

Hyvä kaupunkisuunnittelu on myös ilmastoteko

HEIKKI KOMOKALLIO

kaupunginarkkitehti (eläkkeellä)

Kerava

Syntymäkaupunkini Kemi

Synnyin Kemissä v. 1935 kokemaan Lapin sodan ja evakkoretket. Kemi kasvoi Kemijoen suussa sataman ja kahden saha- ja sellutehtaan voimasta. Meri antoi kalaa ja torikauppa kukoisti. Nyt tori on muuttunut pysäköintialueeksi.

Tehtaat työnsivät piipuista rikinkatkuista savua ja laskivat mereen sellujätettä. Sanottiin, että raha haisee. Tehtaat laajensivat sittemmin tuottamaan myös paperia ja kartonkia.

Paljon on sen jälkeen muuttunut. Päästöjä on saatu hallituksi. Markkinat ja kuljetusetäisyydet ovat pakottaneet vaihtamaan tuotantoa pakkauskartonkiin ja biotuotteisiin. Veitsiluodon tehdas on lopetettu ja tiloihin etsitään mm. teolliseen kiertotalouteen liittyviä yrityksiä.

Rakennemuutoksessa tehdasyhteisöt hajosivat, kun tehtaat lopettivat työläisten asumisen, peruspalvelujen ja harrastusten tukemisen. Muuttaminen etelään ja alempaa verotusta ja omakotitontteja tarjoaviin naapurikuntiin aiheuttivat kaupungille väestökatoa ja talousvaikeuksia. Kaupungin punavärikin haalistui.

Syntymäkoti

Asuimme omakotitalossa ja olimme varsin omavaraisia. Kasvatettiin perunat, vihannekset, herneet ja marjapensaat. Lammais hoiti lieassa pihanurmea ja kanit lisääntyivät verkkohäkissä. Vesi otettiin kaivosta ja laskiämpäri kaadettiin avotunkioon, jossa kasvoi mahtavia kurpitsvoja. Pihanperällä oli makki, käymälä, jonka tuotoksella ravittiin marjapensaat ja saatiin suuret ja makeat marjat. Sittemmin tuli kylän yhteinen vesiposti ja myöhemmin vesi- ja viemärijohto ja päästiin nauttimaan sisävessasta ja keittiön tiskialtaasta.

Äiti ompeli tyttöjen koltut ja paikkasi poikien housut. Kengät ja vaatteet kierrätettiin vanhemmalta sisarukselta nuoremmalle.

Isä oli veturinkuljettaja ja työyhteisö toimi aktiivisesti harrastuksissa ja iltamissa, joihin ohjelmat tehtiin omin voimin. Se oli rikasta yhteisöllisyyden aikaa, joka hiipui hyvinvoinnin kasvaessa ja teknisten vempaimien vallatessa mielen ja ajan.

Muutto Helsinkiin ja Keravalle

Muutin Helsinkiin opiskelemaan ja päädyin perheeni kanssa sattumalta asumaan Keravalle. Keravan kauppala palkkasi minut yleiskaavasuunnittelijaksi v. 1965 ja kaupungiksi tulon jälkeen v. 1970 kaupunginarkkitehdiksi. Kaavoittajana koin, miten monia intressejä ja vaikutuksia

kaavoitukseen liittyä. Laajempaa näkemystä seudun kehittämisestä sain osallistuessani kaupungin edustajana seutukaavaliiton hallitukseen ja asuntopoliittiseen työryhmään. Eläkkeelle jäätyäni olin 16 vuotta vasemmistoliiton kaupunginvaltuutettuna, hallituksessa ja kaupunkikehitysjaoissa.

Kerava oli ollut pieni Suur-Tuusulan omakotialue 30 km Helsingistä. Kun rautatie valmistui v. 1862, ja porvoalaiset kauppiaat rakensivat ratayhteyden v. 1874, risteusasema alkoi vetää teollisuutta. Tuli mm. Keravan Puuseppätehdas, tiilitehdas ja Savion Gummitehdas, joka siirtyi myöhemmin Nokian omistukseen.

Tuusulan isännät eivät katsoneet hyvällä teollisuustaajaman ja työväestön kasvua ja suostuivat erottamaan Keravan omaksi kauppalaksi v. 1924. Rajat määräytyivät satunnaisesti isäntien mielen mukaan ja pinta-alaa tuli vain 32 neliökilometriä, mikä vaikeutti myöhempää kehitystä.

Keravaan kohdistui 1960-luvulla voimakas muuttoliike Helsingistä ja muualta Suomesta. Kauppala ei ollut siihen valmistautunut ja tarvittiin yleiskaava katuverkon uudistamiseksi ja kaavojen muuttamiseksi vastaanottamaan kerrostalorakentamista ja liikenteen kasvua. Samalla suunniteltiin kattavat jalankulku- ja pyörätiet, viheryhteydet ja puistovaraukset sekä julkisten rakennusten sijoitukset.

