Unto Laitila, Helsingin kaupungin-museo, 1982.

[8] G4 eli Esko Miettinen – Esa Piironen arkkitehtitoimiston suunnittelemassa, metron alkuperäisen opastejärjestelmässä ollutta Helvetica-fontin kaltaista kirjasinta löytyy vielä hätäpysäytyskylteistä. Karita Rytivaara, 2025.

[9, 10] Hakaniemen metroaseman seinäpinnat ovat edelleen tummansinistä teräslevyä laiturialueen välitasanteilla. Opasteet ja teräskaide ovat osa alkuperäistä arkkitehtuuria. Karita Rytivaara, 2025.

[11] Hakaniemen metroaseman ominaispiirteisiin kuuluu edelleen suuri holvimainen halli. Kuitenkin mainoslaitteita on sijoitettu suuren hallin keskelle katkaisten sen pitkiä näkymiä. Karita Rytivaara, 2025.

[12] Kulosaaren asema on uusittu vuonna 2011. Asemalla on kuitenkin alkuperäiseen ilmeeseen kuuluneet koivupenkit ja myös alkuperäisen kaltaiset sammutuskalustokaapit. Karita Rytivaara, 2025.

[7] Hakaniemi metro station was designed by the architectural firm Castrén–Jauhiainen–Nuuttila. Its hallmark is the vaulted arch hall at the platform level. Unto Laitila, Helsinki City Museum, 1982.

[8] The Helvetica font, similar to the one used in the original metro signage system designed by Esko Miettinen and Esa Piironen's G4 architectural office, is still seen on emergency stop signs. Karita Rytivaara, 2025.

[9, 10] The steel plates on the walls of Hakaniemi metro station's platform area are still in place. The original signs and steel railing remain. Karita Rytivaara, 2025.

[11] One of the main features of Hakaniemi metro station is the large vaulted hall, though advertising devices have been placed in the centre, obstructing long views across the hall. Karita Rytivaara, 2025.

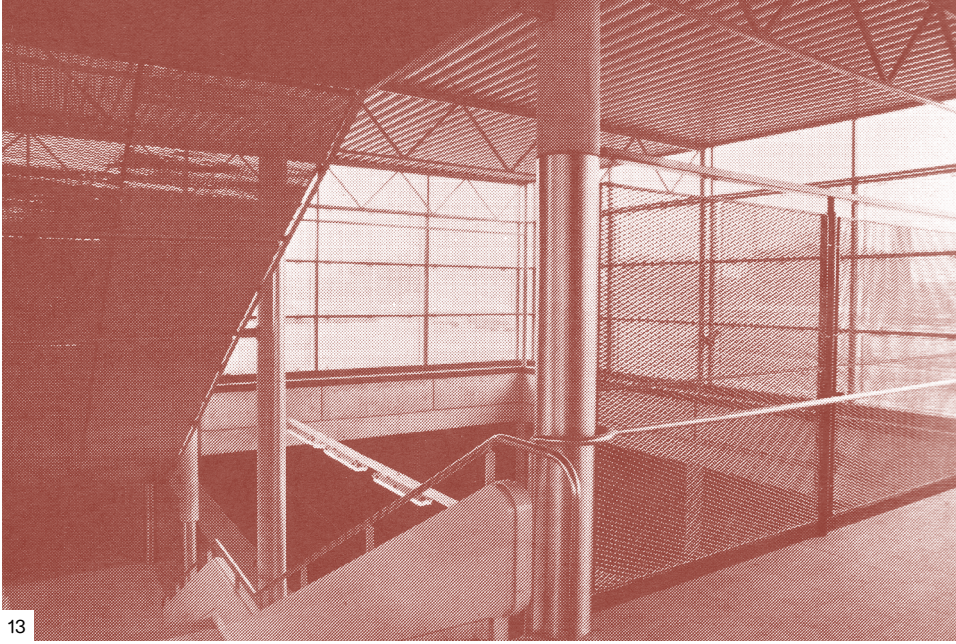
[12] The Kulosaari station was renovated in 2011. However, the birch benches and fire extinguisher cabinets in the original design remain in place. Karita Rytivaara, 2025.



11



12



13



14

[13] Herttoniemen metroaseman suunnittelivat Kaupunkisuunnittelu Oy:n arkkitehdit Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula, ja se julkaistiin *Arkkitehti* -lehdessä ja *Suomi rakentaa 6* -näyttelyssä vuonna 1981. Metron katutaso rakennukset haluttiin toteuttaa keveinä, ikään kuin kadun jatkeina, johon myös Herttoniemen lippuhallin arkkitehtuuri perustuu. Rakenteet on jätetty näkyviin. Valokuvassa pyöreiden pilarien ympärillä uutuuttaan kiiltelevät terässuojat, aihe joka toistuu usealla 1980-luvun metroasemalla Helsingissä. *Arkkitehti*-lehti 1981/3, Arkkitehtuuri- ja designmuseo, 1981.

[14] Kasvillisuusalueet olivat osa alkuperäistä Herttoniemen metroaseman arkkitehtuuria. Nyt ne on nyt peitetty tai poistettu. Kuvassa näkyy lippuhallin pyöristetyt kulmat ja sen vihreä väri, joka oli lainattu Pariisin metrosta. Mauri Kylänpää, 1982.

[15, 16, 17, 18] Herttoniemen metroasemalla on säilynyt paljon alkuperäistä arkkitehtuuria. Lippuhalli on keveä, teräksinen ja sen korkea tila tuo luonnonvaloa myös alemmalle laituritasolle. Rakennukset ovat ajan saatossa likaantuneet, mutta alkuperäinen arkkitehtuuri ja detaljiikka on tunnistettavissa. Karita Rytivaara, 2025.



15



16



17



18

[13] The Herttoniemi metro station was designed by the architects Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula of Kaupunkisuunnittelu Oy and was published in *Finnish Architectural Review* in 1981, later also in the *Suomi rakentaa 6* exhibition. The metro's street-level buildings were intended to be light, as an extension of the street, and the architecture of the Herttoniemi ticket hall follows this concept. The structures are left exposed. In the photo, the steel shields around the round pillars gleam, a feature repeated on many 1980s metro stations in Helsinki. *Finnish Architectural Review* 1981/3, Architecture & Design Museum, 1981.

[14] The plant areas were part of the original architecture at Herttoniemi metro station, though they have now been covered or removed. The photo shows the rounded corners and green colour of the ticket hall, which was inspired by the Paris metro. Mauri Kylänpää, 1982.

[15, 16, 17, 18] Much of the original architecture remains at Herttoniemi metro station. The ticket hall is light and made of steel, with its high ceiling allowing natural light to reach the lower platform level. Over time, the buildings have become dirty, but the original architecture and detailing are still recognizable. Karita Rytivaara, 2025.

[19, 20] Herttoniemen asema-alueella erityisesti suuri lippuhalli, huoltorakennus ja hauskasti ylhäältä päin ripustetut katokset muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Huoltorakennuksen väri ja esimerkiksi nurkkien pyöreä muotoilu tekevät siitä ilmeikkään parin lippuhallille. Rakennuksen päällä oleva kello on mukava yksityiskohta. Ympäröivä rakennuskanta on mittakaavaltaan korkeampaa ja lähestyy aluetta. Karita Rytivaara, 2025.

[21, 22, 23] Herttoniemessä laiturialueen väreihin kuuluu vihertävän sävyn lisäksi vaalean sininen. Se on osa teräksisiä kattoripustuksia ja keraamista seinää pienen sisäänkäynnin yhteydessä. Laiturialueella voi edelleen nähdä alkuperäiset teräksiset kaulurit pyöreiden pila-reiden ympärillä. Karita Rytivaara, 2025.



19



20



21



22



[19, 20] At the Herttoniemi station area, the large ticket hall, the service building, and the playfully hung canopies create a cohesive whole. The colour of the service building and the rounded corner design pair it nicely with the ticket hall. The clock on top of the building is a nice detail. The surrounding buildings are taller and are gradually encroaching on the area. Karita Rytivaara, 2025.

[21, 22, 23] The platform area at Herttoniemi station features a greenish tone, as well as light blue. This color is part of the steel ceiling supports and the ceramic wall near the small entrance. You can still see the steel collars around the round pillars on the platform, which are original features. Karita Rytivaara, 2025.

[24] Siilitien alkuperäinen sisäänkäyntikatos on purettu 2010-luvun alussa. Kulosaari, Siilitie, Herttoniemi oli kolmen aseman sarja, jonka suunnittelusta vastasivat aikanaan Kaupunkisuunnittelu Oy:n arkkitehdit Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula. Arkkitehtuuria yhdisti rakenteiden jättäminen näkyviin ja vihertävä värisävy. Nyt näistä asemista esimerkkinä alkuperäisestä on jäljellä vain Herttoniemen metroasema. Karita Rytivaara, 2025.

[25, 26] Arkkitehtitoimisto Juhani Katainen Ky suunnitteli Itäkeskuksen metroaseman, lippuhallit ja laiturialueen. Aseman tunnusväriksi tuli tummahko punainen ja punatiili. Kokonaisuus julkaistiin valmistuessaan *Arkkitehti* -lehdessä vuonna 1982 ja se pääsi 6. numeron kanteen. Aseman arkkitehtuuria pidettiin onnistuneena. Itäkeskus oli myös suurin ja ainoa metron sisäinen liityntäasema, jossa oli ainoana asemana laiturialueella kolme metroraidetta. Mauri Kylänpää, 1982.



24



25

[24] The original entrance canopy at Siilitie was demolished in the early 2010s. The Kulo-saari, Siilitie, and Herttoniemi stations were part of a series designed by the architects Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula of Kaupunki-suunnittelu Oy. The stations shared visible structures and a greenish colour tone. Today, Herttoniemi is the only one of these stations to still feature its original architecture. Karita Rytivaara, 2025.

[25, 26] The architectural firm Juhani Katainen Ky designed the Itäkeskus metro station, its ticket halls, and the platform area. The station's characteristic colour was a dark red and red brick. When the station was completed, it was featured on the cover of *Finnish Architectural Review*, in 1982. Itäkeskus was also the largest and only internal transfer station on the metro, featuring three tracks at the platform level. Mauri Kylänpää, 1982.





27

[27] Edelleen Itäkeskuksen asemaa leimaa punatiili. Myös Itäkeskuksen laiturihallin pyöreät pilarit on verhottu osin teräksellä ja on alkuperäinen ratkaisu. Karita Rytivaara, 2025.

