

Riihimäen Peltosaari

Kaavoittaja arvioi suunnitelmansa
onnistumista

Kaj Nyman



Riihimäen Peltosaaresta järjestettiin vuonna 1967 pohjoismainen arkkitehtuurikilpailu. Voitin sen ja sain tehtäväkseni asemakaavan laatimisen alueelle. Kaava valmistui 1970. Tein siihen merkittäviä muutoksia 1980-luvun alussa.

Peltosaari oli rakentamaton alue kaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä. Saatoin kilpailuehdotuksessa tehdä suunnitteluvalintani vapaasti. Olin äskettäin valmistunut arkkitehdiksi ja uskoin 'arkkitehtonisiin arvoihin'. Ihailin ruotsalaisia 50-luvun asuntoalueita, esimerkiksi Baronbackarnan aluetta Örebrossa. Halusin jättää autot välittömän asuinympäristön ulkopuolelle ja sijoitin pysäköinnin syöttökadun ja asuinkortteleiden väliin. Autopaikanormi johti laajoihin pysäköintikenttiin. Niiden vastapainoksi asuinkorttelit rajoituivat vastakkaisella puolella laajaan puistoon urheilukenttineen (kuva 1). Sain aikaan autottoman asuinympäristön.

Olin sitä mieltä, että hyvä asuintalo ei ole neljää kerrosta korkeampi (jolloin sitä paitsi siihen aikaan tultiin toimeen ilman kalliita hissejä). En tehnyt muodinmukaista ruutukaavaa, mutta pidin kiinni suorakulmaisuudesta.

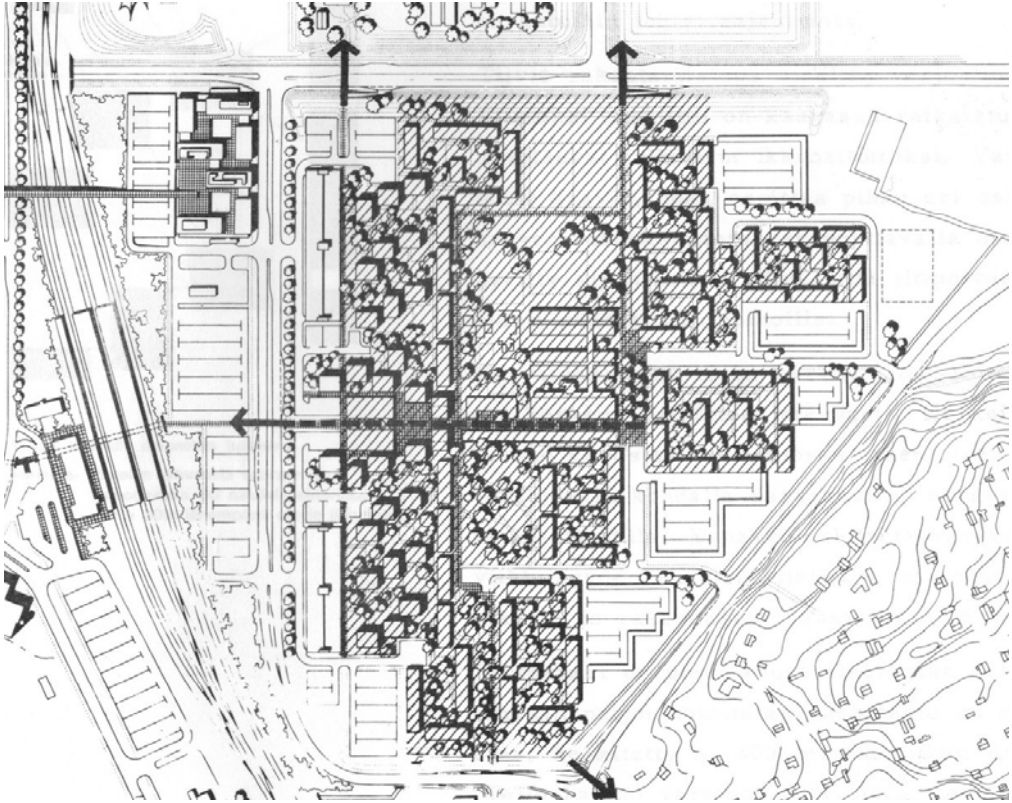
Kun sitten minulta tilattiin asemakaava, tein uusia valintoja, joista en ole kaikin puolin ylpeä. Kaavatalous oli noina vuosina noussut arvoon arvaamattomaan. Piti minimoida jalankulkumatkoja ja kunnallisteknisiä kustannuksia, hinnalla millä hyvänsä. En voinut mitenkään perustella, että laaja alue rautatieaseman välittömässä läheisyydessä – kilpailuehdotukseni puisto – jäisi rakentamattomaksi. Matala asuinalue säilyi, mutta sen kylkeen kehitin ratapihan viereen korttelivyöhykkeen täyteen tornitaloja; yhdessä nämä muodostivat laajan autovapaan alueen (kuva 2). Tein töitä minimoidakseni tornien varjohaittoja. Massiivinen suunnitelmasta silti tuli.

