

KUINKA RAKENNETAAN VIHREÄ KAUPUNKI

Otso
Kivekäs

VISIO

KUINKA RAKENNETAAN
VIHREÄ KAUPUNKI

**KUINKA
RAKENNETAAN
VIHREÄ
KAUPUNKI**

Otso
Kivekäs

Julkaisua on rahoitettu joukkorahoituskampanjalla,
johon osallistui 91 mesenaattia.

Teos on avoimesti saatavilla osoitteessa
ajatuspajavisio.fi/julkaisut/kuinka-rakennetaan-vihrea-kaupunki
ja tekijän sivuilla otsokivekas.fi/vihrea-kaupunki

Copyright © Otso Kivekäs, 2025

ISBN 978-952-5078-54-1 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-5078-55-8 (PDF)

ISBN 978-952-5078-56-5 (EPUB)

ISBN 978-952-5078-57-2 (äänikirja)

JULKAISIJA

Ajatuspaja Visio,
Vihreä Sivistysliitto ry
ajatuspajavisio.fi

TAKAKANNEN KUVA

Raisa Kyllikki Ranta

KANSI

Mari Huhtanen ja
Jyri Öhman / Kilda

TAITTO

Jyri Öhman / Kilda

INFOGRAFIIKAT

Jonatan Hildén /
Koponen+Hildén

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE.....	8
LUKIJALLE.....	12
1. MIKSI KAUPUNKIA SUUNNITELLAAN?.....	15
1.1 Kaupunkisuunnittelun tavoitteet.....	15
1.2 Reunaehtoja suunnittelulle.....	18
2. KAUPUNGIN KASVU.....	22
2.1 Mistä helsinkiläiset tulevat?.....	22
2.2 Missä ihmiset haluavat asua — hintatiedon hyödyntäminen.....	25
2.3 Miten ihmiset haluavat asua — hyvän elämän edellytykset.....	27
2.4 Tiivistämistä vai hajakentämistä.....	31
2.5 Tiivis kaupunki.....	37
2.6 Täydennysrakentaminen.....	42
2.7 Kaupunkibulevardit.....	49
2.8 Entä jos emme vaan rakenna?.....	51
TEESEJÄ KAUPUNGIN KASVUSTA	55
3. LUONTO KAUPUNGISSA.....	56
3.1 Luonnon monimuotoisuus ja kaupungit.....	57
3.2 Luonnonsuojelu kaupungissa.....	60
3.3 Luonnon itseisarvo ja välinearvo.....	64
3.4 Lähiluonnon dilemma.....	65
3.5 Luonto ihmisen rinnalla.....	68
TEESEJÄ KAUPUNKILUONNOSTA	73
4. KESTÄVÄ LIIKENNE.....	75
4.1 Kaupungit ovat syntyneet kävelyn varaan.....	76
4.2 Raiteet yhdistävät.....	80
4.3 Pyöräliikenne, skootit ja uudet kevyet sähkövehkeet.....	84
4.4 Auton rooli.....	89