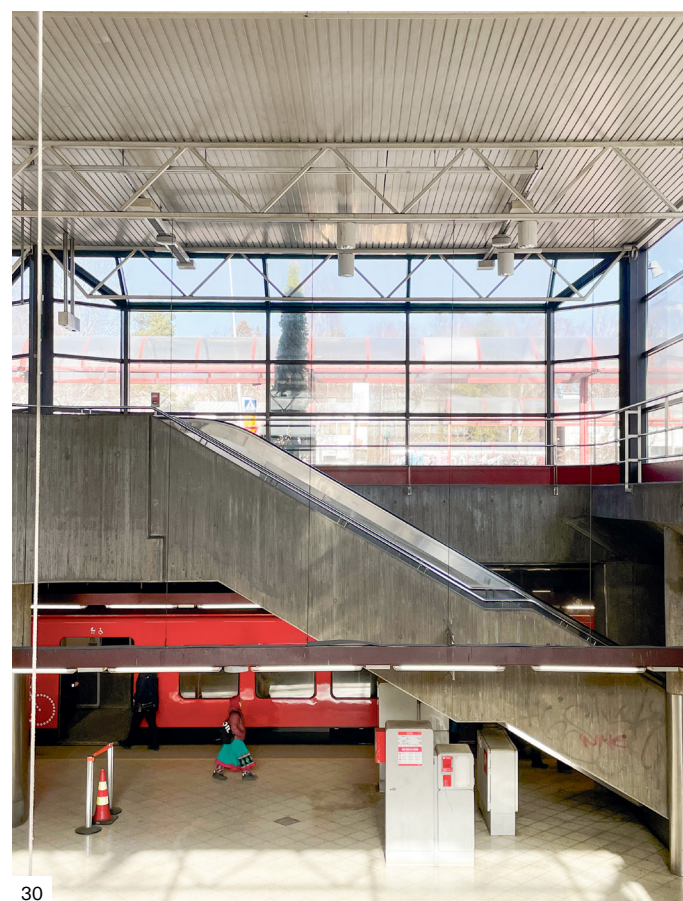
[28, 29, 30] Teräs, lasi ja moduulimitoitus määrittävät Itäkeskuksen aseman arkkitehtuuria. Rakenteet on jätetty näkyviin, ja materiaaleina on hyödynnetty terästä ja paljaaksi jätettyä betonia. Arkkitehti Juhani Katainen kertoi vuonna 2025, että Mies van der Rohe oli tärkeä inspiraation lähde aseman rationaaliselle arkkitehtuurille. Mies olikin monille arkkitehteille tärkeä esikuva 1960-luvun lopulta lähtien. Kuitenkin Itäkeskuksessa on myös hauskan kaarevat bussikatokset ja vinonurkkia, jotka vihjaavat 1980-luvun mukana tuoman uuden tyylin lähestymisestä, vaikka metron rakennukset suunniteltiin pääosin 1970-luvun aikana. Karita Rytivaara, 2025.



28



29



30

[27] The Itäkeskus station is still marked by red brick. The round pillars of the platform hall are also clad in steel, and part of the original design. Karita Rytivaara, 2025.

[28, 29, 30] Steel, glass, and modular design define the architecture of Itäkeskus station. The exposed structures and materials used include steel and bare concrete. Architect Juhani Katainen mentioned in 2025 that Mies van der Rohe was a significant source of inspiration for the station's rational architecture. Mies was an important figure for many architects since the late 1960s. However, Itäkeskus also features curved bus canopies and angled corners, hinting at the new style that emerged in the 1980s, even though the metro buildings were mainly planned in the 1970s. Karita Rytivaara, 2025.

[31] Kampin metroasema oli erityinen metroasemien joukossa. Sen suunnittelusta järjestettiin erillinen arkkitehtuurikilpailu vuonna 1971. Asema avautui lopulta vuonna 1983. Kilpailun voittajaksi valikoitui Arkkitehtitoimisto Hyvämäki-Karhunen-Parkkinen, joka vastasi koko aseman suunnittelusta. Valokuva on otettu lähes uudesta, laadukain materiaalein ja tarkkaan toteutusta, läntisestä lippuhallista, johon valoa ohjattiin sisään myös yläikkunoiden kautta. Vuonna 2023 läntinen sisääntulopaviljonki on purettu ja alkuperäisiä arkkitehtuurin jäänteitä on löydetty vain laiturialueelta. Matti Karjanoja, Helsingin kaupunginmuseo, 1986.

[32] Kontulan metroasema oli osa myöhemmin valmistunutta linjaa ja valmistui vuonna 1986. Valon ohjaaminen tiloihin yläikkunoiden kautta olikin tärkeää monella metroasemalla. Valokuvasta voi löytää alkuperäisen lippuautomaatin, kellon, taas pyöreät pilarit teräskaulureilla sekä Kukkapuron ja Heikkilän suunnittelemat puhelin-kopit ja teräksiset roskakorit. Martti Huuhka, Helsingin kaupunginmuseo, 1990.

[33] Sörnäisten asema valmistui vuonna 1984 ja suunnittelusta vastasivat arkkitehdit Jaakko Kontio ja Seppo Kilpiä. Sörnäisten aseman tunnus, sen keltainen emaloitu teräksinen seinäverhous, muodostaa laiturilla metrovaunun kanssa virtaviivaisen ja värikkään tilan. Alkuperäinen kalustus on myös säilynyt laitureilla. Karita Rytivaara, 2025.

[34, 35] Sörnäisten asemalla paljas ruostumaton teräs on osa liukuportaiden arkkitehtuuria, joka yhdistyy laiturialueen keltaisiin seiniin. Ylempien tasojen materiaalit, tasot, sisäänkäyntipaviljongit ja Vaasanpuistikko on juuri uusittu vuonna 2024 valmistuneen peruskorjauksen myötä. Karita Rytivaara, 2025.



31



32



34



33

[31] The Kamppi metro station was special among metro stations. An architectural competition was held in 1971 for its design, and the station opened in 1983. The winning design was by the architectural firm Hyvämäki-Karhunen-Parkkinen, who were responsible for the entire station's design. The photograph shows the almost new, high-quality western ticket hall, which was carefully designed with light directed through upper windows. In 2023, the western entrance pavilion was demolished, and only remnants of the original architecture are left at the platform area. Matti Karjanoja, Helsinki City Museum, 1986.

[32] Kontula metro station was part of a later line, opened in 1986. The use of upper windows to direct light into the station was important at many metro stations. The photo shows the original ticket machine, clock, and again, the round pillars with steel collars, as well as the phone booths and steel trash bins designed by Kukkapuro and Heikkilä. Martti Huuhka, Helsinki City Museum, 1990.

[33] Sörnäinen station was completed in 1984 and designed by architects Jaakko Kontio and Seppo Kilpiä. The characteristic yellow enamelled steel wall cladding creates a streamlined and colourful space with the metro train on the platform. The original furnishings are still preserved on the platform. Karita Rytivaara, 2025.

[34, 35] At Sörnäinen station, the exposed stainless steel is part of the architecture of the escalators, which connect with the yellow walls of the platform. The materials of the upper levels, the entrance pavilions, and Vaasanpuistikko were renovated in 2024. Karita Rytivaara, 2025.



Asemamatkalla

On My Way to the Station

Jussi Laine

Astun metroon sen maanalaisella asemalla. Helsingin metro tuoksuu kumimatolta ja raideöljyltä. Kiihtyvän junan kohoava, suihkiva ulina. Liike alkaa, metrovaunu vaappuu kaksisuuntaista rataansa Helsinginniemielle ja sen ohi, kohti itäisiä kaupunginosia.

Metron vaikutuksesta Helsingin saaret, lahdet ja niemet asettuvat janalle, jossa etäisyydet mitataan minuuteissa. Metro on metropolin symboli suuresta määrästä toimeliaita ihmisiä. Se kertoo ihmisistä, jotka kirjoittamattomalla sopimuksella elävät rinnakkain, allekkain, lomittain toisiaan sietäen. Metro on tehokas ja nopea väline siirtää suuria ihmismassoja. Se muokkaa kaupunkirakennetta voimakkaasti vaikutuspiirissään.

Suhinan taajuus laskee. Rautatientori, Järnvägstorget, Central Railway Station, kertoo näyttelijä Carla Rindellin rauhallinen ääni. Juuri ennen vapauttavaa siirahdusta vatsalihakset jännittyvät ja penkki tuntuu hetken liukkaalta. Piip piip piip. Ihmiset vaihtuvat äänimerkin tahdissa ja tuovat mukanaan rapisevia pusseja ja kielii, joita en ymmärrä. Suihiseva ulina alkaa taas ja selkä painuu Antti Nurmesniemen oranssin lasikuitupenkin anteliasta selkänojaa vasten. Tulee voimakas tunne suunnasta.

Herttoniemen metroasema vetoaa radikaalilla vaatimattomuudellaan. Kontrastina uusien länsimetron asemien ekspressiivisyyteen Herttoniemen asema edustaa ystävällistä arjen arkkitehtuuria, joka liittyy vahvasti liikennetehokkuuksien historiaan. Herttoniemen metroaseman maanpäällinen osa on keveydessään tunnistettavampi jatke Hector Guimardin Pariisin metron Art Nouveau paviljongeille (1900) kuin raskaat ja ekspressiiviset länsimetron maanpäälliset asemarakennukset, esimerkiksi Koivusaari (Helin & co, 2017) ja Soukka (ALA, 2022).

Metroaseman maanpäällisen osan rakenneratkaisu mahdollistaa useita eri kokoamisen tapoja, kuin Meccano-lelu. Juuri siksi nykyisen paviljongin hylkääminen tuntuu järjettömältä. Vaikka paviljonki tulevaisuudessa katoaisikin Herttoniemen katukuvasta, se on helposti sovitettavissa väljän mitoituksensa ja universaalin luonteensa puolesta lähes mihin tahansa, missä kaivataan kevyttä paviljonkia.

Asemalaiturille astuessa sisä- ja ulkotila sekoittuvat. Metrovaunun kyydissä on Kulosaaren jälkeen uudelleen puikahdettu maan alle ja laiturilla loittonevan junan ilmavirta jää pyörimään takinliepeeseen. Hetken päästä on hiljaista ja liukuportaan kolina johdattaa kohti päivänvaloa. Rytmikäs betonikasettikatto, hohtavalla teräksellä verhotut kannatinpilarit, graafinen mosaiikkibetonilattia ja katosta roikkuvat – täällä kannen alla taivaansiniseksi maalatut – pyöreäreunaiset teräsverkkoelementit tekevät selväksi sen, että ollaan Herttoniemessä.

Herttoniemen metroasema hahmottuu luontevasti kolmiosisena. Alimpana on raa'an infrastruktuurin taso. Raiteet ja kova tekniikka, joiden valtasuoni yhdistää metroverkon avulla Helsinginniemen sen itäisiin- ja nykyisiin myös läntisiin kaupunginosaan. Maan päälle tämän suoniston yhdistää kantesa oleva ihmismassojen mentävä suuaukko. Aukon suojaksi, rytmikkäästi sykkivän raideverkon päälle on laskettu elegantti teräksinen paviljonki, joka suojaaa alemman tason suuaukkoa ja antaa mahdollisuuden jatkaa matkaa jalan tai bussilla. Kolmas osa on maanpäällinen terminaalialue, jossa

I step onto the metro at its underground station. The Helsinki Metro smells of rubber matting and rail oil. The rising, hissing sound of the accelerating train. The movement begins, the metro car sways along its two-way track towards the Helsinki peninsula and beyond, towards the eastern districts.

The islands, bays, and peninsulas of Helsinki line up for the metro, minutes measure the distance. The metro is a symbol of the metropolis, bustling with masses of active people. It tells of individuals who, by an unwritten agreement, live side by side, stacked upon one another, interwoven, tolerating each other. The metro is an efficient and fast means of transporting the masses and it strongly shapes the urban structure within its influence.

The frequency of the hissing sound decreases. Rautatientori, Järnvägstorget, Central Railway Station, is announced by the calm voice of actor Carla Rindell. Just before the liberating hiss, my abdominal muscles tense, and the seat feels momentarily slippery. Beep beep beep. People change in time with the sound signal, bringing with them rustling bags and languages I do not understand. The hissing sound begins again, and my back sinks against the generous backrest of Antti Nurmesniemi's orange fiberglass bench. A strong sense of direction arises.

