

# Pro Teesi



## Lähiöunelmia

Kaupunkien kasvun tavaksi on vakiintunut rakenteen tiivistämisen. Muutos on läpäisyt koko suunnittelujärjestelmän: uusissa VA-teissakin todetaan, että ”merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa”. Merkittävä asuinalue, joka ei ole kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettava on lähes synonyymi aiemmalle kasvun kaavoitukselle ja lähiöille.

Tiivistyvän kaupungin vastapuolena näyttäytyy autoriippuvainen yhteiskunta ja etenkin kehyskuntien hajakenttäminen, nurmijärveläisyys. Siitä, mihin tällä akselilla hajakeskittämisen – yhtäaikaisen hajauttamisen ja keskittämisen – periaatteen luomat lähiöt sijoittuvat, on epäselvyyttä. Vaikka lähiöt pyrkivät mahdollistamaan lähipalvelut, lisäämään mahdollisuuksien tasa-arvoa ja vähentämään osaltaan autoriippuvuutta, toteutus ei usein noussut periaatteen tasolle. Aluetason kritiikin sijaan lähiöiden onnistuneisuutta onkin arvioitu sen perusteella, mikä on helppo nähdä ja osoittaa: onko palveluita saatavilla, onko kaupunkikuva urbaani tai onko lähiössä jonkin valitun tehokkuusmitarin mukaan liian väljä.

Lähiöitä ei kehitetty vastauksena tavoitteen saamiseen saada lisää laadukasta kantakaupunkia vaan vastauksena asunto-ongelmaan sen yksinkertaisimmassa muodossa: asuntoja piti

saada lisää paljon ja nopeasti. Suurimmissa kaupungeissa on jälleen asunto-ongelma. Voiko tiivistäminen ja kantakaupungin laajentaminen nyt olla yksin tai edes pääosin ratkaisu?

Tiivistämiselle on hyvät edellytykset: keskustarakentamiselle on aitoa kysyntää, lisäväestö tuo keskustoihin uutta osto- ja elinvoimaa, kasvu tukee joukkoliikennettä ja lyhyet etäisyydet luovat edellytykset autottomaan elämäntapaan. Vuodesta toiseen näiden keskustoihin vaikuttavien myönteisten tekijöiden rinnalla on kuitenkin sitkeästi pysynyt kaupunkiseudullinen pääongelma, määrällisesti riittämätön asuntotuotanto ja korkeat asumiskustannukset.

Tiivistäminen sopii hyvin laadulliseen kehittämiseen, mutta ei mahdollista määrällistä loikkausta. Tiivis rakentaminen on kerrostalovaltaista ja siten pääomavaltaista, jolloin toimijoita on rajallisesti. Korkean kysynnän aikana ala ylikuumenee ja matalan kysynnän aikana kynnyksen käynnistää kalliita hankkeita nousee. Tiivistäminen edellyttää erityisratkaisuja, kellareita ja kansia, pysäköinnin ja pihojen järjestämiseen. Käyttöön otetaan pilaantuneita tai perustamis- ja vesiolosuhteiltaan heikkoja maita. Ympäristön vaatimukset konkretisoituvat valituskierröksinä. Kun lopulta päästään rakentamaan, vastaan tulevat ne umpikorttelirakenteen ongelmat, joita lähiöissä haluttiin ratkoa: pimeät

# Pro Teesi



asuinhuoneet ja riittämättömät viheralueet. Gropiuksen “From Block to the Bar” -korttelidiagrammia (kts. Wagner & Behne, 1929) askelletaan pysyvästi tyytymättöminä vuorosuuntiin.

Tiivistävät kaupunkirakentamishankkeet muodostuvat usein monimutkaisiksi, yllättäviksi ja hitaiksi. Jos halutaan 1) lisää laadukasta kantakaupunkia, 2) nopeasti ja 3) edullisesti, kolmesta ehdosta vain kaksi voi toteutua yhtä aikaa.

Monimutkaisen sijaan tarvittaisiin yksinkertaisia hankkeita. Entä jos rakennettaisiin alueelle, jossa maan hinta on kohtuullinen ja tuotto saadaan matalammalla tehokkuudella, mittakaava ei edellytä rakenteellisia erityisratkaisuja, rakentaminen sijoittuu vain kantaville ja puhtaille maa-alueille, ympäristö ei aseta kaavoituksen edistämiseksi esteitä ja jossa maltillisemmat tuotto-odotukset antavat mahdollisuuden säästää alueita paitsi virkistykseen myös osaksi hulevesijärjestelmää? Vaikuttaa sellaiselta yhdyskunnalta, joita ei enää tehdä. Vaikuttaa lähiöltä.