Asemakaava tuli hyväksytyksi ja vahvistetuksi (1970), minun kuusikerroksiset taloni kahdeksankerroksisina. Kilpailuehdotuksen nelikerroksiset korttelit toteutuivat melko pian, torneista vain neljä hirmuista kolossia, jotka harmaina ja muodottomina auttamattomasti leimaavat Peltosaarta jotenkin alakuloiseksi vielä tänäkin päivänä. Kaavaan olin ohjeellisina merkinnut autokatoksia pysäköintikenttien ulkoreunoja kiertämään. Rakennustarkastus ei siitä piitannut, vaan salli katosten ja umpinaisten autotallienkin rakentamisen miten sattui avoimien parkkipaikkojen lomaan.

Nelikerroksisiin kortteleihin syntyi rauhallisia asuinpihoja toivomallani tavalla. Puita ruvettiin heti istuttamaan sekä pihoille että puistoalueille.

Asemakaavan keskeinen idea oli suora jalankulkuraitti rautatieasemalta kahden kaupparakennuksen välistä tornitalovyöhykkeen poikki asuntoalueen

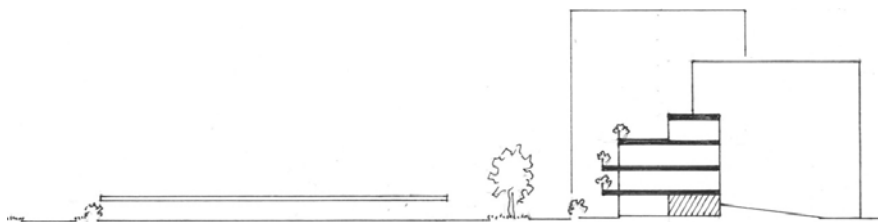
KUVA 1 Peltosaaren kilpailuehdotuksen pienoismalli.



KUVA 2 Peltosaaren autoton alue (vinoviivoitettu), noin puoli kilometriä suuntaansa. (Alkuperäisen asemakaavan kuvitusta.)

keskelle. Alueen kaksi julkista rakennusta, koulun ja päiväkodin, sijoitin raitin varrelle. Olin kovin pettynyt, kun löysin koulun rakennettuna kauas raitista. Selityksenä oli mm. koulun ja päiväkodin henkilökunnan autopaikkojen tarve. Päiväkoti toki toteutui toivomallani tavalla, mutta suunnittelemastani urbaanista raitista tuli torso.

Kauppakeskuksen ja kahden keskeisen tornin väliin suunnittelin keskusraitin laajenevan kansalaistorin tapaiseksi; tämä Tellustoriksi ristitty aukio pysyi pitkään jätelavojen välivarastointipaikkana.