Herttoniemi Metro Station appeals with its radical modesty. In contrast to the expressiveness of the new western metro stations, Herttoniemi station represents friendly everyday architecture that is strongly connected to the history of transportation buildings. The above-ground part of Herttoniemi metro station is more recognizable in its lightness as an extension of Hector Guimard's Art Nouveau pavilions of the Paris metro (1900) than the heavy and expressive above-ground station buildings of the western metro, such as Koivusaari (Helin & co, 2017) and Soukka (ALA, 2022). The structural solution of the above-ground part of the metro station allows for several different assembly methods, like a Meccano toy. This is why abandoning the current pavilion feels unreasonable. Even if the pavilion were to disappear from the streetscape of Herttoniemi in the future, it can easily be adapted due to its spacious dimensions and universal nature to almost anywhere that requires a light pavilion.

As I step onto the platform, the indoor and outdoor spaces blend together. After Kulosaari, the metro car has once again dived underground, and the air current from the departing train swirls around my coat hem. After a moment, it is quiet, and the clattering of the escalator leads towards daylight. The rhythmic concrete cassette ceiling, support pillars clad in shiny steel, the graphic mosaic concrete floor, and the round-edged steel mesh elements painted sky blue under the canopy make it clear that we are in Herttoniemi.

Herttoniemi Metro Station is naturally perceived as three parts. At the bottom is the level of raw infrastructure. The tracks and hard technology, whose main vein connects the metro network to the eastern and now also western parts of the Helsinki peninsula. Above ground, this vein is connected by an opening large enough for human masses. To protect this opening, an elegant steel pavilion has been placed over the rhythmically pulsing rail network, which shields the lower level's entrance and allows for continued travel on foot or by bus. The third part is the above-ground terminal area, where pedestrians can move through the stop comb of feeder traffic and connections along pedestrian paths to the surrounding area or wait for the next vehicle in spacious areas among planting beds.

Herttoniemi Metro Station, designed as an open pavilion, follows the metro's design principles of social inclusivity, as envisioned by Oy Kaupunkisuunnittelu Ab.^[1] The station functions as an egalitarian transport hub for all social classes, with a ticket hall and services accessible even without a valid travel ticket. The spaces and small plaza enable social interaction and encounters—during the planning phase, citizens even expressed a wish for market activities there.^[2]

I sit on the wooden benches beside the pavilion wall. The space is public and inclusive, yet intimate. The rhythm is dictated by the metro trains, their lights flashing softly through the stretched steel mesh that separates the bench area from the tracks and platform. The mesh filters sounds, lights, and views. Thanks to these mesh elements, the traveler never feels exposed.

The station is a small temple to infrastructure—a Pompidou Centre of metro stations. Between the K-truss roof beams supporting the corrugated metal

syöttöliikenteen ja jatkoyhteyksien pysäkkikamman läpi jalankulkijan on mahdollista siirtyä suojateitä pitkin aseman ympäristöön tai odotella seuraavaa kulkuneuvoa avarilla kulkualueilla, istutusaltaiden lomassa.

Herttoniemen asema avoimena paviljonkina noudattaa sen suunnitelleen Oy Kaupunkisuunnittelu Ab:n metron sosiaalisen inklusiivisuuden suunnitteluperiaatteita.^[1] Asema on tasa-arvoinen, kaikkien yhteiskuntaluokkien liikennesolmu, jonka lippuhalli palveluineen on saavutettavissa myös ilman voimassa olevaa matkalippua. Tilat ja pieni aukio mahdollistavat sosiaalisen kanssakäymisen ja kohtaamiset, jonne suunnitteluvaiheessa kansalaiset kaipaillivat jopa toritoimintaa^[2]

Istun paviljongin seinän viereen puupenkeille. Tila on julkinen ja inklusiivinen, mutta intiimi. Rytmää lyödään metrojunan tahtiin raiteilta ja asemalaiturilta, josta junan valot välkähtävät penkillä istujalle pehmennettyinä, vedetyn teräsverkon läpi. Teräsverkko suodattaa äänet, valot ja näkymät. Verkkoelmenttien ansiosta asemalla kulkijan olo ei ole paljas.

Asema on pieni temppeli infrastruktuurille – metroasemien Pompidou-keskus. Peltiprofilisisäkattoa kannattavien K-ristikkokattopalkkien välissä risteilevät putket, hyllyt ja johtimet kuin peilaten raiteita: ne johtavat sähköä, vettä ja ilmaa kioskiin, jonka ovi käy jatkuvasti.

Rakennuksen värimaailma tukee sen ystävällistä tunnelmaa. Pariisin metronasemien vihreällä väritetty paviljonki on päivänvalolla aineeton. Auringonvalossa kylpevä ympäristö on läsnä kaikkialla paviljongin sisätilassa. Tämän kevyemmin ei varmasti rakennetta voi toteuttaa.

Aseman arkkitehtoninen eleganssi perustuu sen systemaattisesti toteutettuun rytmikkääseen järjestelmäarkkitehtuuriin, jota on pehmennetty historistisella pyöristettyjen nurkkien teemalla.^[3] Pyöristyksen teema jatkuu johdonmukaisena ulkokatosten nurkista jäteastioihin. Eleen ansiosta voimakkaan konstruktivistinen arkkitehtuuri muuttuu ystävälliseksi ja antaa kulkeville kansalaisille tilaa. Kävijä kulkee tilassa vaivattomasti. Portaat ovat lyhyet, ovia tai kulun kapeikkoja ei tule vastaan. Luonnonvalo osoittaa askelille suunnan.

Vasta kun astun ulos paviljongista kohtaan ensimmäiset ovet metrovaunun ovien jälkeen. Asemaa palvelevat yhteensä kuudet liukuovet, kolmet rinnakkain molempiin poistumissuuntiin. Ohuiden katosten alla bussit tuovat uusia metromatkustajia ja jakavat lähtijät pienissä erissä Herttoniemen lähiseuduille. Asemarakennelmien takana kohoaa kauppakeskus Hertsi, joka tarjoaa näkymän Herttoniemen metroaseman tulevaisuuteen. Lasipaviljonki vaihtuu kauppakeskuksen mutkikkaisiin kujiin, palo-ovien ja tuulikaappien humiseviin tilasarjoihin pullonkauloineen.

Herttoniemen metropaviljonki voisi saada uuden elämän vaikka Vantaan raitioteiden liityntäasemana, Helsingin Etelärannan saariliikenteen terminaalina tai jopa seuraavan ulkoliikuntapaikan pukuhuoneena, tuoden uuteen paikkaansa pienen palan Pariisia mukanaan. Ehkä tämä julkaisu tavoittaa vaikutusvaltaisen kollegan tai virkamiehen, joka näkee lasipaviljongin mahdollisuudet ja pääsemme sinne vierailulle senkin jälkeen, kun sen aika Herttoniemessä on ohi.

Laskeudun päivänvalon saattalemana takaisin asemalaiturin tutun pehmeälinjaisille puupenkeille. Kuuluu lupaava sirinä, sihahtus ja ovet aukeavat. Istun oranssille penkille ja Herttoniemen metropaviljonki jää taakse. Olen taas matkalla, kuten materia ja Herttoniemeen hetkeksi realisoitunut energiakin. Minne paviljonki matkaa? Modernin arkkitehtuurin parhaat periaatteet odottavat noutajaansa Herttoniemessä. Tilaisuus on oivallinen muodikkaan kiertotalousajattelun ymmärtäville suunnittelijalle ja päättäjälle.

JUSSI LAINE on sisustusarkkitehti ja NEMO arkkitehtien osakas (2020–). Hän työskentelee toimistossaan yhdessä arkkitehti Maria Klemetti Laineen kanssa laajasti rakennetun ympäristön parissa, kaupunkisuunnittelusta muotoiluun, ja opettaa osakaisesti (Aalto-yliopisto 2024–). NEMO arkkitehdit tunnetaan hienovaraisesta suhtautumisestaan rakennusperintöön ja kokemuksellisista näyttelyistään. Viimeisimpänä toimisto on osallistunut materiaalinäyttelyyn Milanon designviikolla 2025 Alcova-näyttelykokonaisuudessa, kuraattori Joseph Griman kutsumana (Habitat Materials & Objects 2025).

ceiling, pipes, shelves, and cables run like mirrors of the tracks: they conduct electricity, water, and air to the kiosk, whose door opens constantly.

The building's colour scheme enhances its friendly atmosphere. Tinted with the green, familiar from Paris metro stations, the pavilion becomes almost immaterial in daylight. Bathed in sunlight, the outside environment flows seamlessly into the pavilion's interior. It's hard to imagine a structure built any more lightly than this.

The architectural elegance of the station is rooted in its systematically executed, rhythmic system architecture, softened by a historical theme of rounded corners.^[3] This rounding motif continues consistently from the outer canopies to the waste bins. The gesture transforms a strongly constructivist architecture into something friendly, offering space for passing citizens. Visitors move through the space effortlessly. The stairs are short, there are no doors or narrow passageways. Natural light shows the way.

Only when I step out of the pavilion do I encounter the first doors after the metro carriage doors. The station is served by six automatic sliding doors, three side by side in each exit direction. Under slim canopies, buses arrive with new metro passengers and disperse those departing into the neighbourhoods of Herttoniemi. Behind the station structures rises the Hertsi shopping centre, offering a glimpse into the future of Herttoniemi Metro Station. The glass pavilion gives way to the shopping center's winding alleys, to a succession of spaces echoing with fire doors and vestibules, bottlenecks and all.

The Herttoniemi Metro Pavilion could find a new life—as a tram interchange station in Vantaa, as a terminal for Helsinki's South Harbour island traffic, or even as a dressing room for the next outdoor sports venue, bringing a touch of Paris to a new location. Perhaps this publication will reach an influential colleague or official who sees the potential of the glass pavilion, and we'll get to visit it again even after its time in Herttoniemi is over.

I descend once more, guided by daylight, to the familiar soft-lined wooden benches of the platform. A promising hum, a hiss—and the doors open. I sit down on the orange seat, leaving the Herttoniemi Metro Pavilion behind. I'm on the move again, just like matter and the energy that momentarily took shape in Herttoniemi. Where will the pavilion travel next? The best principles of modern architecture await a new caretaker in Herttoniemi. The opportunity is ideal for a designer or decision-maker attuned to today's fashionable circular economy thinking.

LAINAUKSET

- [1] Ylinen, J. & Ulkoalueen asemaryhmä, 1970. *Metron Asemasuunnittelun perusselvitykset, A2/1. yleisiä ympäristöllisiä vaatimuksia*. s. 3–8.
[2] Malve, R. & Maunula, J. 2018. *Herttoniemen metroaseman aarteet*. Herttoniemeläinen. Herttoniemi-seura ry:n julkaisu. Jarmo Maunula. s. 20–21.
[3] Oy Kaupunkisuunnittelu AB/Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula, 1981. *Herttoniemen metroasema*. Arkkitehti. 3/1981. s. 36–37.

