

# Nurmijärvi-ilmiöstä Järvenpää-ilmiöksi

Lauri Jääskeläinen

**Matti Vanhasen pääministerikaudella 2000-luvun alussa propagoitiin Nurmijärvi-ilmiöllä.<sup>1</sup> Kehyskuntien omakotibuumi on vaihtunut radanvarsikaupunkien kerrostaloilmiöksi.**

<sup>1</sup> Helsingin Sanomat 12.4.2018: "Muuttoliiketutkija Timo Aron mukaan Nurmijärvi-ilmiö on vaihtunut Järvenpää-ilmiöksi".



Muutos ja murros on yllättänyt monet päättäjät. Vaikka edelleen kyselytutkimusten mukaan myös nuoremmat sukupolvet haikailevat omakotiasumisen perään, on Nurmijärven ja Lohjan tapaisten, vailla ratayhteyttä olevien kehyskuntien väkiluku kääntynyt laskuun tai pysynyt ennallaan. Järvenpään ja Hyvinkään kaltaisten radanvarsikaupunkien tilanne on päinvastainen. Nuorten lisäksi myös ikääntyvää väestönosaa hakeutuu keskustoihin palvelujen äärelle. Työn perässä pendelöiville ratayhteys on olennainen asuinpaikan valintakriteeri. Kolme vuosikymmentä Nurmijärven kehitystä ohjannut ja nykyään HSL:n liikennejärjestelmäryhmän päällikkönä toimiva nurmijärveläinen **Aarno Kononen** tietää, että lapsiperheen arjen pyörittäminen Nurmijärvellä edellyttää käytännössä kahta autoa. Lähikauppoja ei oikeastaan enää ole. Lasten ja aikuisten harrastuspyrinnöt edellyttävät jatkuvaa siirtymistä paikasta toiseen. Koulukyydeistä vastaa kunta, kun matkaa kertyy riittävästi tai esimerkiksi kevyen liikenteen väylien puuttuminen muodostaa ilmiselvän vaaratekijän.

Jokin aika sitten Järvenpään kaupunginarkkitehdin virasta eläköitynyt **Ilkka Holmila** vahvistaa tilanteen kevyen liikenteen väylien osalta. Valtio ei rahoita kevyen liikenteen väyliä, vaikka kysymyksessä olisi valtion maantie. Nurmijärveen verrattuna naapurikaupunki Järvenpää on kompakti ja urbaani. Maapolitiikan merkitystä ei voi liiaksi korostaa, jos kunta tavoittelee hallittua yhdyskuntarakennetta. Järvenpään valtuusto hylkäsi vuonna 1989 yhden äänen enemmistöllä lunastusluvan hakemisen. Tämä jumitti pitkään maankäyttöä, kunnes näkemykset muuttuivat. Tänä päivänä Järvenpää omistaa riittävästi kaavoituskelpoista maata ja maapoliittiset linjaukset ovat kunnossa. Kaupunki käytti lunastusoikeutta menestyksellisesti muun muassa Senaatti-kiinteistöjen omistamiin maihin. Kiista valtion kanssa eteni aina korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti. Järvenpää on tietoisesti kaavoittanut tiivistä ja usein kerrostaloihin perustuvaa kaupunkirakennetta, korkeaakaan rakentamista kaihtamatta. Järvenpää on maan neljänneksi tiheimmin asuttu kaupunki. Puolen tunnin junayhteys Helsinkiin on kaikki kaikessa. Parhaillaan rakennetaan uutta lisäraidetta, jonka turvin lähijunille saadaan Järvenpäässä oma häiriötön raide. Kaukojunat porhaltavat sen jälkeen Järvenpään aseman ohi omilla raiteillansa. Lahden oikorata on oma tarinansa. Järvenpää sai puolipakosta syrjäisen Haaraajoen aseman. Pikkuhiljaa kaupunki on pystynyt hankkimaan aseman ympäristön maat omistukseensa, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen yritys- ja työpaikka-alueena. Haaraajoen aseman käyttöaste on muutoinkin ollut ennakoitua suurempi.