Lähiörakentaminen on aina ollut ennen kaikkea aluetason ratkaisu. Katutilan elävyys, kaupunkikuva tai yksittäiset tiiveyden mittarit eivät ole merkittäviä aluetason kysymyksiä, sen sijaan ilmastonmuutos ja hiilineutraalius ovat. Kuinka hyvin edes tiedämme, ovatko lähiöt haitallisia ilmastönäkökulmasta? Kuinka paljon suurempi on lähiöissä asuvien CO<sub>2</sub>-päästöjen määrä,

jos huomioidaan koko arjen monimutkainen matkaketju? Mikä liikenteen merkitys päästöihin on autoilun sähköistyessä ja liikkumisen muuttuessa? Keskustelu yksittäisen perheen ilmastovaikutuksista laajenee yhä enemmän yhdyskuntasuunnittelun kysymysten ulkopuolelle ulottuen lomamatkojen tekotavasta aina ruokavalioon (kts. esim. The Guardian 2018).

Lähiö tulisi ajatella aluerakentamiskohteen tai edes alueen sijaan alustana, paikkana, jonne perhe pääsee aina rakentamaan. Juuri tämä oli nurmijärveläisen mallin kestävä ydin: mahdollisuus käynnistää oma hanke nopeasti ja halliten toteutustapaa ja kustannuksia. Sama pitäisi olla mahdollista lähiöissä. Se, että nyt asukkaat hyväksyvät aiempaa tehokkaamman rakentamistavan, luo kysyntää tiiviin ja matalan rakentamisen konsepteille. Kerrostalot eivät enää olisi tällaisen lähiön rakennuskannan runko. Kun rakentamiseen ryhtymistä eivät rajoita rakennusliikkeiden tuottotavoitteet vaan asunnontarvitsijan oma kyky hankkia rahoitus, tilata rakentaja tai rakentaa itse tai ryhmässä, asuntokysymykseen voidaan vastata nopeammin ja edullisemmin.

Nopeus ja edullisuus edellyttävät laadun ja sen sääntelyn osittaista uudelleen määrittelyä. Alustana toimivassa lähiössä olisi väljennettävä kaupunkikuvallista kokonaisnäkemystä ja päätettävä, kuinka yksinkertainen, mahdollisesti väliaikainen hanke tai edullinen

# Pro Teesi



rakentamistapa on vielä hyväksyttävä. Voiko viidensadan neliön 20 000 euron hintaiselle tontille ajaa samanhintaisen asuntoauton? Jos trailer park –malli on poissuljettu, voiko tontin ottaa käyttöön vuokraamalla siirrettävän tilaelementtirakennuksen?

Heterogeenisyys ja osittain pysyvä keskeneräisyys ovat väljästi säännellyssä asukaslähtöisessä rakentamisessa haaste, mutta myös mahdollisuus. Pienimuotoisemman rakentamisen mahdollistamat eri toteutustavat ja toteuttajajoukko voivat tuottaa myös ilmastonäkökulmasta kestäviä ja ajassa muuttuvia ratkaisuja niin lämmitysmuotojen kuin materiaalien osalta sekä ennen kaikkea rakentaa alueelle yhteisöllisyyttä ja yleisen kokeilun ilmapiirin.

Matti Vesikansan luoman lähiöarkkitehtikarikatyyrin sanoin: ”Kaava päälle niin pojat pääsee rakentamaan”.

**Samuli Alppi**

## KIRJALLISUUS

**The Guardian** (2018). Avoiding meat and dairy is ‘single biggest way’ to reduce your impact on Earth. 31.5.2018. [viitattu 1.6.2018] <<https://amp.theguardian.com/environment/2018/may/31/avoiding-meat-and-dairy-is-single-biggest-way-to-reduce-your-impact-on-earth?>>

**Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)** (2017). Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. [viitattu 1.6.2018] <[http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset\\_alueidenkayttotavoitteet](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet)>

**Wagner, Martin & Behne A.** (toim.) (1929). Das neue Berlin. Grosstadtprobleme. Issue 1–12. Deutsche Bauzeitung GmbH, Berlin.