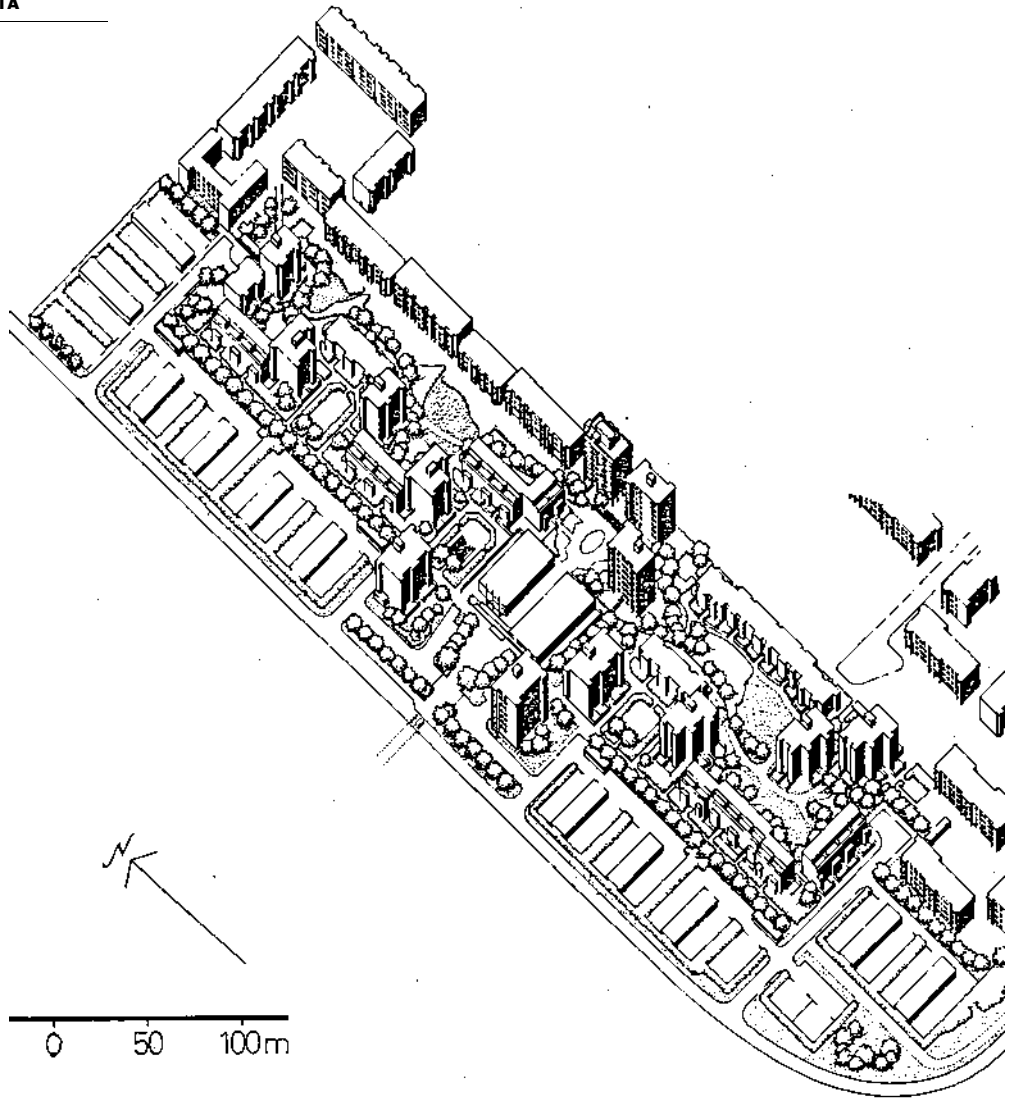
KUVA 3 'Porrastus' asuntoalueen hahmotuksen perusajatuksena.

Uusi kaavoitusvaihe

Tornitalojen rakentaminen jäi siis kesken, ja hyvä niin. Kiitos rohkean virkainaisen, Kati Tulkin, sain noin kymmenen vuotta asemakaavani valmistumisen jälkeen tilaisuuden korjata sitä mikä oli mennyt vikaan. (Olen kirjoittanut siitä, Yhdyskuntasuunnittelu 2:1991). Alueelta, jolle asemakaavamuutos kohdistui, sain vähennettyä rakennusoikeutta 32 prosenttia. Toteutumattomiksi jääneiden tornitalojen tilalle kaavoitin kolme-neljä- sekä viisi- kuusikerroksisia rakennuksia. Pysäköintinormia pienennettiin ja alkuperäisen kaavan pysäköintikannet ratapihan vieressä saatoin poistaa. Talot ryhmittelin korttelipihojen ketjujen ympärille. Hyviä suunnitteluvaihtoehtoja.