REFERENCES

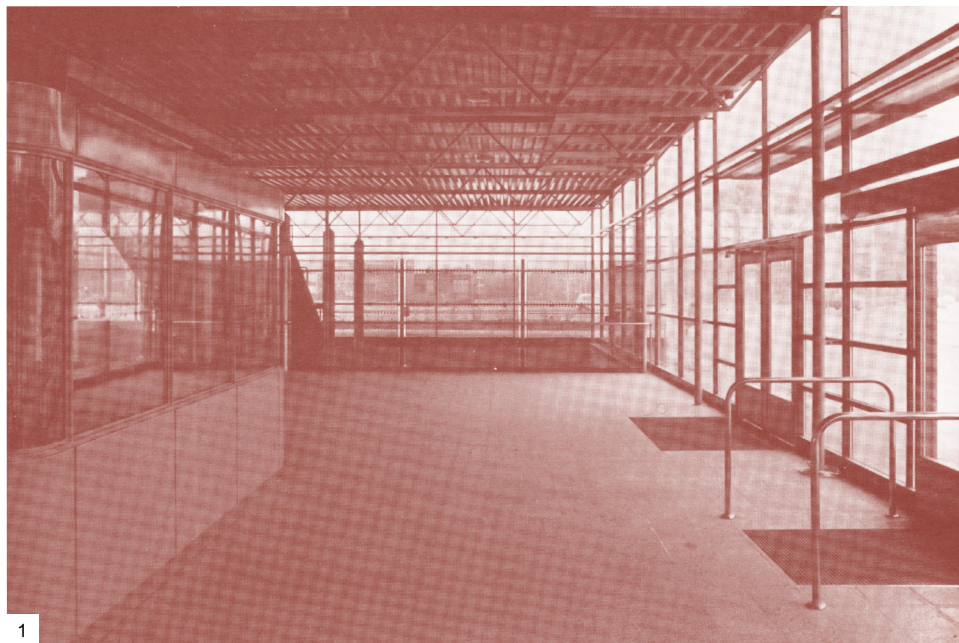
- [1] Ylinen, J. & Ulkoalueen asemaryhmä. 1970. *Metron asemasuunnittelun perusselvitykset, A2/1. Yleisiä ympäristöllisiä vaatimuksia [Basic Studies for Metro Station Design, A2/1: General Environmental Requirements]*. pp. 3–8.
[2] Malve, R. & Maunula, J. 2018. *Herttoniemen metroaseman aarteet [Treasures of Herttoniemi Metro Station]*. Herttoniemeläinen. Publication of the Herttoniemi Society. pp. 20–21.
[3] Oy Kaupunkisuunnittelu AB / Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula, 1981. *Herttoniemen metroasema*. Finnish Architectural Review, 3/1981, pp. 36–37.

JUSSI LAINE is an interior architect and a partner at NEMO Architects (since 2020). He works in the office alongside architect Maria Klemetti Laine on a wide range of projects involving the built environment, from urban planning to design. He also teaches part-time (Aalto University, 2024–). NEMO Architects is known for its sensitive approach to architectural heritage and immersive exhibitions. Most recently, the office presented a materials showcase at Milan Design Week 2025 as part of the Alcova exhibition, curated by Joseph Grima (Habitat Materials & Objects 2025).

Konstruktivismi ja liikenteen tilat

Structuralism and Spaces of Traffic

Olli Nieminen



1

Helsingin alkuperäisen metrolinjan, 1980-luvun alkupuolella rakennettujen asemien, suunnittelussa sovellettiin uuden ja nykyaikaisen liikennejärjestelyn korostamiseksi ajan edistysmielisiä rakennustyyliä, kuten vaikutteita konstruktivismista. Konstruktivismilla tai strukturalismilla viitataan rakennustaiteessa modernin arkkitehtuurin virtaukseen, jossa itse rakenteelle annettiin hallitseva visuaalinen rooli rakennuksen ulko- ja sisäpuolella.

Aatteelliselta taustaltaan konstruktivismi syntyi pyrkimyksenä rationalisoida 1950- ja 60-lukujen rakennustyyliä sekä demokratisoida arkkitehtuuria ja elitistiseksi koettua monumentaalirakentamista. Rakennustyyliin liittyi tiiviisti myös ajan yleistynyt moduulijajattelu, jossa rakennusosat ja tilojen koot sekä niiden väliset suhteet mitoitettiin tiettyjen lukujen kerrannaisten mukaan. Tyyli-suunnalla on juurensa jo 1920-luvun Neuvostoliitossa, mistä se tuolloin ei kuitenkaan vielä juurikaan päässyt leviämään. Suomessa konstruktivistiset arkkitehtuurivirtaukset alkoivat näkyä 1960-luvun lopulla. 1970-luvun puolella moduulimitoitus yleistyi entisestään rakennusteollisuuden betonielementtistandardien myötä, jotka määrättivät suunnittelun erääksi perusmitaksi 1200 mm. 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa yleistyivät teräsbetoni- ja tiilirakenteiden ohella teräsrakenteet, joilla oli näkyvä rooli konstruktivistisessa arkkitehtuurissa. Tyyli-suunta on muotokieleltään perimmäisesti kansainvälinen ja vaikutteet siihen haettiin ulkomailta, eikä se saanut Suomessa merkittäviä regionalistisia piirteitä.

[Kuva 1] Vastavalmistunut Herttoniemen metroaseman lippuhalli. Kuva: Jaakko Yliinen, *Arkkitehti-lehti* 1981/3, Arkkitehtuuri- ja designmuseum, 1981.

[Kuva 2] Kouvolaan keskuskirkko, arkkitehtuuritoimisto Jaakko ja Kaarina Laapotti 1977. Kuva: Heikki Humberg, *Museovirasto* 2019.

[Image 1] Recently completed ticket hall of the Herttoniemi metro station. Photo: Jaakko Yliinen, *Finnish Architectural Review* 1981/3, *Architecture & Design Museum*, 1981.

[Image 2] Central Church of Kouvola, arkkitehtuuritoimisto Jaakko ja Kaarina Laapotti 1977. Photo: Heikki Humberg, *Finnish Heritage Agency* 2019.



2

The original metro stations of Helsinki's first underground railway line were built in the early 1980s with an eye on progressive and contemporary architectural styles as a way of highlighting the newness and modernity of the train line. One of the influential styles of architecture at the time was structuralism (also referred to as constructivism). Structuralism generally refers to a style of architecture where the visual focus is given to the building's structure itself, inside and outside.

The ideological background of structuralist architecture was an attempt to rationalize the architecture of the 1950s and 60s and to democratize architecture in general by criticizing new monumental buildings that were seen as elitist. The movement also incorporated a modular way of approaching architecture, which meant the repetition of certain measurements and ratios in order to achieve harmonious architectural compositions. Structuralist architecture had its roots in Soviet Russia of the 1920s, where it was commonly referred to as constructivism, but the style did not spread internationally until decades later. In Finland the influence of structuralism has been visible since the late 1960s. During the 1970s modular designs became much more prominent due to standardized concrete element technology that became the basis for many designs. The common base measurement at the time was 1200 mm. The late 1960s and early 70s also saw a rise in steel structures in addition to more traditional concrete and brickwork, which had a considerable visual impact on structuralist architecture. The style was inherently international, and it didn't adopt any notable regional features in Finland.

The peak of Finnish structuralist architecture was from the 1970s until the 1980s, before postmodernism took over. (Often seen as a kind of antithesis to structuralism.) However, features of structuralism are still visible in contemporary architecture today, for example in the rise of high-tech architecture in the 1990s and early 2000s, this architectural movement featured prominently light visible steel structures and large panes of glass. Back in the 1970s and 80s the ideas of structuralism were applied to a wide variety of different building types, from everyday buildings to monumental buildings such as churches and cultural institutions. Some of the prominent examples of Finnish structuralism include the WeeGee printing press in Tapiola, designed by innovative architect Aarno Ruusuvuori with Bertel Ekengren as his structural designer. The modular and easily expandable building features a massive concrete ceiling that is hanging on giant columns piercing the industrial halls (part 1 was completed in 1964), the Lahti City Theatre by Pekka Salminen (1983) as an example of cultural institutions combining prominent steel trusses and honeycomb concrete ceilings. As for churches the Central Church of Kouvola (1977) by Jaakko and

Konstruktivismi eli huippukauttaan 1970-luvulta 1980-luvulle asti, ennen kuin sen vastapainoksi yleistyi –monella tavoin antiteesiksi koettu – postmodernismi. Konstruktivistiset piirteet ovat siitä huolimatta jääneet elämään myös nykyarkkitehtuuriin yleistyttyään jälleen 1990- ja 2000-luvuilla esimerkiksi kevyitä teräsrakenteita ja suuria lasipintoja yhdistelevässä high tech -arkkitehtuurissa. 1970- ja 80-luvuilla sen periaatteita sovellettiin niin arjen käyttöarkkitehtuuriin kuin myös suurten kaupunkien maamerkkirakennuksiin, kirkkoihin ja kulttuurilaitoksiin. Tyyli-suunnan päätöksi Suomessa luetaan muun muassa monella saralla aikaansa edellä olleen Aarno Ruusuvuoren toistuvaan moduulimitaan ja rakennesuunnittelija Bertel Ekengrenin suunnittelemaan pyloniripustaiseen kattoon perustuva joustavasti laajennettava kirjapainotalo WeeGee (1. osa 1964) tai kulttuurirakentamisen osalta Pekka Salmisen suunnittelema Lahden kaupunginteatteri (1983) näyttävine teräsrakenteineen ja kennomaisine betonikattoineen. Kirkkoarkkitehtuurin saralla tyylin puh-taimpiin edustajiin lukeutuu Jaakko ja Kaarina Laapotin Kouvolan kevyen hallimainen, näkyvien teräsrakenteiden määrittämä keskuskirkko (1977), joka on herättänyt keskustelua konstruktivismin soveltuvuudesta sakraalitalan muotokieleksi.

Metroasemien jokapäiväiseen käyttöarkkitehtuuriin, jossa järkipäiset tilaratkaisut helpottavat ja ohjaavat ihmismassojen liikettä, tyyli-suunta sopi luontevasti. Konstruktivismin tyyli-piirteitä voidaankin havaita useammissa Helsingin alkuperäisistä metroasemista. Herttoniemen aseman arkkitehtuurissa erityisen konstruktivistiseksi yksityiskohdiksi voidaan lukea laituritason kasettikatto, jossa betonirakenne itsessään muodostaa alakattoon kolmiulotteisen vaikutelman. Kevytrakenteisen ja lasipintaisen, jokseenkin aineettoman lippuhallin puolella korostuvat aaltopeltikatto ja sitä tukevat terästrussit. Raskaan betonin ja keveän teräslasirakenteen kontrasti korostaa myös maanpinnan ja sen alaisen tilan eroa. Aseman talotekniikka on jätetty tyyli-lle tyypilliseen tapaan näkyville. Ulkotilassa paviljonkimaiset matalat rakennusmassat ja bussiliittymille ohjaavat katokset rajaavat pientä aukiota istutuksineen. Lähiympäristön mittakaava on erityisesti 2010-luvun aikana muuttunut ja palvelukeskittymät monipuolistuneet sekä siirtyneet, rakentaminen on tullut lähemmäs alun perin avaran ympäristönsä kiintopisteinä olutta asemaa. Aseman ominaispiirteitä ovat myös yläosastaan betonoidut pyöreät teräspilarit ja niiden muotoa peilaavat hienovaraiset kulmapyöristykset sekä vaaleansininen kaakeli. Arkkitehtuuri ei luo ylimääräistä, opasteiden kanssa kilpailevaa visuaalista saastetta, vaan selkeät, helposti navigoitavat puitteet päivittäiselle matkanteolle.

