

Mörkö ullakolle – nuuska nuorten kielessä ja mielessä

Stadin slangin suosikkiaihepiireihin ovat vuosikymmenien ajan kuuluneet keskeiset nautintoaineet viina ja tupakka. Viime aikoina tupakointi on kuitenkin nuorten miesten keskuudessa vähentynyt. Tilalle on tullut nuuska, jonka kasvava suosio näkyy myös nyky- nuorten kielessä. Nuuskasta puhutaan paljon, ja siihen ja sen käyttöön liittyviä ilmauksia on muutamassa vuodessa syntynyt kuin sieninä sateella.

Nuuskan käytön lisääntymiseen on vaikuttanut sen suosio urheilijoiden, varsinkin jääkiekkoilijoiden, keskuudessa. Yleisesti on myös tiedossa, että nuuskanmyynti on Suomessa laillista. Sen hankkimiseen, käyttöön ja hallussapitoon liittyy samanlaista jännitystä kuin pirtun kieltolain aikaan.

Pelkästään nuuskaa yleensä tarkoittavia sanoja on helsinkiläisnuorten käytössä kolmisenkymmentä: biitti, biusa, gäisi, hörö, jölli, käisi, kökkö, kölli, kömö, lössi, mälli, mörkö, nuba, nude, nutu, nöffe, nösi, nössikkä, nötkötti, paatse, paatsi, pallo, papana, pasanen, pasi, paska, piusa, purut, pökäle ja pötkö. Harvinaisempi ilmaus on ripuli. Sipoossa puhutaan myös biisonista, ja ruotsinkieliset nuoret käyttävät myös snuussi-sanaa. Hyvää nuuskaa voidaan kutsua myös mustakiskullaksi. Nenänuuska on puolestaan snuffia.

Nuuskaa myydään Ruotsissa ja Ruotsin-laivoilla. Sitä ostetaan pyöreissä rasioissa, joita kutsutaan kiekkoiksi. Muita nuuskarasiasta käytettyjä sanoja ovat aski, kige, kike, loo-



Heikki Paunonen.

ta, purkki tai pelkkä kig: "Vois ostaa vaikka viis kig." Kymmenen kiekon pakkaus on puolestaan torni tai halko, pötkö, sinko, tolppa tai tötterö.

Tarjolla on monenmerkkistä nuuskaa. Perusmerkki on ruotsalainen Ettan eli Eetu tai Edu tai ytimekkäästi Perus. "Se on niiku kaikista yleisin." Suositun merkki on myös General eli Genu, Gene tai Kenraali. Tanskalainen Thunder eli Tuisku tai Thunu on vahvaa nuuskaa. Jotkut suosivat Skruf-merkkistä nuuskaa eli Skruffia tai Ruffia. "Niit on valkosii ja mustii kiekkoja." Göteborgs Rapéta kutsutaan puolestaan nimillä Jöötti tai Jööttis.

Muita merkkejä ovat Kameli, Lucky Strike ja Grov. "Grov on tosi karkeeta, siitä tulee huuli kuivaks." Grovia ja Göteborgs Rapéta kutsutaan myös "teenuusiksi": "Se on niiku teetä tunkis huulee." Jotkut pitävät parhaana merkinä Röda Lacket –merkkistä nuuskaa: "Se on parasta nuuskaa mitä voi leipoo, sitä ei kannata ollenkaa tykittää." Ruotsalaista nuuskaa pidetään yleensä turvallisimpana käyttää, mutta alan konkarit ovat kokeilleet afrikkalaista ja intialaistakin nuuskaa.

Nuuska myydään kiekkoissa joko irtonuuskana eli löysänä tai pusseina. Irtonuuskaa, löysää, joko leivotaan tai tykitetään. Taitavan nuuskankäyttäjän tuntee siitä, että hän osaa leipoa nuuskabiitin huomaamattomasti huuleen. "Ruotsalaiset on tosi käyttäjiä, ne käyttää pusseja tai leipoa, ne ottaa kiekosta suoraa ja tunkee vaa huulee ja vähän sovittilee kieleen, ei aina tarvi edes sovittelakaa."