Rumien tornien vastapainoksi suunnittelin porrasmaisesti nousevan kaupunkihahmon, jonka alimmiksi portaiksi sijoittelin pysäköintipaikkoja rajaavat pensasaidat, niiden taakse autokatokset sekä lähimmäksi rakennuksia puurivin. Kahtena seuraavana portaana suunnitelmassa olivat kolmikerroksiset asuinrakennukset ja niiden päällä sisäänvedetty neljäs kerros. Seuraavaksi vuorossa olivat viisi-kuusikerroksiset talot, ja viimeisenä portaana olemassa olevat kahdeksankerroksiset talot (kuva 3). Kaupungin keskustan suuntaan ryhmittelin rakennukset kolmen puolisoljetun pienen aukion ympärille (ks. kuva 4); ajattelin niitä kaupunkipuiston tapaan istutettaviksi.

Olen tyytyväinen korjatun suunnitelmani toteutukseen, vaikka se ei kaikin osin johtanut toivottuun tulokseen. Asuinpihat leikkipaikkoineen ovat vihreät ja väljät, mittakaava on inhimillinen. Ankeiden betonisten tornikolossien vas-



KUVA 4 Korjatun suunnitelman (1981) havainnekuva.

tapainoksi uudet rakennukset ovat tiilipintaisia (kuva 5). Peltosaari on saanut kaupungille päin julkisivun, jota ei tarvitse hävetä.

Pysäköintijärjestelyt pensasistutuksineen ja katoksineen toteutuivat vaillinaisesti. Hoitamattomat pysäköintikentät asuinalueen uuden julkisivun edessä antavat harmillisen väärän kuvan Peltosaaresta asuntoalueena. Porrastettu nelikerroksinen talo ei osoittautunut taloudellisesti mahdolliseksi eli sisään-

vedetty neljäs kerros jäi pois. Kaupunkimaiset pikkuaukioni, jotka kaavassani ovat julkista katutilaa, on liitetty tontteihin (varmaankin kaupungin rahojen säästämiseksi), ja ympäröivien talojen suunnittelijat ovat mieltäneet ne kukin omalla tavallaan. Yhdestä löytyy sokin sokin ulkoiluvälinevajaa, jätekatosta ja muuntajakoppia, toinen on tasaista nurmikkoa laidasta laitaa ja kolmannesta on ihan hauskaasti tehty lasten leikkipaikka värikkäästi maalattuine kivineen.

Kaavoitus kaupunkisuunnitteluna

Kaavoituksen onnistumiselle on mielestäni vain yksi kriteeri: mitä ympäristön käyttäjät kokevat kaavoitettua aluetta käyttäessään – viihtyvätkö he? Sitä pyrin tässä kirjoituksessa Peltosaaren osalta arvioimaan.

Lähden siitä, että minulla arkkitehtina on edellytyksiä ymmärtää, miten kaavoittamalla luodaan reunaehtoja arkkitehtuurille ja siten kaupunkikokemukselle. Ei ole tavallista, että kaupunkisuunnittelija pohtii aikaansaannoksiensa kokemista. Kaupunki on suunnittelijalle luontevimmin substantiiveja, rakennettavia esineitä, kun se käyttäjilleen on verbi – toimintaa, elämää. Esineitten maailmassa suunnittelijalta tahtoo unohtua niiden käyttäjät.

Kuulee usein sanottavan, että taloudelliset rajoitukset, käytettävissä oleva tekniikka ja ennalta tehdyt poliittiset päätökset sitovat kaupunkisuunnittelijan käsiä. Se on totta, vapaita käsiä ei ole. Tästä huolimatta kaavoittaja tekee kaiken aikaa päätöksiä, jotka ratkaisevasti vaikuttavat hänen suunnittelemansa ympäristön käyttäjien kokemuksiin. Vaikka rakennusoikeus olisi etukäteen päätetty, kaavassa ratkaistaan esimerkiksi, dominoivatko ihmiset vai autot kaupunkiympäristöä, ovatko pihat käyttökelpoisia lapsille, onko aurinkoisia oleskelupaikkoja ja säilyykö luontoa.

On väärin väittää, ettemme tietäisi, millainen on hyvä asuinympäristö kaikille. Lapsen ehdoilla tehty ympäristö on aina hyvä. Maaomaisuuden kehityksen, kiireen ja toimintojen erottelun ehdoilla tehty ympäristö on aina huono. Perinteessä on luotettavaa, maailman mullistuksissa säilynyttä tietoa.