Konstruktivistinen rakennuskanta herättää, monen muun 1950-luvun jälkeisen modernismin alajuonteen tavoin, vahvoja mielipiteitä. Peittelemätön rakenteellisuus saatetaan kokea paljaaksi tai ilmeeltään kylmäksi. Arkkitehtuurin demokratisoinnin pyrkimys ja elitismin karttaminen tulkitaan usein ankeudeksi. Aikakauden merkkiteoksista esimerkiksi edellä mainittu Kouvola keskuskirkko on kirjoitus-hetkellä purku-uhan alla, eikä vastustusta hankkeelle juuri ammattipiirien ulkopuolelta löydy. Arjen – esimerkiksi työmatkan – kulissina näkyvä talotekniikka ja rakenneratkaisut hyväksytään helpommin kuin vaikka hääseremonian. Nykypäivänä metroaseman toiminnallisuudessa painopistettä yritetään usein siirtää kaupallisuuteen, metroasemasta halutaan läpikulku-tilan sijaan luoda viipymisen ja ensisijaisesti kulu-tuksen ympäristö, jossa esimerkiksi aseman toiminnalle eli-melliset opasteet joutuvat kilpailemaan entistä räikeämmän mainonnan kanssa – jäädessä usein alakynteen. Kaupallisen toiminnan korostuessa liikennetilan funktion sijaan voikin konstruktivistisen asema-arkkitehtuurin ominaispiirteiden säilyttäminen jäädä nopeasti kestävämmän, kaupallisuuden ehtoja noudattaneen suunnittelun jalkoihin.

LÄHTEET

Oy Kaupunkisuunnittelu AB/Jaakko Ylinen ja Jarmo Maunula, 1981. *Herttoniemen metroasema*. Arkkitehti. 3/1981. s. 36–39.
Salokorpi, Asko. 1990. *Arkkitehtuuri vuoden 1940 jälkeen*. Teoksessa: Ars Suomen taide 6. s. 14–75. Otava:Keuruu.

REFERENCES

Oy Kaupunkisuunnittelu AB / Jaakko Ylinen and Jarmo Maunula. 1981. *Herttoniemen metroasema*. Finnish Architectural Review, 3/1981, pp. 36–39.
Salokorpi, Asko. 1990. *Arkkitehtuuri vuoden 1940 jälkeen*. In: Ars Suomen taide 6, pp. 14–75. Otava. Keuruu.

Kaarina Laapotti can be seen as one of the purest structuralist churches in Finland, it features light and airy steel frame main hall. The church has been a topic of controversy on whether structuralist aesthetics are suitable for a sacral space.

As for the metro stations, the unimposing backdrops of our daily life and movement seem to accommodate the structuralist style more easily. The rational structuralist approach can ease and guide the movement of the masses within traffic spaces. Structuralist elements are therefore prominent in most of the metro stations of the original Helsinki metro line. Some of the specific structuralist elements of the Herttoniemi Station are the honeycomb ceiling of the platform level, in which the concrete structure turns into a decorative element itself. On the ground level the light steel frame and large glass surfaces create an airy see-through space, the steel trusses supporting the ceiling are another definite structuralist feature. The contrast between the heavy concrete on the platform level and the light steel and glass of the street level highlight the difference between under and above ground. The air conditioning and other technical features are also left visible below the ceiling, as was typical for the style. Outside the ticket hall the low-rise masses of the ticket hall and technical building as well as the canopies leading to the bus stops create a town square with plants. The scale of the surrounding cityscape has seen a dramatic rise around the 2010s and commercial services have been moved elsewhere and become more varied. The buildings have moved closer to the metro station, originally a small landmark in an otherwise low-rise, airy suburban cityscape. The station's exterior features also include the rounded corners, which echo the rounded steel pillars of the platform level and a light blue tile cladding that is used on the interior walls of the platform level. The interior architecture aims to not create unnecessary visual distractions so the passenger can focus on the guideposts incorporated into the interior design. The building provides a calm and easily navigable environment for everyday travel.

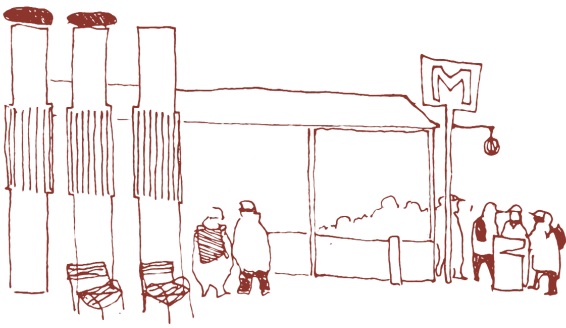
As is currently with a large portion of post 1950s modernist architecture, structuralism is also a polarizing topic of heated discussion today. The bare, exposed structural elements can be seen as unfinished or somehow cold. The ideal of democratic architecture and aversion to elitism is often interpreted as intentional blandness. Of the structuralist works listed above the Central Church of Kouvola is currently in the process of being demolished, a project that doesn't seem to be getting a lot of opposition outside a small circle of Finnish architects. As a backdrop for everyday life (such as commuting) the structuralist aesthetic seems to be more acceptable on a larger scale, as opposed to for a wedding ceremony. In today's railway station design the emphasis seems to have shifted on commercial interests. The goal often is to turn metro stations into shopping centres, where people spend their time shopping instead of just passing through. In a commercial environment, the essential infographics and guideposts of traffic architecture can often be overshadowed by flashy, obnoxious advertising. As consumerism becomes a prominent feature of transportation planning the key structuralist features of a station building such as Herttoniemi can easily be overshadowed by a design that only prioritizes advertising.

OLLI NIEMINEN is a Helsinki-based architect specializing in architectural history research. As a side role, he has also taught part-time in the department of architecture history at Aalto University.

Sörnäisten metroaseman julkiset tilat muutoksessa ja niiden sosiaaliset jännitteet

Sörnäinen Metro Station: Social Tensions and the Transformation of the Public Space

Merete Kempainen



*Samat porukat pyörivät
pintorilla kuin ennenkin.
Laatoitus muuttui, meno ei.*

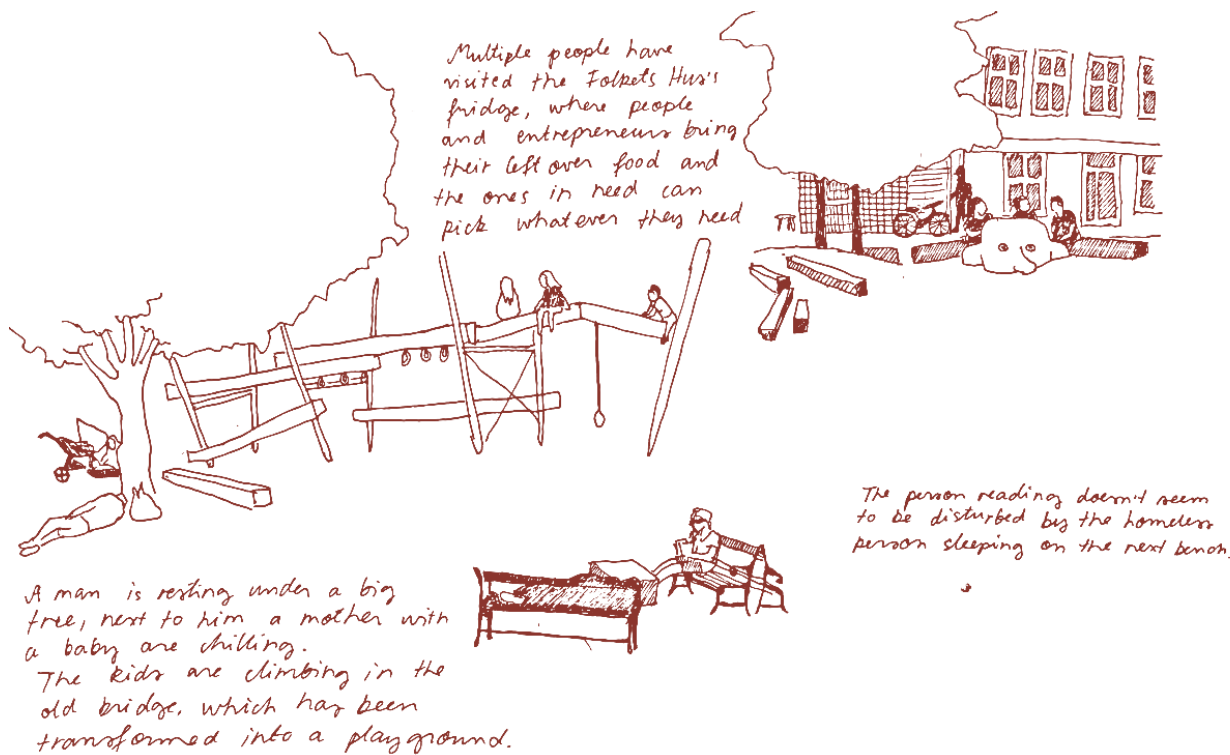
*Polisit pöyryttävät metron
ulostähtäyksellä ja pälyilevät
vuoropöydän kääntöaitaan ja
aukiolla oleskelemaan ihmisiä
(myös minua)*



Kaikkei ei riittänyt penkkejä.

Sörnäisten metroaseman remontti valmistui vuonna 2020 jolloin aseman välitasanteen sisustus sekä lippuhalli uusittiin. Samaan aikaan suunnitteilla olleen aseman kannen päällisen Vaasanpuistikon uudistus herätti keskustelua siitä, miten aukion häiriökäyttäytyminen saataisiin uudistuksen myötä loppumaan. Lopputulos ei kuitenkaan tuonut kaivattua seesteisyyttä aukiolle. Mikä meni vikaan ja onko asukkaiden kokemana ongelma ylipäättään sellainen, johon pystytään vaikuttamaan suunnittelun keinoin?

The renovation of Sörnäinen Metro Station was completed in 2020, including the modernization of the ticket hall. At the same time, plans to redesign the square above sparked discussions on whether urban design could eliminate the disorderly and disruptive behavior. Yet, the result did not deliver the desired serenity. What went wrong, and is the problem, as perceived by residents, even something that design can solve?



VAASANPUUSTIKKO JÄNNITTEIDEN KESKIÖSSÄ

Vaasanpuistikko on ollut vuosien ajan sosiaalisten jännitteiden näyttämö. Alueella toimineen Vailla vakinaista asuntoa ry:n (Vva ry) päiväkeskuksen vuokrasopimus irtisanottiin yllättäen joulukuussa 2020, ja sen tarjoamat palvelut siirrettiin Pasilaan. Vva piti tiloissaan matalan kynnyksen periaatteella toimivia Vertais- ja vapaaehtoistoiminnan päiväkeskusta Vepaa ja Yökeskus Kalkkersia, jotka tarjosivat elintärkeitä palveluita asunnottomuutta kokeville.^[1] Vuokrasopimuksen purkamisen oli seurausta paikallisten asukkaiden vaatimuksesta siirtää palvelut pois Kurvista, jotta häiriökäyttäytyminen vähenisi. Vva:n toimintaa Kurvissa vastustaneet ihmiset uskoivat, että ongelmakäyttäytyminen loppuisi, jos asunnottomille ihmisille ei olisi enää palveluita tarjolla.