Nurmijärvellä kerrostaloasuntojen osuus on noin neljäsosa asuntokannasta. Kunta on leimallisesti pientalovaltainen. Hulppeiden linnamaisten omakotien pylväiden pystyttäminen keskelle ei-mitään on hiipunut. Myös Nurmijärvi

← KUVA 1  
Nurmijärven tiivistä  
pientalo- (rivitalo-)  
aluetta



KUVA 2 Järvenpään kävelykatu "Janne"

yrittää houkutella ruuhkavuosia eläviä kuntaan monipuolistamalla asumisen tarjontaa. Kunnan jakautuminen kolmeen suurempaan keskukseen aiheuttaa päänsivua, kun julkisia palveluja kehitetään. Klaukkalaan, Rajamäelle ja Kirkonkylään ei jokaiseen riitä täydellistä palveluvarustusta. Keskukset kilpailevat keskenään yli puoluerajojen. Kaupparyhmittymien kilpailu on myös oma ilmiönsä. Rajamäellä saatiin K- ja S-ryhmittymät neuvottelemalla sijoittumaan samaan kiinteistökokonaisuuteen. Klaukkalassa tämä ei onnistunut vaan mentiin kaavavalituksen tielle. Hallinto on keskitetty Kirkonkylään, joka sai Klaukkalan jäähallin vastineeksi tekojääradan. Keskuksista Klaukkala on yli 17 000 asukkaalla asukasmäärältänsä selvästi suurin. Klaukkalan ongelmana on ollut ainoan toimivan Helsinkiin suuntautuvan tieyhteyden ruuhkaantuminen. Klaukkalan keskustaajaman kiertävä ohikulkutie saatiin lopulta työn alle MAL-sopimuksen avittamana. Mutta miten saataisiin bussivuoroja lisää? Nurmijärvellä on käytössä oma Nurmijärvi-lippu. Sadan euron lipulla voi matkustaa rajattomasti kuukauden ajan Helsingin väliä, mutta lisää vuoroja kaivataan.

Maaliskuussa 2018 Nurmijärven yleiskaavasunnittelijana aloittanut **Katri Backman** pendelöi päivittäin bussilla Helsingistä työhönsä. Ruuhkaa vasten matka sujuu jouhevasti. Keiden asumistoiveisiin loppujen lopuksi pystytään vastaamaan, on yleiskaavatyön ydinkysymyksiä. Sujuva arki ja miellyttävä ympäristö ovat itsestään selviä toiveita. Nurmijärven koko kunta määriteltiin vuonna 2003 suunnittelutarvealueeksi. Tällä hetkellä keskustellaan rajauksen

purkamisesta ainakin osittain. Poliitikot ovat huolissaan kyläkoulujen oppilaskadosta esimerkiksi Palojoen alueella. Maaseutumaisen Palojoen vireillä oleva osayleiskaava perustuu emätilakohtaiseen rakentamisen mitoitukseen, jossa leikkurivuotena on yleisesti käytössä oleva 1959. Lähes koko Palojoki kuuluu lentomelualueeseen. Aleksis Kiven Palojoen kylämaisemalla on RKY-alueena kansallista symboliarvoa. Osayleiskaava tehdään oikeusvaikutteisena ja suoraan rakentamista ohjaavana ilman yleiskaavaa seuraavaa erillistä asemakaavallista tarkastelua. Rajamäen viinatehtaan alueella kunta käytti etuosto-oikeutta 2000-luvun vaihteessa, kun 47 hehtaaria maata rakennuksineen oli vaihtamassa omistajaa. Alueelle tehtiin suojeleva asemakaava. Vihdoin keväällä 2017 voitiin avata siihen asti piilossa ollut Rajamäen tehdasmuseo. Rajamäen tehdasyhdyskunta kuuluu myös valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Nurmijärven ydinalueiden tiivistäminen on edessä. Klaukkalassa on jo rakenteilla uusi matkakeskus Viirinlaaksoon. Viirinlaaksosta kehittyy kaupallinen, logistinen mutta myös asukkaita keräävä keskus. Saavutettavuus paranee merkittävästi Klaukkalan uuden ohikulkutien ansiosta. Ilvesvuoren työpaikka-alue Helsinki–Tampere -moottoritien liittymässä 20 minuutin ajomatkan päässä lentoasemasta on ollut menestys. Kunta on huolehtinut alueen esirakentamisesta ja luovuttaa tontteja reilusti alle 100 eurolla kerrosneliötä kohti. Ilvesvuoren aluetta on määrä laajentaa pohjoiseen. Alue on jo pääosin kunnan omistuksessa.