Sivu 9

Ajankohtaista

Kallion kirkon tornin ristin huippu nousee 30 senttiä

Helsingin kaupunki valmistelee siirtymistä yleiseurooppalaiseen tasokoordinaatti- ja korkeusjärjestelmään. Uudistus on määrä toteuttaa kuluvan vuoden aikana.

Länsi-Euroopassa korkeusjärjestelmien lähtötasona on ollut Amsterdamissa vuonna 1684 vallinneen keskimääräisen tulvavuoksen huippu, Normal Amsterdams Peil.

Helsingissä käyttöön otettavassa yleiseurooppalaisessa N2000 –järjestelmässä käytetään ns. normaalikorkeuksia. Ero uuden ja vanhan korkeusjärjestelmän lopputuloksissa on pieni. Esimerkiksi Lars Sonckin suunnitteleman Kallion kirkon tornin ristin huippu nousee nykyisestä 94 metrin korkeudesta noin 30 senttimetriä. Suurimmillaan ero on Suomessa Halti-tunturilla noin 80 senttiä.

Käytännössä muutoksella on merkitystä kartoituksessa ja kaupunkisuunnittelussa. Kartasto ja kaikki maankäyttöön liittyvä suunnittelu on sidottu koordinaattijärjestelmään. Helsingin nykyinen tasokoordinaattijärjestelmä on oma ja naapurikaupungeilla on omansa. Toisistaan poikkeavat koordinaattijärjestelmät vaikeuttavat paikkatietojen käyttöä, koska eri kuntien tiedot joudutaan sovittamaan keskenään. Tavoitteena on, että Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen siirtyvät yhteisiin järjestelmiin.



Väliarvio pääkaupunkiseudun ilmastotyön onnistumisesta valmistui

Vaikka pääkaupunkiseudun väestömäärä on kasvanut, seudun kasvihuonekaasupäästöt eivät ole kasvaneet samaa vauhtia. Vuonna 2010 pääkaupunkiseudun päästöt olivat kolme prosenttia suuremmat kuin vuonna 1990.

"Kasvava pääkaupunkiseutu asettaa haasteita, mutta tarjoaa myös mahdollisuuksia seudun ilmastotyölle. Ilman erilaisia toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöt olisivat todennäköisesti seuranneet seudun muuta kehitystä", sanoo HSY:n toimitusjohtaja Raimo Inkinen.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut on yhteistyössä Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniainen ja HSL:n kanssa laatinut Pääkaupunkiseudun ilmastotoimintakartan 2010 -raportin. Siinä tarkastellaan seudun kehitystrendejä ilmastomuutoksen näkökulmasta.

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 hyväksyttiin vuonna 2008. Strategiassa asetettiin tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yli kolmanneksella vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja määriteltiin keskeisimmät toimenpiteet eri toimialoilla. Vuonna

2030 seudun asukasluvun arvioidaan olevan 1,22 miljoonaa ja työpaikkoja ennustetaan olevan yli 700 000. Nyt julkaistu raportti tarjoaa väliarvion siitä, miten seudun ilmastotyö on onnistunut 20 vuoden aikana ja perustan tulevan kehityksen arvioimiseksi.

Raideliikenne auttaa vähentämään liikenteen päästöjä

Pääkaupunkiseudun väestömäärä on kasvanut 20 vuodessa 200 000 asukkaalla ja lämmitettävä kerrosala 24 miljoonalla kerrosneliometrillä. Seudun liikenteessä on nykyään yli 100 000 henkilöautoa enemmän kuin vuonna 1990. Samaan aikaan työpaikkojen määrä on lisääntynyt 125 000:lla.

"Esimerkiksi yhdyskuntarakenteen on tiivistynyt, vaikkakin hajaantumista kehyskuntiin on jonkin verran tapahtunut. Kaksi merkittävää ratakantaa, Länsimetro ja Kehärata, mahdollistavat yhdyskuntarakenteen kasvun raideliikenteeseen tukeutuen", Raimo Inkinen sanoo.