Vva:n poismuuton jälkeen ongelmat eivät kuitenkaan kadonneet, sen sijaan ne kärjistyivät ja paikalliset yrittäjät kertoivat kärsivänsä siitä, että häiriökäyttäytyminen siirtyi heidän wc- ja vaatteidenvaihtotiloihinsa. Tämä tapaus on esimerkki siitä, miten asunnottomuusilmiön hallinta perustuu usein näkyvyyden vähentämiseen eikä itse ongelman ratkaisemiseen.

”HUONOMAINEISESTA AUKIOSTA VIIHTYISÄKSI TAPAHTUMAPAIKAKSI”

Näin viestittiin Helsingin kaupungin sivuilla 13.3.2023^[2]. Jutussa lupailaan lisää turvallisuutta nykyaikaisen valaistuksen avulla ja viihtyisyyttä saadaan aikaan puolestaan monivärisellä luonnonkivilaatoituksella. Aurinkoisessa, pastellivärien sävyttämässä havainnekuvassa aukiolle on pysäköinyt poliisiauton sijaan ruokarekka – vai onkohan kyseessä sittenkin poliisien peiteoperaatio?

Keskustelua oli jo aiemmin herättänyt se, kuuluuko aukiolla olla penkkejä. Jo aiemmin, vuonna 2016 tehdyssä Vaasanpuistikon viitesuunnitelman luonnoksessa^[3] ohjeistettiin välttämään ”istuskeltavia materiaaleja, suosimaan ohuita metallireunoja ja välttämään optimaalisia istumakorkeuksia kalusteiden valinnassa”. Siinä kirkkaissa väreissä loistavalle Vaasanpuistikolle olivat tervetulleita kaikki pöhinää ja meteliäkin tuottavat tapahtumat ja ihmiset, mutta rivien välistä pystyy kuitenkin helposti lukemaan sen, että aukion nykyiset käyttäjät eivät lukeudu tähän monimuotoiseen ihmisryhmään.

Kirjoittajan kuvituksia ja havaintoja Folkets Parkissa.
Author's illustrations and observations from Folkets Park.

VAASANPUUSTIKKO AT THE CORE OF SOCIAL TENSIONS

Vaasanpuistikko has long been a stage for social tension. In December 2020, the lease of the low-threshold day center run by the No Fixed Abode NGO (*Vailla vakinaista asuntoa ry*, or Vva) was suddenly terminated, and its services were relocated to Pasila. The center hosted services such as *Vepa* and *Night Center Kalkkers*, which provided vital services for people experiencing homelessness^[1]. The lease termination was a result of pressure from local residents who demanded that the services be removed from Kurvi to reduce disruptive behavior. Those opposing Vva's work in the area believed that problematic behavior would stop if homeless people no longer had access to local support services.

However, the relocation of Vva didn't result in the problems disappearing – instead they escalated. Local businesses reported an increase in disturbances, as the homeless began using their restrooms and changing rooms. This is a clear example of how the management of homelessness often focuses on making it invisible rather than addressing its underlying causes.

“FROM A STIGMATIZED SQUARE TO A PLEASANT EVENT SPACE”

This is how the City of Helsinki described the transformation on its website on March 13, 2023^[2]. The story promises more safety through modern lighting. The visual appeal and general atmosphere of the square are going to be improved with multi-colored natural stone paving. In the sunny, pastel-colored visualization, a food truck is parked at the square instead of a police car – or is it, perhaps, a cover operation by the police?

There had already been some debate about whether there should be benches in the park. In the preliminary plan for Vaasanpuistikko in 2016^[3], it was advised to avoid “sit-down materials, favor thin metal edges, and avoid optimal seating heights in the selection of furniture.” Vaasanpuistikko was intended to welcome all events and people that create hustle and bustle, but reading between the lines, it's easy to understand that the square's current users would not be part of this diverse group.

Benches, which enable sitting, were also later identified as potential producers of social problems. In an

Istuskelun mahdollistavat penkit tunnistettiin suunnitelmissa myöhemminkin sosiaalisten ongelmien aiheuttajiksi. Ylen haastattelussa 27.7.2024 Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan puisto- ja viheralueiden yksikön päällikkö kommentoi asiaa:

”Puistosuunnittelussa emme alun perin esittäneet sitä, koska alue on kerännyt tänne kaiken maailman kulkijoita. Halusimme estää häirikköjen pääsyn paikalle.”

(Yle, 27. heinäkuuta 2024)^[4].

Lopulta kaupunki kuitenkin päätyi ”ottamaan riskin” ja asentamaan aukiolle yhdenistuttavia terästuoleja.

SOLIDAARISUUTTA SUUNNITTELUUN OSALLISTAMISELLA

Millaisia julkisia tiloja sitten syntyisi, jos aivan kaikkia ihmisryhmiä pyrittäisiin osallistamaan suunnitteluun? Oppia olisi voitu ottaa kööpenhaminalaisen Folkets Parkin uudelleensuunnittelusta, jossa ei pyritty suunnittelemaan ei-toivottuja ihmisiä pois, vaan ottamaan heidät suunnitteluprosessiin mukaan. Folkets Park on Vaasanpuistikon lailla ollut pitkään turvatomaksi ja epäsiistiksi koettu paikka. Syynä tähän ovat olleet alueella toimivat huumekauppiat, rikollisjengit sekä asunnottomuutta kokevat ihmiset. Myös Folkets Parkin yhteydessä on (edelleenkin) asunnottomille ihmisille suunnattuja palveluita.

Folkets Parkin suunnittelun kantavana ajatuksena oli se, että mitä enemmän ihmisiä paikassa oleskelee, sitä turvallisempi se on^[5]. Projektista vastannut Spectrum Architects ja taiteilija Kenneth Balfelt järjestivät *kaikkia* alueen asukkaita osallistavia työpajoja, jotta mahdollisimman monen puiston käyttäjän toiveita saataisiin toteutetuksi ja näin puistossa viihtyisi mahdollisimman paljon erilaisia ihmisiä. Osallistaminen ei jäänyt myöskään pelkäksi post-it -lappujen keräämiseksi, sillä osallisuudesta pyrittiin tekemään koko suunnittelu- ja rakennusprosessin kestävä toimintatapa. Näin osallistujien toiveet eivät jääneet vain ideakartoiksi, vaan he pääsivät myös toteuttamaan suunnitelmiaan ja tapaamaan ihmisiä, joiden kanssa he eivät muuten viettäisi aikaa.

Lopputulemana Folkets Park – pienestä koostaan (5 200 m²) huolimatta – tarjoaa paljon eri toimintoja erilaisille käyttäjilleen: puistoon mahtuu kaksi leikkipaikkaa, kiinteät pöydät ja penkit, nuotiopaikka, runsaasti sekä näkyvillä että hieman suojaisemmissa paikoissa olevia makoilu- ja istuskelu-alustoja, pingispöytä, kiipeilyseinä, wc, vesipiste sekä erikoisuutena asunnottomuutta kokeville osoitettu ulkogrilli sekä jääkaappi, johon alueen ravintolayrittäjät tuovat ylimääräisiä ruokatarpeitaan.

Tein tutkimusta Folkets Parkista ja siitä, miten puiston suunnittelun tavoitteet toteutuivat. Haastatteluiden, kyselyiden ja havainnointien perusteella näytti vahvasti siltä, että puiston erilaiset käyttäjät elävät sovussa keskenään ja asunnottomuutta kokevien läsnäolo ei häiritse muita puiston käyttäjiä. Toki tässäkin tapauksessa voidaan pohtia muna vai kana -kysymystä, eli sitä, vaikuttiko puiston uusiminen ihmisten solidaarisempaan suhtautumiseen toisiaan kohtaan, vai hokutteliko näin brändätty paikka jo valmiiksi suvaitsevaisiksi identifioituvia ihmisiä paikalle? Joka tapauksessa, Folkets Parkista huokuva erilaisten ihmisten yhdessäolo – tai ainakin toiseuden sietäminen – teki vaikutuksen minuun ja soisin sitä harjoitettavan meillä Suomessakin.

Ihan kaikkia sosiaalisia ongelmia ei kuitenkaan Folkets Parkissaakaan pystytty ratkomaan pelkällä uudelleensuunnittelulla. Eräänä päivänä, kun olin aloittamassa haastatteluiden järjestämistä kyseisessä puistossa, poliisit saapuivat paikalle ja pyysivät poistumaan puistoalueelta, koska puiston lähellä oli ammuttu jotakuta. Monisyisten sosiaalisten haasteiden purkamiseen ei riitä pelkkä makoilun mahdollistava puistonpenkki, mutta on se kuitenkin ihan hyvä alku.

MERETE KEMPPAINEN on puistoissaistuskelukin ammattilainen, oikeus kaupunkiin -aatteesta mesoava kaupunkiaktiivi ja -aktivisti, sekä kaupunkisuunnitteluun erikoistunut arkkitehti. Tällä hetkellä hän tekee väitöskirjatutkimustaan Aalto-yliopistossa. Hänen tutkimuksensa tarkastelee, miten kaupunkien viheralueet vaikuttavat ihmisten hyvinvointiin – sosiaalisesti, psyykkisesti ja fyysisesti – sekä luontosuhteen kokemiseen.

LÄHTEET

- [1] Morottaja, E. (2021, joulukuu 31). *Asunnottomien palveluiden häätäminen ei ratkaise kaupungin järjestys-häiriöitä*. Vva ry. <https://www.vvary.fi/ajankohtaista/asunnottomien-palveluiden-haataminen-ei-ratkaise-kaupungin-jarjestyshairioita>
- [2] Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala. (2023, maaliskuu 13). *Vaasan-puistikon uudistaminen alkaa kesällä*. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/vaasanpuistikon-uudistaminen-alkaa-kesalla>
- [3] Masu Planning Oy. (2016, joulukuu 15). *Vaasanpuistiko Piritori viitesuunnitelma*. [PDF-tiedosto]. Ladattu henkilökohtaisista tiedostoista.
- [4] Yle. (2024, heinäkuu 27). *Helsinki hostoi 1,2 miljoonalla eurolla aukion, joka on ollut ”epämiellyttävä ympäristö” – tältä lopputulos näyttää*. <https://yle.fi/a/74-20101144>
- [5] Rutt, R. L., & Loveless, S. (2018). *Whose Park? The forty-year fight for Folkets Park under Copenhagen's evolving urban managerialism*. People, Place and Policy, 12(2), 99–117. <https://doi.org/10.3351/ppp.2018.6224795825>

REFERENCES

- [1] Morottaja, E. (2021, December 31). *Asunnottomien palveluiden häätäminen ei ratkaise kaupungin järjestys-häiriöitä*. Vva ry. <https://www.vvary.fi/ajankohtaista/asunnottomien-palveluiden-haataminen-ei-ratkaise-kaupungin-jarjestyshairioita>
- [2] City of Helsinki, Urban Environment Division. (2023, March 13). *Vaasanpuistikon uudistaminen alkaa kesällä*. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/vaasanpuistikon-uudistaminen-alkaa-kesalla>
- [3] Masu Planning Oy. (2016, December 15). *Vaasanpuistikko Piritori viitesuunnitelma* [PDF file]. Retrieved from personal archive.
- [4] Yle. (2024, July 27). *Helsinki hostoi 1,2 miljoonalla eurolla aukion, joka on ollut ”epämiellyttävä ympäristö” – tältä lopputulos näyttää*. <https://yle.fi/a/74-20101144>
- [5] Rutt, R. L., & Loveless, S. (2018). *Whose park? The forty-year fight for Folkets Park under Copenhagen's evolving urban managerialism*. People, Place and Policy, 12(2), 99–117. <https://doi.org/10.3351/ppp.2018.6224795825>

interview with Yle on July 27, 2024, the head of the City of Helsinki’s Parks and Green Areas unit in the City Environment Division explained this matter:

“In the park planning, we didn’t initially propose this because the area attracts all sorts of passersby. We wanted to prevent troublemakers from accessing the place.”
(Yle, July 27, 2024)^[4].