Keskustaa kiertämään rakennettiin kehäkatu, joka mahdollisti läpiajokadun muuttamisen 800 m pitkäksi kävelykaduksi, Kauppakaareksi v. 1982. Sen toteuttaminen asenteiden muokkauksin ja vaiheittaisin kaavamuutoksinkin kesti 17 vuotta, mutta on saanut kaupunkilaisten ja kauppiaiden hyväksymisen.

Kerava on saanut keskustan kehittämisestä SAFA-palkinnon ja tunnustuksia puisto- ja viherrakentamisesta sekä jalankulku- ja pyöräteiden toteuttamisesta. Kompaktissa kaupungissa kävelään ja pyöräillään. Se näkyy aseman pyörämäärissä, kun töihin mennään 6 minuutin välein kulkevilla paikallisjunilla.

Maapolitiikka kehityksen perustana

Kaupungin rakentamista hallitaan maapolitiikalla. Kun maata hankitaan ajoissa ja tarkoituksenmukaisilta paikoilta, kaupunkia voidaan rakentaa taloudellisesti ja toimivaksi.

Kauppalanjohtajana oli 1950-60-luvuilla sosionomi Unto Suominen, joka sai kaukonäköisesti kaupungin ostamaan laajoja alueita keskustasta ja sen ympäriltä. Miten hän sai valtuuston hyväksymään kalliit kaupat, kun ne eivät tuottaneet poliittisia pisteitä ja välitöntä hyötyä kuntalaisille? Hyöty tuli myöhemmin, kun kaupunkia voitiin rakentaa taloudellisesti ja tontteja myytessä kaavoituksen tuoma arvonnousu tuli kaupungille.

Kaupungin omistamalle maalle oli helppo kaavoittaa järjestelmällisesti ja hallita asunto- ja elinkeinopolitiikkaa. Kaupunki solmi useiden rakentajien kanssa kaupungin maalle aluerakentamissopimuksia, joissa oli velvollisuus rakentaa merkittävä osa Arava-asuntoja.

Tehtävää riitti, sillä väkiluku kasvoi 1960-luvulla 10 000:sta 14 600:aan ja 1970 luvulla 24 000:een asukkaaseen. Väkiluku on nykyisin 38 000 asukasta.

Useissa kunnissa asuntokaavoja on tehty rakentajien ostamille maille, joka on lisännyt segregatiota eli eriyttänyt Arava-asunnot ja asukkaat heikompien yhteyksien ja palvelujen alueille. Nykyään Keravallakin, ikävä kyllä, eriyttämistä jatketaan voimallisesti, kun keskustaan rakennetaan hyvien veronmaksajien toivossa vain kalliita omistusasuntoja, ja Ara-asuntojen rakentaminen estetään sakon uhalla. Eriyttäminen jatkuu, vaikka valtuuston hyväksymän strategian mukaan alueita tulee kehittää tasapainoisesti. Usein joutuu kysymään, kuka päättää kaupungissa.

Asuntopolitiikka

Helsingin seudulla on valtion ja kuntien välinen asumista, liikennettä ja maankäyttöä koskeva MAL-sopimus, joka edellyttää rakennettavan 20 % Ara-asuntoja, puoliksi vuokra- ja asumisoikeusasuntoja. Kun Aravajärjestelmä lopetettiin, sijoittajat löysivät hyvän rahasammon pienten ja kalliiden kovanrahan vuokra-asuntojen rakentamisesta.

Kunnat ovat olleet nihkeitä rakentamaan omistukseensa Ara-vuokra-asuntoja. Ammattijärjestökin lopettivat Ara-vuokra-asuntojen rakentamisen, kun niiden osaomistama VVO-vuokratalo-osuuskunta muuttui rahaa tuottavaksi asuntosijoitusyhtiö Kojamoksi. Nimi viittaa uroslohi Kojamoon, joka kuolee hedelmöittämisen jälkeen.

Orpon hallitus lisää ahdistusta leikatessaan asumistukea ja lopettaessaan asumisoikeusjärjestelmän, joka mahdollisti asumisen 15 %:n omalla sijoituksella. Asumistuen leikkaus pakottaa etsimään halvempaa ja pienempää asuntoa kauempaa. Perheet ja lapset menettävät totutut elinolosuhteet, ja työ- ja asiointimatkat kasvavat ja kallistuvat. Säästötkin siirtyvät toimeentulotukien kasvuun.

Helsingin seudun kehitystä ei hallita

Seudun kehittämistä toimivaksi ei hallita, kun ei ole kokonaisnäkemystä ja ohjausta. Se johtuu siitä, että kuntien edustajat tekevät itse itselleen maakuntakaavan (ent. seutukaava), ja ovat maakuntavaltuustossa siitä päättämässä. Kunnallinen itsehallinto on vahva ja rakennusalueita jaetaan solidaarisesti sulle-mulle-periaatteella.