On kohtuullista vaatia, että kaupunki tuottaa positiivisia tunteita, vaivattomuutta, turvallisuutta ja orientoituvuutta. Kaupungissa on aurinkoisia paikkoja, luontoa, inhimillistä mittakaavaa, mielenkiintoista monipuolisuutta, kauneuttakin. Kaupunki houkuttelee liikkumaan jalan. Kaiken kaikkiaan se tarjoaa inhimillisesti rikkaita ja tyydytystä tuottavia kokemuksia – ”myönteistä sisältöainesta tajunnalle”, käyttäkseni Lauri Rauhalan sanoja. Kaupunkisuunnittelijat puhuvat paljon ’kaupunkikuvasta’, mutta kaupunki kokemuksena on vain rajoitetusti visuaalista eikä valokuva kerro siitä juuri mitään. Liikkusamme kaupungissa koemme näkymien lisäksi kaikenlaista hyörinää, ääniä

ja hajuja, koemme kanssaihmiset, koemme sään, koemme rakentamista ja purkamista – koemme *elämää*.

Merkillistä kyllä kuulee harvoin vaadittavan, että kaupunki tuottaisi hyviä kokemuksia. Ihmiset sietävät huonoa kaupunkia – melua, tungosta, rumuutta, huonoa ilmaa. Järjenvastaiselle käyttäytymiselle on selitys: emme tiedosta, mitä koemme, vaan tarvitsemme tietoisuutemme uusien asioiden kohtaamiseen, jolloin päivittäiset tapahtumat jäävät tiedostamatta. Ruumis kuitenkin kokee ja kärsii, jos kokemus on kielteinen, ja puolestaan nauttii, jos kokemus on myönteinen. Ruumis kokee kaupungin käyttäessään sitä, yhdessä toisten kanssa. Elävä olento kokee elämää. Elämän ulkopuolella ei ole mitään merkityksellistä.

Kun arkkitehtuurissa on inhimillisiä merkityksiä, se auttaa meitä tulemaan maailmassa toimeen. Muuttuvassa maailmassa arkkitehtuuri säilyttää merkityksiä ja kulttuuri jatkuu. Kokiessamme kaupunkia olemme osana kulttuurin virtaa. Jokainen reaktiomme vaikuttaa omalta osaltaan virran suuntaan. Ei ole yhdentekevää mitä koemme: kanssaihmiä vai bisnestä, luontoa vai tekniikkaa, huolenpitoa vai välinpitämättömyyttä. Kävellessämme saamme kaupungista enemmän irti kuin autossa istuen.

Kaavoitus luo maaomaisuutta, käytännössä ikuisiksi ajoiksi; liikemaailma on siitä sängen kiinnostunut. Kaavoittaminen on keskeinen kunnallisdemokratian vallankäytön muoto. Päätöstensä pohjaksi kunnallispoliitikoille annetaan, sanallisen kaavaselostuksen lisäksi, kaksi onnetonta kuvallista asiakirjaa: toivotoman abstrakti juridinen asemakaava ja kaunisteltu havainnekuva – tietokoneen aikakaudella asemakaava konkretisoidaan entistäkin valheellisemmalla tavalla. Kaavan todellinen merkitys käyttäjille jää päätöksentekijöiltä pimentoon.

Mikä onnistui Peltosaarella?

Käsitykseni mukaan viihtyminen on lajin ekologian kokemista – ihminen ei poikkea muista lajeista. Arkkitehtien tehtävänä on saada aikaan ympäristöä, josta voi löytää lajin kannalta merkityksellisiä *tarjoutumia* (*affordances*, J.J. Gibsonin termi). Viihtyminen on hyvinvoinnin keskeinen edellytys. Arkkitehtuurin taide on viihtymisen aikaansaamista.

Jos arkkitehtuurijulkaisujen tapaan luokitellaan rakennustaide kuvataiteeksi ja sen mukaisesti keskitytään visuaalisuuteen, Peltosaarella ei ole mitään tarjota. Näkyvimmat rakennukset ovat rumia, muut keskinkertaisia. Jos sen sijaan ymmärretään arkkitehtuuri käyttötaiteeksi, tilanne on toinen. Visuaalisia puutteita voidaan antaa anteeksi, jos muunlaisia tarjoutumia on riittävästi käyttöön otettaviksi.