4.5	Nopeuden harha.....	91
4.6	Montako ihmistä saa tappaa?.....	95
4.7	Liikenteen tasa-arvo.....	98
4.8	Joukkoliikenteen rahoitus.....	99
	TEESEJÄ LIIKENTEESTÄ	105
5.	AUTOKAUPUNGIN ONGELMA	107
5.1	Autot ovat tiellä.....	110
5.2	Maanalaiset autot.....	113
5.3	Autoilun kustannus.....	119
5.4	Johdettu kysyntä.....	121
5.5	Ruuhkamaksut.....	124
5.6	Kuka maksaa pysäköinnin?.....	127
5.7	Markkinaehtoinen pysäköinti.....	132
5.8	Liityntäpysäköinnin ongelma.....	135
	TEESEJÄ AUTOKAUPUNGISTA	139
6.	KOHTI HIILINEUTRAALIA KAUPUNKIA	141
6.1	Mistä kaupungin päästöt muodostuvat.....	142
6.2	Hiilineutraali rakentaminen.....	144
6.3	Helsinkiäisten kulutuksen päästöt.....	149
6.4	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen.....	153
	TEESEJÄ HIILINEUTRAALIUEDESTA	158
7.	KAUPUNKIRAKENNE	159
7.1	Eroon toimintojen erottelusta.....	160
7.2	Toimintojen sijoittuminen seudulla.....	164
7.3	Etätyön vaikutus.....	168
7.4	Teollisuusalueiden muutos.....	170
	TEESEJÄ KAUPUNKIRAKENTEESTA	177
8.	KAUPUNGIN ELINVOIMA	178
8.1	Erilaisuus on rikkautta.....	180
8.2	Kasautumishyödyt.....	183
8.3	Erilaisten yritysten tarpeet.....	186
8.4	Keskustan elinvoima.....	190
	TEESEJÄ KAUPUNGIN ELINVOIMASTA	198

9.	ERIYTYMISEN TORJUNTA.....	199
9.1	Asuntokanta ja asukasrakenne.....	204
9.2	Pelon maantiede.....	208
9.3	Kaupunki uudistus.....	211
	TEESEJÄ ERIYTYMISEN TORJUNNASTA.....	217
10.	KAUPUNKI KAIKILLE.....	218
10.1	Feministinen kaupunki.....	218
10.2	Esteettömyys.....	223
10.3	Lasten kaupunki.....	226
10.4	Harmaantuva kaupunki.....	229
	TEESEJÄ TASA-ARVOISESTA KAUPUNGISTA.....	233
11.	KAUPUNKI-ILMA VAPAUTTAA.....	234
11.1	Omat asiat ja yhteiset asiat.....	234
11.2	Kansanliikkeet.....	236
11.3	Vaihtoehtokaavat.....	241
11.4	Kaunis kaupunki.....	246
	TEESEJÄ DEMOKRATIASTA JA OSALLISUUDESTA.....	250
12.	LOPPUSANAT.....	251
	KIITOKSET.....	253
	KIRJALLISUUTTA.....	254

ESIPUHE

ANNI SINNEMÄKI,
HELSINGIN APULAISPORMESTARI

”Kehätien ruuhkassa ei kohtaa ketään, ratikalle kävellessä kyllä.”

Kaupungissa on usein parasta, kun sattumalta törmää johonkuhun, jonka tuntee. Samalla kaupunki tarjoaa monelle rauhaa olla myös hyvällä tavalla näkymätön. Ihmisiä on paljon, kaikki eivät tiedä sinusta kaikkea.

Arkisen ytimensä lisäksi kaupungit muodostavat yhden tämän päivän yhteiskunnan suurimmista kysymyksistä. Kaupungeissa syntyvät työpaikat ja tuottavuus ovat Suomessa erityisen ratkaisevia. Suomen työllisyysaste on jäljessä muista Pohjoismaista ja sen myötä velkaannumme vauhdilla. Se vaikeuttaa yhdenvertaisten julkisten palveluiden järjestämistä. Suomessa myös kaupungistumisaste on selvästi matalampi kuin muissa Pohjoismaissa.

Kaikkien, jotka ovat tosissaan kiinnostuneita taloudesta, kannattaa lukea tämä Otso Kivekkään teos kaupunkien kestävästä suunnittelusta. Se antaa roimasti enemmän eväitä Suomen talouden ongelmien selättämiseen kuin nykyisen sinimustan hallituksen synkkä leikkausohjelma vailla näkymää tulevasta.