However, the city decided to “take a risk” and installed steel chairs with a single seat on the square.

SOLIDARITY THROUGH PARTICIPATORY DESIGN

What kind of public spaces would arise if *all* social groups were actively listened to and involved in the design process? One possible lesson could be drawn from the redesign of Copenhagen’s Folkets Park, where the aim was not to design out unwanted individuals but rather to involve them in the design process. Like Vaasanpuistikko, Folkets Park has long been seen as an unsafe, intimidating, and messy place, largely due to the presence of drug dealers, criminal gangs, and people experiencing homelessness. There were also (and are still) services connected to Folkets Park that are aimed at people experiencing homelessness.

The guiding principle of the redesign was that the more people who spend time in a place, the safer it is^[5]. To support this idea, the project led by Spectrum Architects in collaboration with artist Kenneth Balfelt organized numerous workshops involving *all of the park’s residents* to address the needs and desires of as many park users as possible. The goal was to make the park appealing to a diverse range of people. Participation wasn’t limited to collecting Post-it notes; it aimed to make inclusion an ongoing part of both the design and even the construction process. In this way, participants’ wishes did not remain just a map of ideas, but they were also able to put their plans into practice and meet people they would not otherwise spend time with.

As a result, despite its small size (5,200 m²), Folkets Park now offers a variety of activities for different users: two playgrounds, fixed tables and benches, a place for a bonfire, multiple lounging and seating areas in both open and more sheltered spots, a ping pong table, a climbing wall, toilets and a water tap, and as a specialty, an outdoor grill and fridge for the homeless, where local restaurants contribute excess food.

I conducted a case study in Folkets Park to see how the goals of its redesign were met. Based on interviews, surveys, and observations, it strongly appeared that the park’s diverse users coexisted harmoniously, and the presence of people experiencing homelessness did not seem to disturb other park users. Of course, there’s the classic chicken-or-egg dilemma here: did the park’s redesign contribute to a more compassionate attitude toward one another, or did it simply attract people who already identified as tolerant? Regardless, the coexistence or at least the tolerance of different kinds of people in Folkets Park left a lasting impression on me, and I hope that this approach can be practiced in Finland as well.

However, even in Folkets Park, not all social problems could be solved with just a redesign. One day, while I was about to begin conducting interviews in the park, the police arrived and asked me to leave the area because someone had been shot near the park. Resolving complex social challenges requires more than just park benches that allow for lounging, but that is certainly a good place to start.

MERETE KEMPPAINEN is a professional in the fine art of hanging out in parks, a vocal urban activist, an advocate for the right to the city, and an architect specialized in urban planning. She is currently pursuing her doctoral research at Aalto University. Her latest research focuses on how urban green spaces impact human well-being – socially, psychologically, and physically – as well as how they shape our relationship with nature.

Modernin rakenteissa

Pienoismallisarja pohjautuu Herttoniemen metroaseman rakennuksiin ja tulkitsee niiden kevyttä ja systeemipohjaista arkkitehtuuria osana katoavaa infrastruktuuria.

Pienoismalleissa käsityön jälki jättää rakennesysteemiin epävakautta ja haurautta. Tarkoitus ei ole kuvata rakennuksia sellaisenaan, vaan ne ovat tutkimuksia niiden ideoiden olemuksesta ja muodosta. Ne kutsuvat tarkastelemaan ikääntyvää modernia arkkitehtuuria uudelleen. Pienoismallit havainnoivat, erittelevät ja tulkitsevat 1970-luvun modernin arkkitehtuurin ydintä: pelkistettyä runkoa, terästä, betonia, järjestelmällisyyttä, keveyttä – ja jopa hienovireistä kauneutta, ja samalla sen ajan rakentamisen ristiriitaista roolia nykyään.

Ne ovat hahmotelmia katoavasta arkkitehtuurista, mutta myös ehdotuksia siitä, miten niitä voisi katsoa uudelleen – runkoa, rytmiä, mittaa, maata vasten nojaavaa terästä ja betonia, rakennettua ympäristöä, joka on yhtä aikaa arkinen ja täynnä merkityksiä.

Structures of the Modern

This series of scale models is based on the buildings of Herttoniemi metro station, interpreting their lightweight, system-based architecture as part of a disappearing infrastructure.

The handcrafted nature of the scale models introduces instability and fragility into the structural system. The intention is not to depict the buildings as they are, but serve as investigations into their conceptual essence and form. They invite a reconsideration of aging modern architecture. These models observe, analyze, and interpret the core of 1970s modernism: stripped-down structural frames, steel, concrete, systematics, lightness – and even subtle beauty, while also reflecting on the contradictory role this era of construction plays today.

They are sketches of vanishing architecture, but also proposals for how it might be seen anew – the frame, the rhythm, the measure, the steel and concrete leaning into the ground, the built environment that is at once ordinary and full of meaning.



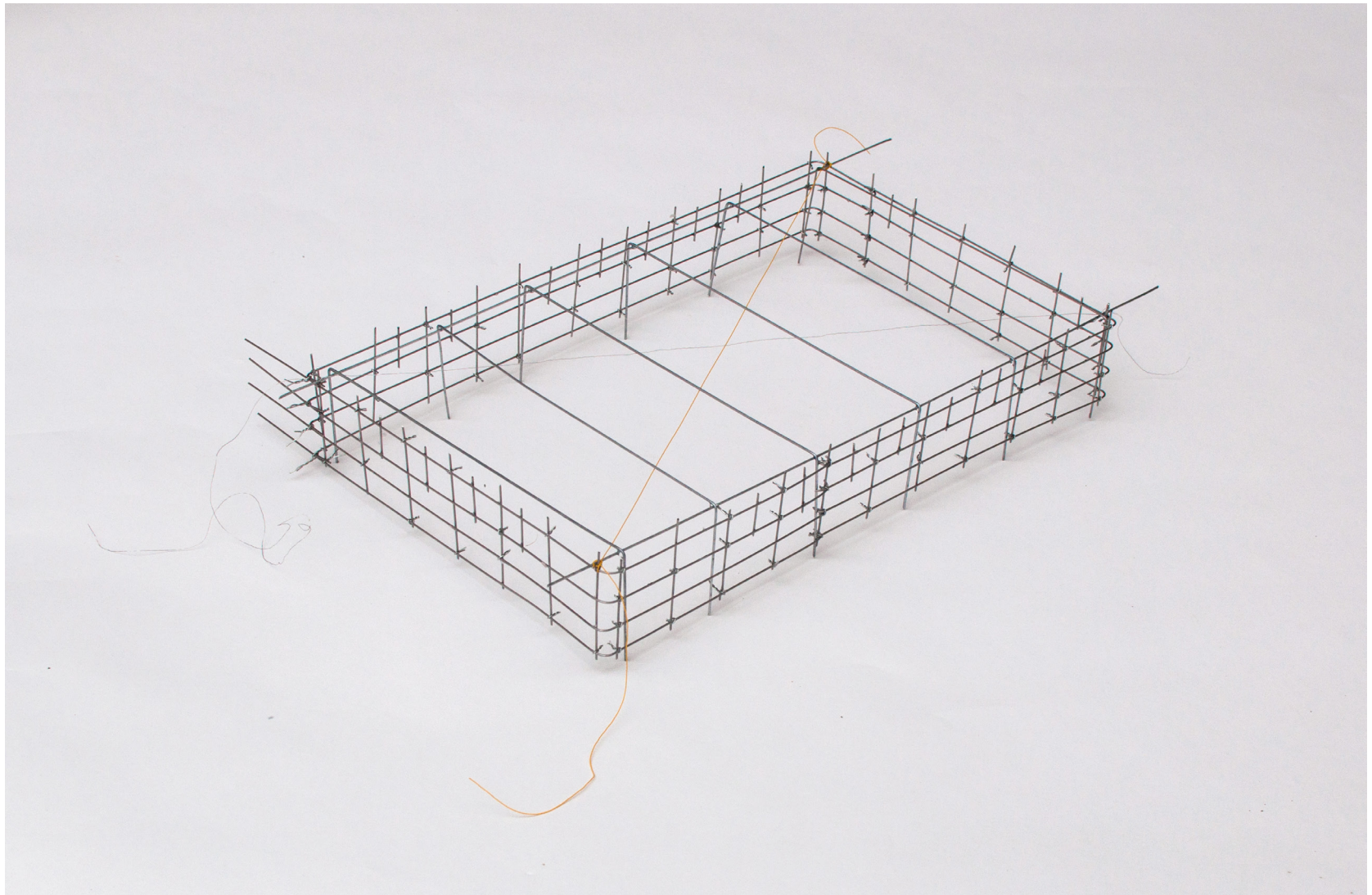
Yksityiskohta lippuhallista,
2025 (betoni, teräslanka)
Detail from ticket hall, 2025
(concrete steel wire)

Lippuhalli, 2025
(betoni, teräslanka)
Ticket hall, 2025
(concrete steel wire)



Herttoniemen metroaseman
tontti ja rakennukset, 2025
(betoni, teräslanka)
Herttoniemi Metro Station
Site and Buildings, 2025
(concrete, steel wire)