Mitä hyvää Peltosaari tarjoaa asuinalueena?

Ensinnäkin *asumisen rauhaa, jota autot eivät vaaranna*. Jokainen asuinpiha liittyy välittömästi turvalliseen, autottomaan laajaan alueeseen. Iso Hj. Elomaan katu pohjoispuolella on istutetun meluvallin takana; radalle päin suljettu talorivistö eliminoi vilkkaan junaliikenteen häiriön. Liikenne ratkaisu tulee toimeen ilman jalankulkutunneleita, joihin usein liittyy sekä sosiaalista turvattomuutta että siisteysongelmia.

Toinen ominaispiirre liittyy välittömästi edelliseen: Peltosaari houkuttaa asukkaitaan ekologiseen, kestäväan ja terveelliseen elämäntapaan – *kävelmään ja pyöräilemään*.

Kolmantena Peltosaaren ominaispiirteenä otan esille alueen *vehreyden*, joka ratkaisevasti pehmentää rakennusten paikoitellen karua ilmettä. Puita ja pensaita on Peltosaassa kaikkialla sekä pihossa että katujen varsilla ja puistoissa; runsas puusto vaikuttaa myönteisesti myös ilman laatuun. Luonto on läsnä; Peltosaassa on perinteisen metsälähiön tuntua; urbaania ilmettä Helsingin Jätkäsaaren tapaan on turha hakea. Kaipako sitä kukaan? Jos Peltosaarta jossakin kohtaa voidaan sanoa kauniiksi, se on puiden ansiota.

Neljäs ominaispiirre on *mittakaava*. Peltosaassa kerroskoti on neljä kilpailuehdotukseeni perustuvassa osassa. Uudelleen kaavoitetussa osassa on vanhojen neljä- ja kahdeksankerroksisten talojen lisäksi kolme- ja kuusi-kerroksisia rakennuksia. Viimeksi mainituissa yksi kerros liikaa, totean nyt. Inhimillinen mittakaava on kuitenkin vallitseva. Isot puut kontrastoivat pehmentävästi karun arkkitehtuurin kanssa.

Viidenneksi tuon esille *aurinkoisuuden*. Sitä jokainen arvostaa. Koska talot ovat matalia, Peltosaaren piholla ja puistoissa on aurinkoisia paikkoja, vaikka aurinko on matalalla, kuten se Suomessa enimmäkseen on. Uuden urbaanin ihanteen mukaan rakennetussa asuinympäristössä, kuten Jätkäsaassa, syntyy runsaasti paikkoja, joihin aurinko ei paista koskaan.

Viimeiselle Peltosaaren ominaispiirteelle annan nimeksi *orientoituvuus*. Se on perinteinen arkkitehtuurin arvo, joka on jäänyt liian vähälle huomiolle nykyaikaisessa kaupunkisuunnittelussa. Peltosaassa asuntoalueen selkäranka muodostuu kaupungin keskustasta rautatieaseman kautta johdetusta jalankulkuraitista, johon kaikki toiminnot tukeutuvat. Et voi eksyä! Varmemmaksi vakuudeksi Tellustori, jonka läpi raitti kulkee ja joka nykyään on kauniisti istutettu, muodostaa koko alueen keskipisteen, jonka suhteen on helppo orientoitua.

Voisin kuvitella, että väestöryhmistä erityisesti ikääntyneet ottaisivat Peltosaassa toteutuneen kaupunkirakennustaitteen omakseen. Rauhallinen, esteetön ympäristö rautatieaseman läheisyydessä voisi olla houkutteleva vaihtoehto eläkeläisille, joille pääkaupunkiseudun asuntojen hintataso on liian korkea.



KUVA 5 Peltosaarta vuonna 2010. (Valokuva K.N.)

Uskon, että kokonaisuutena Peltosaaresta, sellaisena kuin se nyt on asukkaittensa käytössä, tuli hyvä asuntoalue (ks. myös asukkaiden mielipiteitä kirjoituksen lopussa). Se on liikenteellisesti rauhallinen ja turvallinen. Kauppalveluja on heikosti, mutta kaupungin keskusta on kävelymatkan päässä. Koululle ja päiväkodille on enintään 400 metrin matka. Istutuksia on runsaasti. Talojen pohjakerrosten asukkaat ovat siellä täällä käyttäneet hyväksi asema-kaavan salliman mahdollisuuden laajentaa ulkotilaa pihamaalle parvekettä suuremmaksi patioksi.