Suomen talouden menestyksen ehdoton edellytys on, että Suomeen voi tulla ihmisiä maan rajojen ulkopuolelta tekemään töitä. Työllisyysasteen nostaminen merkittävästi lähivuosina ei ole mahdollista ilman työperäistä maahanmuuttoa. On selvää, että juuri kaupungit ottavat tulijat vastaan. Kaupunkeihin syntyy kasvavia

yrityksiä ja uusien ihmisten on helpompi elää kaupungeissa, joissa ilmapiiri on rennompi ja hyväksyvämpi, jossa erilainen ulkonäkö ei tee sinusta silmätikkua.

Työllisyyden kasvu kasvattaa kaupunkeja, ja kaupunkien täytyy olla valmiita vastaanottamaan tämä ihmisten määrän kasvu niin, että samalla huolehditaan kaupunkiluonnon säilymisestä ja vahvistamista ja rakentamisen päästöjen painamisesta alas. Tämä tehtävä vaatii ajattelua ja suunnittelua, ja näitä kysymyksiä Kivekkään kirja valottaa hyvin ja ymmärrettävästi.

Ilmastokriisi ja luontokato kietoutuvat yhteen ja kaupungeissa näitä kahta ihmiskunnan perustavanlaatuaista kriisiä tulee myös ratkoa yhdessä. Mikään Suomen suurista kaupungeista ei ole perääntynyt kunnianhimoisista päästövähennystavoitteistaan, vaikka nykyinen hallitus vaikeuttaa kaupunkien päästöjen vähentämistä tarpeettomasti.

Kaupunkien rooli koko Suomenkin ilmastotavoitteissa on suuri. Kaupungeilla on mahdollisuuksia ohjata kaukolämpö pois fossiilisista polttoaineista ja toivottavasti kokonaan eroon polttamisesta, myös biomassan. Liikenteen päästöjen laskeminen on vaikeaa, vaikka kaupungeissa sen ei edes tarvitsisi olla. Halutessaan kaupungeilla on kyky vaikuttaa rakennussektorin päästöihin, sektorin edellytyksiin muuttua osasta ongelmaa osaksi ratkaisua.

Suomessa luontokatoa ei voi pysäyttää ilman selkeitä muutoksia metsätaloudessa. Maassamme avohakataan joka viikko kahden Helsingin Keskuspuiston kokoinen alue metsää. Metsien nykyinen talouskäyttö vie meiltä niin hiilinielut kuin metsälajitkin. Eikä sitä asiaa voi ratkaista kaupunkisuunnittelulla. Mutta toisaalta metsien vaaliminen Helsingin kaltaisessa kaupungissa, jossa ei ole lainkaan talousmetsää vaan vain virkistykseksi ja yhä enemmän lahoppuulle, kääville, linnuille ja sammalille omistettua metsää, on äärimmäisen tärkeää. Luontoa on yksinkertaisesti vaalittava kaikkialla, missä se vain on mahdollista. Kaupungeissa on myös mahdollisuuksia

lisätä rakennettua luontoa, jota puistot, viherkatot, niittyraiteet ja katupuut ovat. Näilläkin ympäristöillä on oma osansa lajikirjon ylläpitäjänä.

Näitä ilmastotoimien ja kaupunkiluonnon suojelun moninaisia mahdollisuuksia tämä teos käsittelee ymmärrettävästi mutta pyrkimättä myöskään liikaa yksinkertaistamaan mekanismeja, jotka ovat luonteeltaan aidosti monimutkaisia.

Suomalaisista puolueista vihreillä on kirkkaasti eniten kiinnostusta, omistautumista ja näkemyksiä kaupunkien suunnittelusta. Se on iso arvo maailmassa, jossa lähes kaikkien polttavien kysymysten ratkaisu tarvitsee ratkaisuja myös kaupungeissa.

Kivekkään teos pureutuu Helsingin osalta sekä niihin asioihin, joissa vihreät ovat saaneet aikaiseksi tarpeellisia ja suuria muutoksia että niihin asioihin, joissa muutos on vielä kesken tai ihan lapsenkengissä.