Liikenteen päästöjen vähentämistä vaikeuttaa autojen määrän ja ajokilometrien lisääntyminen, vaikka uudet autot ovat aiempaa vähäpäästöisempiä. Raskaan

liikenteen päästöt ja ajomäärät riippuvat vallitsevasta taloudellisesta tilanteesta. Ilmastostrategian mukainen tavoite vähentää liikenteen päästöjä ainakin 20 prosentilla on seudun kasvaessa vaikeaa, mutta raideliikenteen uudet hankkeet auttavat tavoitteen saavuttamisessa.

Polttoainevalinnoilla on merkittävä vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin

Suurin osa pääkaupunkiseudun rakennuksista kuuluu kaukolämpöverkkoon. Kaukolämpö on seudun suurin päästöjen lähde, joten polttoainevalinnoilla voidaan vähentää seudun päästöjä merkittävästi. Lisäksi yhteistuotantolaitoksissa voidaan tuottaa kaukolämmön ohella tehokkaasti sähköä. Kivihiilen korvaaminen maakaasulla enenevässä määrin on jo vaikuttanut selvästi seudun päästöihin.

"Mikäli pidemmän aikavälin ilmastotavoitteet halutaan saavuttaa, tulee kuitenkin myös maakaasu vähitellen korvata uusiutuvilla polttoaineilla", Raimo Inkinen sanoo.

Sivu 9

Metrosta tuleekin puoliautomaattinen

HKL on automatisoimassa Helsingin metroa. Projektiin liittyy myös rakenteilla olevan Länsimetron automaattisen kulunvalvontajärjestelmän toteuttaminen. HKL ja Siemens ovat tänään sopineet, että metron automatisointiprojektia muutetaan siten, että metro tulee kulkemaan automaattisesti mutta kuljettajat jäävät juniin. Kyseessä on tällöin ns. puoliautomaattisointu metro, jollaisia maailmalla on runsaasti.

Puoliautomaattisointu ratkaisu sisältää valtaosaltaan ne ominaisuudet, jotka täysautomaattisessa metrossakin olisivat. Esimerkiksi liikenteen vuoroväli voidaan lyhentää suunniteltuun 2,5 minuuttiin, jolloin siirrytään myös lyhyempiin juniin. Tarvittaessa vuoroväliä voidaan täs-

täkin lyhentää. Nykyiseen metron ei tässä ratkaisussa tule laituriovia, mutta uusi Länsimetro tulee saamaan laituriovet alkuperäisten suunnitelmien mukaan. Muutos ei muutenkaan vaikuta merkittävästi Länsimetron suunnitelmiin.

Muutoksen ansiosta viivästymässä ollut automaattimetro saadaan toteutettua alkuperäisen aikataulun mukaisesti eli projekti valmistuu Helsingin alueella vuonna 2014 ja Länsimetro avataan suunnitelmien mukaan vuoden 2015 lopulla. Muutetun projektin kustannukset tulevat alenemaan merkittävästi Helsingin metron, metrovarikon laajennuksen ja Länsimetron yhteenlasketuista budjetoiduista kustannuksista 170 M€.

Hanasaaren voimalan tilalle asuntoja

Kaupunginvaltuusto hyväksyi viime viikolla Helsingin energian kehittämissuunnitelman.

Tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä viidenneksellä.

Keskeinen asia ohjelmassa on suunnitelma, jonka mukaan alkaa selvitys uuden Hanasaaren kivihiihovoimalan korvaavan voimalan rakentamisesta

Vuosaaren.

Kaupunkisuunnittelu on toivonut pikaista Hanasaaren alarajaa, jonka jälkeen se voidaan purkaa ja rakentaa paikalle uusia asuntoja.

Voimalan lopettamisesta päätetään vasta vuoden 2015 aikana.