Aluetta ympäröivät ankeat pysäköintikentät, möhkälemäiset tornitalot sekä ränsistyneet kaupparakennukset antavat ulkoapäin vääranlaisen kuvan siitä, millaista Peltosaarissa on asua. Monet alkuperäisistä rakennuksista on jo kertaalleen peruskorjattu myös julkisivujen osalta; kun alun perin kaikki

oli samaa harmaata betonia, talot ovat nyt erilaisia. Hyvä niin. Välittömästi asuinalueen pohjoispuolella on Riihimäen urheilupuisto, joka tarjoaa monipuolisesti liikunta- ja ulkoilumahdollisuuksia. Peltosaaren oma Bad-Segebergin puisto on ahkerassa käytössä.

Mikä epäonnistui?

Kaupungin keskustan läheisyydestä huolimatta Peltosaaresta tuli lähiö- eikä keskusta-asumista. Aseman tunkkainen alikulku ja sekasortoisen näköinen entinen ratapiha valtavine pysäköintialueineen eristävät alueen tehokkaasti muusta kaupungista. Tässä suhteessa mitään ratkaisevaa ei ole tapahtunut 40 vuodessa. On kyllä tehty hyvä suunnitelma Riihimäen keskustan luomiseksi uudestaan asemanseudulle. Se ei näytä toteutuvan, sekavien maanomistusolojen takia luultavasti.

On olemassa sanonta ”radan väärällä puolella”. Se korostui Peltosaassa, kun kaupunki päätti keskittää vuokra-asuntotuotantonsa Peltosaaren länsiosaan. Ei ole voinut olla epäselvää, että asuntoalueen tietyn osan leimautuminen sosiaalitaustan, työttömien ja muiden vähätuloisten alueeksi tuo mukanaan asumisrauhaa häiritsevää levottomuutta ja jakaa asuntoalueen kahteen sosiaalisesti erilaiseen osaan. Onnetonta politiikkaa.

Ongelmien ratkaisemiseksi järjestettiin vuosituhannen vaihduttua kolme suurta Euroopan sosiaalirahaston tukemaa projektia sekä vuonna 2010 uusi suunnittelukilpailu. Vääriä lääkkeitä ilmeisesti, koska muutosta parempaan suuntaan ei näy. Muutamat vuokratalot ovat jo menneet purkukuntoon.

Alkuperäisen suunnitelmani mukaiset kaksi kaupparakennusta Peltosaaren keskellä toimivat kapakkoineen tyydyttävästi 30 vuotta. Nyt nekin ovat purkukunnossa, osittain tyhjillään, eikä mitään korvaavaa ole tiedossa.

Viihdytäänkö Peltosaassa?

Vuonna 2009 Helsingin yliopiston maantieteen ja sosiologian laitokset (Vaattovaara, Kortteinen & Ratvio, 2009) tekivät yhteisen tutkimuksen Peltosaaresta. Kävi ilmi, että asukkaat olivat huolissaan häiriköivistä nuorista, moniongelmaisista asujista, paikkojen tuhoamisesta ja sotkemisesta, suurista juoppoporukoista sekä tähän liittyvästä turvattomuudesta. Tästä huolimatta he olivat hyvin sitoutuneita alueeseensa. He arvostivat erityisesti Peltosaaren puistomaisuutta ja asukkaiden yhteisöllisyyttä. Sijainti lähellä keskustaa yhdistettynä hyviin ulkoilumahdollisuuksiin koettiin arvokkaaksi. Erityisesti kesäisin he näkivät Peltosaaren kauniina kaupunginosana. Asukkaat ilmaisivat tutkijoiden hämmästykseksi tyytyväisyytensä Peltosaaren tarjoamiin fyysisiin asumisolosuhteisiin, vaikka he tiedostivatkin alueen sosiaalisia ongelmia, monesti kokivat turvattomuutta

ja muuttohalukkuus heidän keskuudessaan oli yleistä. ”Asukkaat pitävät Peltosaarta paikkana, jossa opitaan suvaitsevaisuutta” (Vaattovaara, Kortteinen & Ratvio, 2009, s. 124).