Ai niin, autot. Onko sinulla lämpimiä autotunteita tai jopa ”auto edellä” -ideologia? Silloin tunnen myötätuntoa, sillä tämä kirja käy läpi tosiasioiden ja numeroiden valossa sen, että kaupunkia ei kannata kehittää autoilu edellä, ja että oikeastaan yhdenkään kaupungin menestykselle ei tee hyvää raivata autoille lisää tilaa tai laajentaa niiden roolia liikennejärjestelmässä. Näin se vain on. Ja lähes samaan hengenvetoon: kaupungin kehittäminen niin, että se muuttuu paremmaksi ja auton merkitys pienenee ei tarkoita autotonta kaupunkia, eikä sitä, etteivätkö monet jatkossakin käyttäisi autoa Helsingissä ja muissa kaupungeissa.

Vihreät eivät missään aja autotonta kaupunkia ja yhtä vähän sitä ajaa Otso Kivekäs.

Kaupunkeja on ehdottoman välttämätöntä suunnitella hyvin ja sitä tämä kirja käsittelee perusteellisesti. Samalla on hyvä muistaa, että yksi kaupungin parhaista puolista on epätäydellisyys. Kaupunki ei ole koskaan valmis, se kestää virheitä, rumien ja kauniiden rakennusten rinnakkaineloa, tyhjiä rakennuksia ja joutomaata.

Jonain päivänä nekin rakennukset täyttyvät elämästä ja joutomaasta kilpaillaan. Voit törmätä johonkuhun ja se törmäys voi muuttaa elämäsi kulun.

LUKIJALLE

Miten Helsingistä rakennetaan hiilineutraali kaupunki, jossa elämä on sekä ekologista että mukavaa? Entä miksi edelleen rakennetaan metsiin, vaikka luontokato uhkaa sivilisaatiotamme? Miksi kaikesta, mihin liittyy auto, tulee aina suhteeton julkinen haloo?

Tässä kirjassa vastaan näihin ja moniin muihin kysymyksiin kaupungin kasvusta ja suunnittelusta. Tämä ei ole oppikirja, eikä millään tavoin puolueeton. Kerron omasta näkökulmastani millaisen kaupungin suunnittelu on hyväksi sekä ihmiselle että planeetallemme.

En kuvaa täydellistä kaupunkia, utopiaa. Minua kiinnostaa vleviä päämääriä enemmän, miten ihan käytännössä voimme tehdä muutoksia kohti kestävämpää, viihtyisämpää ja toimivampaa kaupunkia. Kirjoitan muutoksista, joita olemme saaneet aikaan Helsingissä tai joita haluaisin saada aikaan, sekä perusteista, miksi näin tulisi tehdä.

Kirja on suunnattu kaikille, jotka haluavat ymmärtää 2000-luvun vihreää kaupunkiajattelua Suomessa sekä kaikille, jotka ovat kiinnostuneita kaupunkisuunnittelusta ylipäänsä. Ajatuksiin ei ole omistusoikeutta, ja jos kirjasta löytyy kiinnostavia näkökulmia, niitä saa mainiosti poimia omaan ajatteluunsa, halusi sitä sitten kutsua siniseksi, punaiseksi tai vaikka keltaiseksi.

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyy noin 50 asemakaavaa joka vuosi. Niiden lisäksi päätetään lukemattomia kaupunkilaisten elämään vaikuttavia katusuunnitelmia, rakennuslupia, poikkeuslupia, puistosuunnitelmia, kiinteistökauppoja ja niin edelleen. Yritän avata niitä periaatteita, joiden pohjalta vihreissä ratkaisemme, minäkalaisia muutoksia pyrimme edistämään, mitkä hyväksymme ja mitä

vastustamme. Käytän esimerkkeinä monia julkiseen keskusteluun nousseita kaupunkisuunnittelukohteita Helsingissä.

