

# Kaupunkivihreän kaipuu

Sirkku Wallin

Kaupunkirakenteen tiivistämistä on harjoitettu kohta kahdenkymmenen vuoden ajan pääkaupunkiseudulla. Erityisesti Helsingissä tiivistyvä kaupunkirakenne on havaittavissa tavallisen ihmisen kaikilla aisteilla. Tiiviitä umpikortteleita ja korkeaa rakentamista on haluttu, ja sitä on saatu. Käytännössä tulos on kuitenkin yllättänyt, ja epäilemättä yllättää jatkossakin. Vallankumous tunnetusti syö lapsensa, joten on luonnollista, että yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kritiikki nousee lopulta suunnittelun ammattilaisten ja kaupunkitutkijoiden keskuudesta.

Syyskuun alussa Helsingin Sanomien sivulla käynnistyi keskustelu Jätkäsaaren ja Kalasataman viheralueiden vähäisyydestä (ks. mm. HS 4.9.2019). Erityisesti kritiikkiä kirvoitti asuinkorttelien pihojen ankeus. Ahtaille ja valottomille korttelipihoille ja asuinrakennusten välisille katualueille ei ole kaupunkivihreä mahtunut.

Syytä tilanteeseen etsittiin korttelipihojen kansirakenteista, joiden alle pysäköintitilat on veloitettu kaavassa rakentamaan. Käyttömukavuus ja kiinteistökehittämisen suoraviivaiset, nopean voiton rahoitusmallit ovat betonoineet kokonaisen kaupunginosan asumista palvelevat tilat yhden mallin mukaisiksi. Joidenkin mielestä kyse on ollut laajemmasta suunnitteluideologiasta, joka ei enää tunnista pihojen vihreyden ja avariiden näkymien merkitystä kaupunkirakenteen laatutekijänä. Keskusteluissa on muisteltu aiempia aluerakentamishankkeita mm. Pikku-Huopalahdessa ja Katajanokalla. Niissä pysäköinti on toteutettu keskitetysti pysäköintilaitoksissa, ja korttelipihat yhdistyvät osaksi laajempaa julkista puistoaluetta, koulujen pihoja ja päiväkoteja. Puheenvuoroissa on tullut esiin myös valittujen ratkaisuiden pysyvyys. Kerralla tiiviiksi kuutioksi

rakennettu kaupunginosa taipuu tulevaisuuden haasteisiin heikommin kuin monipuolisempi kaupunkitoimintojen kudelma. Jos henkilöliikenne esimerkiksi kehittyy vaiheeseen, jossa henkilöautoja ei enää ole voidaan erillisinä rakennuksina toimivat pysäköintilaitokset kaavoittaa muuhun käyttötarkoitukseen. Asuinrakennusten ja pihojen alle sijoitetuille pysäköintihalleille uutta käyttötarkoitusta etsitään hieman pidempään.

Yhdyn siis Jätkäsaaren ja Kalasataman asuinkortteleita koskevaan kritiikkiin, mutta samalla muistutan tuloksen olevan juuri sitä mitä on kunnallisessa päätöksenteossa haluttu. Kaupunkisuunnittelussa viherrakentamisen tapa ja määrä on lyöty lukkoon jo suunnittelun alkuvaiheessa. Harvemmassa puheenvuorossa on kerrottu että vanhojen satama-alueiden täyttömaalle rakennetuille asuinalueille vihreä pitää erikseen rakentaa. Kun päätetään rakennetaan keinotekoiselle maamassalle ja entisille tuulen huuhtomille luodoille, maisemasuunnittelu on tavallista haastavampi tehtävä, ja viherrakentaminen kallista. Moni unohtaa, miten kunnianhimoisesti Jätkäsaaren osayleiskaavassa (s. 37) viheralueet linjataan:

*Jätkäsaaren puistojen vaikutus koko kantakaupungin rakennettujen puistojen määrälle on merkittävä. Alueen puistot tulevat vastaamaan paitsi Jätkäsaaren osayleiskaava-alueen asukkaiden, myös lähialueiden, varsinkin Ruoholahden ja Kampin asukkaiden viheraluetarpeisiin. Tämän lisäksi puistot täydentävät virkistysaluetarjontaa koko kantakaupungin osalta. Rantoja kiertävälle, seudulliselle kevytliikenteen reitille syntyy vaihtoehtoreittejä Jätkäsaaren kautta. Näin ollen varsinkin ranta-alueen viheralueilla tulee olemaan myös seudullista merkitystä.*

Vehreitä asuinkortteleita ei siis luvata, mutta jokaiselle asukkaalle luvataan makuuhuoneen kokoinen pala vihreää omassa kaupunginosassa:

*Alueen keskeiset julkiset ulkotilat muodostavat verkoston, jota pitkin on mahdollista rakentaa turvalliset ja miellyttävät kevytliikenteen yhteydet alueen läpi rantaan. Asuinalueilla on lisäksi korttelipuiston luonteisia, pienempiä oleskelupuistoja. Puistojen kokonaismäärä on n. 19,8 ha, josta Länsisatamanpuiston pinta-ala on n. 8,7 ha, liikuntapuisto n. 5 ha, rantapuistot n. 3,5 ha ja Poseidoninpuisto n. 2 ha. Tämä on asukaslukuun suhteutettuna n. 13 m<sup>2</sup> asukasta kohden (9,6 ilman liikuntapuistoa) ja n. 23 % maapinta-alasta. Helsingin kaupunginosista lähinnä vastaava on Ullanlinna, jossa puistoa on n. 14 m<sup>2</sup> / asukas. Lisäksi Mechelininkadun alituksen kohdalla on 1 ha laajuinen puistovyöhyke, jota ei ole laskettu käyttöpuistojen kokonaismäärään.*

Jätän lukijoiden arvioitavaksi, tarjoaako tämä mitoitus riittävän määrän kaupunkivihreää, onko aiheellista mainita liikennealueet puistovyöhykkeenä tai missä määrin osayleiskaavan kuvaus lopulta toteutuu.

Edellä kuvatun tarkoitus on saatella meidät numeron läpileikkaavaan teemaan: suunnittelun reunaehtoihin, joihin tukeutuen pyrimme tuntematonta tulevaisuutta ohjaamaan. Tomas Hanellin artikkeli aloittaa tarkastelemalla suunnittelutyön kulmakiven eli tilastollisen analyysin haasteita. Janne Antikainen puolestaan kirjoittaa katsauksessaan suunnittelun peruslähtökohdan eli väestökehityksen muutoksesta. Vaikeisiin kysymyksiin ei ole helppoja ratkaisuja, mutta Susa Erärannan lektioon pohjautuva kirjoitus luo uutta tulokulmaa metodisesti vaativaan verkostoanalyysiin ja laadulliseen tutkimuksen uusiin suuntiin. Onnittelemme myös 50-vuoden ajan uutta suunnitteluosaamista luonutta Tampereen arkkitehtikoulua ja muistamme edesmenneitä kollegoja.

\* \* \*

Juuri tätä kirjoittaessani sain tiedon Helsingin keskustatunneli-hankkeen kaatumisesta. Vuosikymmeniä käydyssä läpipolitisoituneessa keskustelussa suunnittelijan tehtäväksi jää uida käsipohjaa. Näin tälläkin kertaa. Koska se mikä maan alle rakennetaan tai jätetään rakentamatta, vaikuttaa eniten maan pinnalla.

#### LÄHTEET

HS (2019). Jätkäsaaren piti olla vihreä kaupunginosa, mutta pihat uhrattiin pysäköintihallien kansiksi, syyttää professori – ”Helsinkiä rakennetaan pääomasijoittajien ehdoilla”. Helsingin Sanomat, päivän lehti 4.9.2019. [Viitattu 27.9.2019] <<https://www.hs.fi/paivanlehti/04092019/art-2000006226276.html>>  
Helsingin kaupunki (20). Jätkäsaaren osayleiskaava. [Viitattu 27.9.2019] <<https://www.hel.fi/static/kv/Tilakeskus/jatkasaari/osayleiskaava.pdf>>