Peltosaaren äärimmäisen vinoutuneesta sosiaalisesta rakenteesta huolimatta asuntoalue ei saa kovin huonoa arvosanaa vertailtaessa sitä pääkaupunkiseudun lähiöihin. Ilon ja viihtymisen aiheina kyselyyn vastanneet mainitsevat ulkoilumahdollisuudet, luonnonläheisyyden ja viheralueet, rakentamisen väljyyden, rauhallisuuden ja turvallisuuden sekä asumisen edullisuuden.

Peltosaaren tulevaisuus

Peltosaari tehtiin alun perin jalankulkukaupungiksi. Elintason nousun myötä alue on kehittynyt autokaupungin suuntaan ja tämän seurauksena asuntoalueen kaupalliset palvelut ovat surkastuneet. Muun muassa ilmastomuutoksen myötä on nyt näköpiirissä elintapojen muutos, jossa auto ei enää ole välttämätön hyvän elämän edellytys. Paluu jalankulkukonseptiin on mahdollinen. Uusissa asuinkortteleissa nykyisen Peltosaaren ja radan välissä se edellyttäisi, että pysäköidyt autot saadaan pois kaupunkikuvasta.

Junamatka Riihimäeltä Helsinkiin kestää 46 minuuttia, tulevaisuudessa tuskin puolta tuntia enempää. Peltosaaren sijainti on erinomainen niin kaupunkikokonaisuudessa kuin seudullisesti. Silti se tuntuu syrjäiseltä paikalta.

Alkuperäisessä kilpailuehdotuksessani Riihimäen keskusta jatkui uljaana rakenteena ratapihan yli Peltosaareen. Kilpailulautakunta piti sitä liioiteltuna ja luovuin siitä, liian helpolla. Nyt väitän, että Peltosaari pääsee oikeuksiinsa vasta, kun toteutetaan arkkitehtoninen ratkaisu, joka muuttaa Peltosaarta aidosti osaksi kaupungin keskustaa.

Mitä kaupunkisuunnittelija voisi Peltosaaresta oppia?

Tein Peltosaaren kaavoittajana valintoja. En päätenyt niihin sattuman kautta. Olen arkkitehti, olen saanut taiteellisen koulutuksen. Taiteellista puoltani olen käyttänyt arvioidakseni, mitä Riihimäen Peltosaaren tulevat asukkaat tarvitsevat saadakseen hyviä kaupunkikokemuksia asuessaan tässä paikassa. Arkkitehdin tärkein osaaminen on ymmärrys siitä, mitä ihmislajin edustajat edellyttävät ympäristöltään viihtyäksensä siinä. En ole voinut suoraan vaikuttaa talojen suunnittelijoiden arkkitehtuuriin. Kaavoittajan tulee varautua siihen, että hänen kaavansa toteutuessa rakennusten arkkitehtuuri saattaa olla vaatimatonta, sille hän ei voi mitään. Mutta kaavoittaja voi antaa talojen suunnittelijoille relevantteja reunaehtoja. Kaavassa voidaan määritellä – rakennusoikeuden ja kerrosluvun lisäksi – mikä on rakennusten runkosyvyys, miten asunnot suunnataan aurinkoon ja näkymiin, ovatko piha-alueet suljettuja ja rauhallisia vaiko avoimia ja tuulisia. Peltosaaresta tekemieni valintojen ansiosta taide

arjen rakennustaiteena, rakennussuunnittelun laadusta riippumatta, on läsnä asukkaiden jokapäiväisessä elämässä. Asukkaat eivät tiedosta sitä taiteeksi. Tämä ei tee heidän kokemustaan vähemmän merkitykselliseksi.

Yhteistä kaikelle rakennustaiteelle on, että visuaalinen ilmeikkyyys ei riitä. Hyvä arkkitehtuurikokemus on arkkitehtuurin käytön vaivattomuutta ja miellyttävyyttä, jota visuaalinen ilmaisu korostaa erityisen onnistuneissa tapauksissa.

Kirjoitus perustuu tulossa olevan kirjan Peltosaarta koskevaan lukuun.

KIRJALLISUUS

Vaattovaara, M., Kortteinen, M & Ratvio, R. (toim.). (2009). *Miten kehittää lähiötä? – tapaustutkimus Riihimäen Peltosaaresta, metropolin laidalta.*