Tavoitteeni ei ole tarjota lukijalle ”parhaita argumentteja”, joilla voittaa väittelyitä sosiaalisessa mediassa tai baaripöydässä. Sen sijaan pyrin vaikeampaan mutta tärkeämpään päämäärään: kuvaamaan miten kaupunkia itse asiassa pitäisi suunnitella. Ajatukset voivat tarjota lähtökohtia myös vakuuttavien argumenttien muotoilulle, mutta monessa tapauksessa todellisuus on sen verran mutkikas, ettei sen kuvausta pysty tiivistämään 280 merkkiin.

Kirjoitan nimenomaan Helsingin kaupunkisuunnittelusta, koska olen tehnyt sen parissa töitä yli kymmenen vuotta ja tunnen sen parhaiten. Kirjan periaatteet ovat kuitenkin sovellettavissa vastaviin kysymyksiin muissa suurissa kaupungeissa ja osittain myös pienemmissä kunnissa. Yritän kuitenkin olla ottamatta kantaa muiden kaupunkien konkreettisiin ratkaisuihin, koska ulkoapäin annetut neuvot harvoin ovat se, mitä kaivataan. Jääkin lukijan harkintaan, mitkä Helsingin ratkaisut toimivat lukijan omassa ympäristössä.

Kirjoitan tässä kirjassa vihreästä kaupunkisuunnittelusta, siitä miten ja millaista vihreää kaupunkia haluaisimme rakentaa. Päämäärät ovat omiani, mutta uskoakseni valtaosa suomalaisista jakaa suuren osan tavoitteista.

Vihreä liike on syntynyt vaatimaan, että yhteiskuntana elämme tavalla, joka mahdollistaa myös tulevien sukupolvien hyvän elämän tällä planeetalla. Vaatimus kuulostaa maltilliselta, mutta se vaatii suuria muutoksia yhteiskuntaan, jonka 1900-luvun mittaan rakensimme. Esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden käyttö täytyy lopettaa, ja se on vasta ensimmäinen askel. Tapa, jolla olemme kaupunkeja ja koko yhteiskuntaa kehittäneet viimeiset 70 vuotta on kestävä ja tuhoaa elinolosuhteemme maapallolla. Vaikka olemme saaneet aikaan muutoksia siinä, miten Helsinkiä rakennetaan, ei tämä kirja ole nykyisen kaupunkisuunnittelun puolustuspuhe. Tämä on muutosohjelma, kuvaus siitä, miten kaupunkisuunnittelun keinoin

voidaan kulkea kohti kestävästä kaupunkia, taloutta ja yhteiskuntaa.

Lukijoille, jotka kaipaavat konkreettisempaa syventymistä siihen, millä tavoin esimerkiksi katuja tai kortteleita pitäisi suunnitella, annan vinkkejä lopun kirjallisuuskatsauksessa. Suurin osa tämän kirjan ajatuksista ei ole itse keksimiäni, vaan pohjautuvat kaupunkien koskevaan kirjallisuuteen ja lukemattomiin keskusteluihin minua edistyneempien alan harrastajien ja ammattilaisten kanssa.

Kirjan luvut toimivat itsenäisinä teksteinä ja lukemisen voi aloittaa mistä kohti vain. Luvut avaavat kaupunkisuunnittelua kukin yhdestä näkökulmasta. Kyse on kuitenkin samasta kaupungista ja asiat kytkeytyvät toisiinsa. Olen pyrkinyt viittaamaan toisiin lukuihin silloin, kun jokin ajatus jatkuu toisesta näkökulmasta toisaalla.