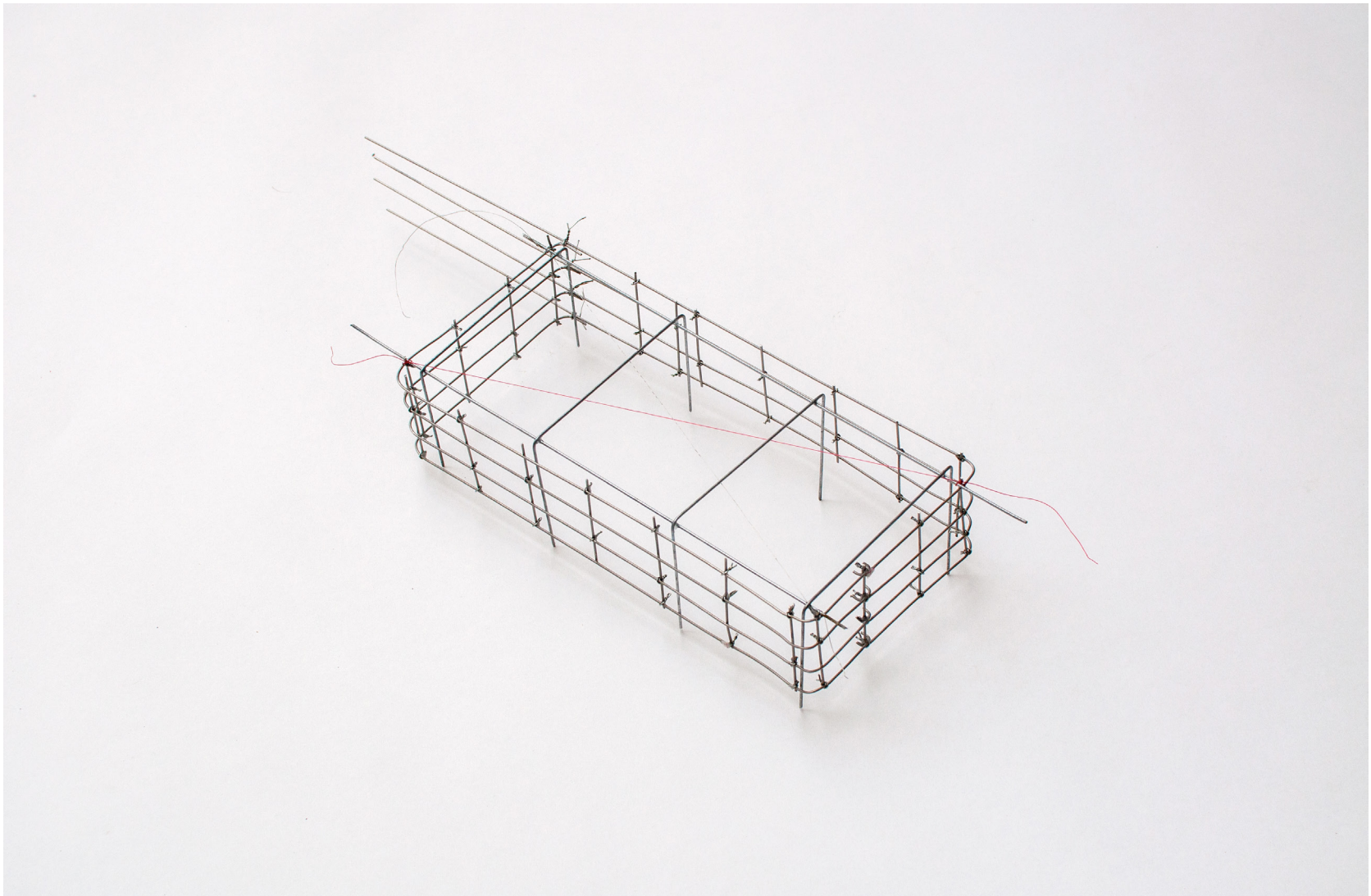




Huoltorakennus, 2025
(teräslanka)
Service Building, 2025
(steel wire)

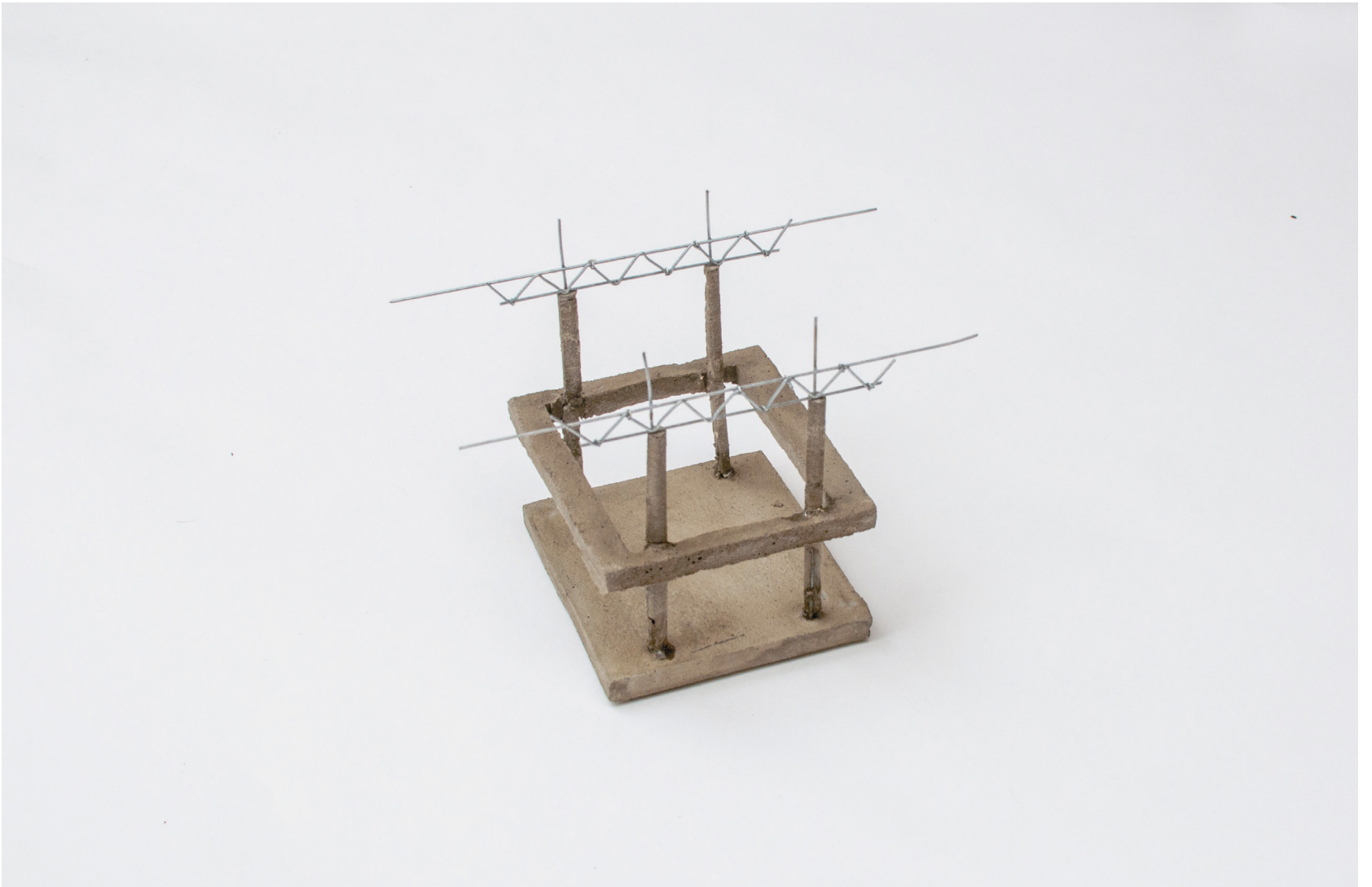


Yksityiskohta tontti ja
rakennukset -mallista, 2025
(betoni, teräslanka)
Detail from Site and Buildings
model, 2025
(concrete steel wire)



Sisääkäyntipaviljonki, 2025
(teräslanka)
Entrance Pavilion, 2025
(steel wire)

Testirakenne no 1, 2025
(betoni, teräslanka)
Test Structure No. 1, 2025
(concrete, steel wire)



KIITOKSET

Kiitos työskentelyä ja toteutusta tukeneille Taiteen edistämiskeskuslle ja Suomen Kulttuurirahastolle. Kiitos kirjoitustyöstä ja osallistumisesta arkkitehdit Merete Kemppainen, Jussi Laine ja Olli Nieminen. Merete Kemppaiselle kiitos myös metrokävelykierroksen järjestämisestä sekä *Yhdyskuntasuunnittelu*-lehden katsauksen kirjoittamisesta – niillä oli suuri merkitys myös tälle projektille!

Kiitos tutkimustyöhön arkistomateriaalia, tietoa ja näkökulmia tarjonneille Isa Kukkapuro-Enbomille, Herttoniemi-seura ry:lle sekä HMT Arkkitehdit Oy:n arkkitehdeille Jukka Salliselle ja Leena Tuoviselle. Erityiskiitos keskusteluista metroasemien arkkitehdeille Jarmo Maunulalle ja Juhani Kataiselle.

Kiitos Kaarina Tammistolle taittotyöstä ja Elina Lähteenmäelle käännös- ja oikolukutyöstä. Kiitos Ilkka Salo taas avusta pienoismallien materiaalien kanssa!

Kiitos myös ystäville ja kollegoille, erityisesti Arkkitehtitoimisto R. Schnitzlerille, kun olette keskustelleet metron arkkitehtuurista jo pitkään ja tarjonneet inspiraatiota, näkökulmia ja tukea. Kiitos Kaupunkiliikenne Oy:n Lasse Vepsälle ja Kirsi Borgille ymmärryksestä ja tuesta projektin aikana.

ACKNOWLEDGEMENTS

Thank you to the Arts Promotion Centre and the Finnish Cultural Foundation for supporting the work and implementation. Thank you to architects Merete Kemppainen, Jussi Laine, and Olli Nieminen for their contributions to the writing and their participation. Special thanks to Merete Kemppainen for organizing the metro walking tour and for writing the overview for *the Finnish Journal of Urban Studies* – both were of great significance to this project!

Thank you to Isa Kukkapuro-Enbom, the Herttoniemi Association, and the architects from HMT Arkkitehdit Oy, Jukka Sallinen and Leena Tuovinen, for providing archival material, information, and perspectives for the research. Special thanks for the discussions with the metro station architects Jarmo Maunula and Juhani Katainen.

Thanks to Kaarina Tammisto for the layout work and to Elina Lähteenmäki for the translation and proofreading. Thanks to Ilkka Salo for the help with the materials for the scale models!

Thank you also to friends and colleagues, especially from the architecture firm R. Schnitzler, for your long-standing discussions on metro architecture and for providing inspiration, perspectives, and support. Thanks to Lasse Vepsä and Kirsi Borg from Kaupunkiliikenne Oy for their understanding and support throughout the project.

TOIMITUS / EDITOR

Karita Rytivaara

KIRJOITTAJAT / CONTRIBUTORS

Merete Kemppainen, Jussi Laine, Olli Nieminen, Karita Rytivaara

OIKOLUKU SEKÄ ESIPUHEEN & TEKSTIN "ASEMAMATKALLA" KÄÄNNÖS / PROOFREADING AND TRANSLATION OF PREFACE & "ON MY WAY TO THE STATION"

Elina Lähteenmäki

TAITTO / LAYOUT

Kaarina Tammisto

KIRJASIMET / TYPEFACES

ABC Datype Rounded, RePublic

PAINO / PRINTING

Sanoma Manu, Tampere

RAHOITUS / FUNDING

Taiteen edistämiskeskus, Suomen Kulttuurirahasto / Arts Promotion Centre Finland, Finnish Cultural Foundation



Taiteen edistämiskeskus
Centret för konstfrämjande
Arts Promotion Centre Finland



JULKAISIJA / PUBLISHED BY

Karita Rytivaara / Flemarin haarukkatehdas, 2025

JULKAISUPAIKKA / PUBLISHED IN

Helsinki

© TEKIJÄNOIKEUDET / © COPYRIGHTS

Tekijät / Authors, Karita Rytivaara

PAINOS / EDITION OF

500

ISBN (PAINETTU / PRINT) 978-952-88-0571-7

ISBN (PDF) 978-952-88-1371-2

MODERN METRO Steel, Colours, and Vanishing Infrastructure Architecture

12.–19.6.2025

MODERNI METRO Teräs, värit ja katoava infra-arkkitehtuuri