Seudun hajoamiseen vaikuttavat myös laajat tulevaisuuden aluevaraukset, joiden toteuttamista ei ole vaiheistettu seudun systemaattiseksi kehittämiseksi. Aluevarausten puitteissa voi tehdä asemakaavoja, jotka hajottavat seudun rakennetta ja aiheuttavat liikenneongelmia, ruuhkia ja ympäristöhaittoja. Joukkoliikenne ei pysty palvelemaan hajanaisia alueita. Yksityisautoilu lisääntyy ja sen rajoittamiseksi esitetään tietulleja ja pysäköintipaikkojen vähentämistä.

Alueliitoksia?

Kunnallisen itsehallinnon vahvuus ja itsekkyyks tuli Keski-Uudellamaalla käytännössä testatuksi, kun Kerava ja Järvenpää esittivät kaupunkien välissä olevan Tuusulaan kuuluvan 1,5 kilometrin kaistaleen liittämistä kaupunkeihin Ristikydön radanvarsitaajamaksi. Kaupungit perustelivat

liitoksia rakentamisalueiden loppumisella. Tuusula vastusti liitoksia ilmoittamalla rakentavansa alueen itse. Valitettavasti Korkein hallinto-oikeus hylkäsi Keravan valituksen ja alueliitokset.

Tuusula ei ole kuitenkaan pannut rikkaa ristiin alueen rakentamiseksi. Alue on sille syrjäinen ja se kipuilee asukkaiden kanssa jo erillisten Kellokosken ja Jokelan alueiden kehittämisestä.

Kerava ei ole onnistunut Tuusulan raja-alueen liittämisesäkään. Raja on vain kilometrin päässä keskustasta. Alue kuuluisi luontevasti Keravaan, kun rajan pinnassa on jo koulut, päiväkodit ja kunnallistekniikka. Luontevien rakentamisalueiden loppuessa Kerava nostaa rakennuskorkeutta ja -tehokkuutta ja muuttaa metsäiset kalliot ja virkistysalueet rakentamisalueiksi.

Kaupan murros

Paikalliset keskukset, joihin palvelujen ja viihtyvyyden lisäämiseksi on rakennettu kävelykatuja, ovat menettäneet vetovoimaa, kun erityiskaupat ja ostokset ovat siirtyneet automarketteihin ja nettiin. Tämä on tapahtunut kaupan ehdoilla. Se on seutukaavoituksen virhe. Liikenne lisääntyy, paikalliskeskukset köyhtyvät ja nettikauppa pakkaa ja kuljettaa.

Kunnat suunnittelevat ympäristön ja ilmaston takia keskustojen pysäköintipaikkojen vähentämistä ja muuttamista maksullisiksi. Vaikka tavoite on ymmärrettävä, se heikentää keskusten vetovoimaa ja yritysten kannattavuutta. Pysäköinnin mitoitus ja hallinta tarvitsee ympäristön, liikenteen ja pysäköinnin kokonaissuunnitelmaa, ja pysäköintiä voi ohjata tehostamalla kiertoa harkituilla aikarajoituksilla.

Joukkoliikennettä pitäisi lisätä korvaamaan autoliikennettä.

Rakentamislaki

Uusi rakentamislaki tulee voimaan v. 2025 alusta. Siinä määrätään mm:

- 1) rakennuskohteen on oltava käyttötarkoitukseensa soveltuva ja edistettävä terveellisen, turvallisen ja viihtyisän, korkealaatuisen, sosiaalisesti toimivan ja esteettisesti tasapainoisen elinympäristön aikaansaamista;
- 2) rakennuksen on sovellettava rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä oltava **kaunis**, arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen tai sopusuhtainen;
- 3) rakentamisen on hillittävä ilmastonmuutosta perustumalla elinkaariominaisuuksiltaan kestäviin ja taloudellisiin, energiatehokkaisiin, sosiaalisesti ja ekologisesti toimiviin sekä kiertotaloutta edistäviin ratkaisuihin;

Ensi kertaa mainitaan sana *kaunis*. Nähtäväksi jää, millainen kauneuskäsitys rakennustarkastajilla ja lautakuntien jäsenillä on.

Kuntien itsehallintoa on vahvistettu, ja niille on annettu oikeus hyväksyä laatimansa asemakaavat. Aikaisemmin kaavan tarkoituksenmukaisuutta ja ympäristövaikutuksia valvoi ja kaavan vahvasti ympäristöministeriö. Kun ylempää valvojaa ei ole, kunta saa tehdä millaisen kaavan hyvänsä, usein taloudellisen edun, maanomistajien tai rakentajien tavoitteiden mukaan. Kaavaratkaisu voi riippua viranhaltijoista ja poliittisista voimasuhteista. Kaavasta saa valittaa vain, jos sitä

ei ole tehty lain edellyttämässä järjestyksessä, ei tarkoituksenmukaisuudesta tai ympäristövaikutuksista.