1. MIKSI KAUPUNKIA SUUNNITELLAAN?

Ihmiskunta on rakentanut kaupunkeja läpi koko kirjoitetun historian ja sitä ennenkin, ilmeisesti jo ennen maatalouden keksimistä. Kaupunkien rakentuminen on aina ollut kaoottinen prosessi, jossa sekoittuvat toisaalta yksittäisten ihmisten omat päätökset ja toisaalta pyrkimykset ohjata kokonaisuuden rakentumista. Ihmisten vapaa yhteistoiminta voi tuottaa uskomattomia tuloksia, mutta suurten ihmismäärien yhteiselämä vaatii myös keskitettyä organisoitua. Tavoitteet, joihin tällä ohjauksella pyritään, ovat vaihdelleet vuosisatojen myötä.

Kautta historian kaupungit ovat myös olleet jatkuvassa muutoksessa. Emme voi valita, muuttuuko kaupunki. Muutos on sen luonne ja tapa hengittää. Voimme vain valita, mihin suuntaan pyrimme kaupunkia muuttamaan ja miten suhtaudumme muutoksiin, jotka tulevat meistä riippumatta.

Tässä luvussa kuvaan kolme tärkeintä päämäärää, joihin kaupunkisuunnittelussa tulisi nähdäkseni pyrkiä. Lisäksi avaan kolme merkittävintä reunaehto, jotka asettavat rajoja sille, minkälaisia ratkaisuja on ylipäänsä mahdollista toteuttaa ja mitä seurauksia eri toimilla on.

1.1 KAUPUNKISUUNNITTELUN TAVOITTEET

Ilmastomuutoksen ja luontokadon pysäyttäminen täytyy asettaa kaiken politiikan tavoitteeksi – myös kaupunkisuunnittelun. Ne eivät ole kaupunkisuunnittelun ainoita tavoitteita, mutta ekologinen kestävyys on lähtökohta, jonka asettamisessa rajoissa muut ratkaisut

täytyy löytää, jos ja kun haluamme säilyttää ihmissivilisaation tällä planeetalla.

Kaupungit tuhoavat luontoa ja ilmastoa eniten levittäytymällä jatkuvasti uusille alueille. Luontoa ei kuluta niinkään ihmisten määrä vaan se maa-ala, jonka he muuttavat luonnosta rakennetuksi ympäristöksi. Metsää kaadetaan talojen, katujen ja moottoriteiden tieltä. Tämä kehitys kiihtyi autojen yleistyessä 1960-luvulla, kun yhtäkkiä lähiöitä voitiin rakentaa kymmenien kilometrien päähän keskustoista, ja on jatkunut siitä asti. Samalla kaupungissa kuljetut matkat ovat pidentyneet ja päästöt kasvaneet. Suunnan kääntäminen on välttämätöntä, jotta ihmiskunta ei syö omia elinmahdollisuuksiaan tällä planeetalla. Suurimmaksi osaksi tämä kirja käsittelee sitä, miten tämä muutos voidaan tehdä, mitä kaikkea se vaatii.

Tarvittava muutos kaupunkisuunnittelussa ja kaupungin rakentamisessa ei ole helppo ja toisinaan se johtaa ristiriitoihin muiden hyvien tavoitteiden kanssa. Myöhemmissä luvuissa käsittelem sitä, miten näitä ristiriitoja olemme vihreissä yrittäneet tasapainottaa – aina kuitenkin pyrkien luonnon ja ilmaston etuun. Ja selvyyden vuoksi on todettava, että Helsinki ei ole nykyisellään ekologisesti kestävä kaupunki, vaikka merkittäviä askeleita oikeaan suuntaan otetaan koko ajan.

Toinen tärkeä tavoite on alueellisen eriytymiskehityksen pysäyttäminen. Monissa maissa ja kaupungeissa jyrkät sosiaaliset erot alueiden välillä ovat aina olleet todellisuutta, vaikka 1900-luvun loppupuolen Suomessa erot olivat vielä pieniä. Kehitys on kuitenkin yleisesti ottaen ollut kiihtymään päin ja useimmat länsimaiset kaupungit ovat viime vuosikymmeninä jakautuneet yhä jyrkemmin hyvä- ja huono-osaisiin alueisiin.