Kaupunginarkkitehdin viran täyttäminen Järvenpäässä yli kaksi vuosikymmentä sitten oli tärkeä kannanotto, kun kaupunki lähti kehittämään yhdyskuntarakennetta. Siinä vaiheessa ei pystytty vielä ennakoimaan sen enempää 2000-luvun finanssikriisiä kuin tulevien perheiden asumistavoitteita. Hedelmiä on poimittu viime vuosina. Asukasluvun kasvu ei ole itseisarvo. Liian nopeat käännteet aiheuttavat väistämättä ongelmia, kun kunta yrittää suoriutua päiväkotien-, koulun- ja terveystalouksien puristuksessa. Vähenevä väestö tarkoittaa puolestaan kutistuvia verotuloja ja väestön ikääntymisen kautta lisääntyviä terveyden- ja vanhustenhuollon menoja.

Sekä Nurmijärvellä että Järvenpäässä ymmärretään tänä päivänä laadukkaan elinympäristön tärkeys. Järvenpään kävelykatu ”Janne” on koettu valtakunnantason menestykseksi. Katu kaipaisi pientä kohennusta ja kasvojen kohotusta. Perhelän nimellä tunnettu hanke kävelykadun varrella on seuraava etappi keskustan elinvoimaa parannettaessa. Kaupunki on jo huolehtinut korttelin tasaamisesta tehdyn esisopimuksen mukaisesti. Keskustakorttelin rakennushanke on Järvenpään historian suurin. Maamerkitseksi nousee 26-kerroksinen tornitalo. Asuntoja keskukseen olisi tulossa 450. Rakennustöiden olisi määrä käynnistyä



**KUVA 3** Järvenpään Perhelän korttelin suunnitelma ko. korttelin työmaa-aidassa.

syksyllä 2018 ja uuden ”Mini-Manhattanin” on arvioitu olevan tornitaloineen kokonaisuudessaan valmis vuonna 2026. Alkuperäisiin viitesuunnitelmiin verrattuna on muun muassa autopaikkoituksen määrää ja sijoitusta tarkennettu. Alun perin kaikkien autopaikkojen oli tarkoitus sijoittua maan alle.

Nurmijärvi ja Järvenpää ovat profiililtaan erilaisia. Ainoa ero ei ole ratayhteys, jota Nurmijärvellekin on toisinaan kaavailtu mutta joka vaikuttaa epärealistiselta. Nurmijärveltä löytää eräällä tavalla puhdasta maaseutumaisuutta. Järvenpää on joko urbaania tehokkaasti rakennettua kaupunkia tai sitten Tuusulanjärven kulttuurimaisemaa. Myös ihmisten asumistoiveet ovat erilaisia. On vain eduksi, että pääkaupunkiseudun kupeesta löytyy erilaisia asumisympäristöjä. Viime kädessä ihmiset etsivät mieliympäristönsä niissä rajoissa, jotka itsekullekin eri elämäntilanteet mahdollistavat.

*Teksti perustuu Yhdyskuntasuunnittelun seuran 9.6.2018 Nurmijärvelle ja Järvenpäähen suuntautuneeseen kesäretkeen.*