Erojen kasvun taustalla on osittain syvenevät yhteiskunnalliset erot etenkin asukkaiden tulotasossa. Varallisuuserojen kasvaessa ja elämäntapojen sekä väestön monipuolistuessa voimistuvan eriyty-

miskiirteen eli segregaatian riski kasvaa.

Alueiden erilaisuus sinänsä ei ole uhka, vaan on hyvä, että naapurustot voivat olla keskenään erilaisia. Se tarjoaa erilaisille ihmisille paremmat mahdollisuudet löytää itselleen mieluisia asuinpaikka ja ympärille samanhenkisiä naapureita. Erilaisuudesta tulee uhka silloin jos syntyy alueita, joihin kukaan ei halua muuttaa, koska kukaan ei niissä halua asua. Tällöin näille alueille joutuvat köyhimmät ja yhteiskunnan heikoimmassa asemassa olevat muiden pyrkinessä alueelta pois. Tällaisen kehityksen katkaiseminen on vaikeaa, mutta kriittisen tärkeää. Kierteen päästessä pidemmälle ongelmat eivät suinkaan rajoitu vain näiden alueiden sisälle vaan koskevat koko kaupunkia ja maata, kuten voimme viime aikojen Ruotsin jengiväkivaltaa koskevasta uutisoinnista lukea.

Kolmas tavoite on kaupungin ”elinvoima” – haluamme rakentaa kaupunkia, jossa ihmiset haluavat asua, jossa on töitä tarjolla, yritykset voivat menestyä ja jonne mieluummin tullaan kuin lähdetään pois. Itse ajattelen, että elinvoiman käsite sisältää myös sen, että kaupungin pitää olla hauska. Kyse ei ole vain taloudellisista mittareista, vaan paljon siitä, miten kaupunkilaiset kaupungin kokevat – ilmapiiristä, toimintamahdollisuuksista, hyvästä elämästä. Kaupungin menestys ei synny nykypäivänä hampaat irvessä eikä teollisuusalueita rakentamalla, vaan sen varassa, että ihmiset haluavat elää juuri Helsingissä. Ja se vaatii aika toisenlaisia ratkaisuja kuin perinteinen elinkeinopolitiikka. Menestyvien kaupunkien elinkeinopolitiikassa puhutaan nykyään eniten siitä, miten houkutellessa osaavia ihmisiä kaupunkiin ja pitää heistä kiinni.

Kaupungin kasvu ei ole kaupunkisuunnittelun tavoite, vaan sen syy. Ihmiset kaikkialla maailmassa ovat muuttaneet kohti kaupunkeja niin kauan kun historiaa on kirjoitettu.

Jokaisella muuttajalla on ollut omat syynsä ja ne ovat vaihdelleet historian mittaan. Keskiajalla paettiin maaorjuutta, 1900-luvulla muutettiin työn perässä. Joku on väistellyt sukulaisiaan, toinen etsinyt kulttuuria. Välillä on paettu nälänhätää tai sotaa, vähemmistöt ovat hakeutuneet kaltaistensa luokse. Moni on hakenut parempaa elämää, korkeampaa elintasoja, mitä kaupungit ovatkin lähes koko historian tarjonneet. Jos jotain yleisiä linjoja on, niin taustalla lienee se, kuinka kaupungit ovat tarjonneet mahdollisuuksia, joita muuttajalla ei syystä tai toisesta aiemmassa asuinpaikassaan ollut. Ihmisistä aina joku osa hakee uusia mahdollisuuksia, ja kaupungit ovat näitä mahdollisuuksia tarjonneet.

Tuhansia vuosia taudit ja kuolleisuus asettivat rajan kaupunkien kasvulle. Väkeä kuoli koko ajan samaa tahtia kuin uusia muutti sisään. Hygienian parantuminen, viemäröinti ja moderni lääketiede mahdollistivat kasvun, jolle ei ole sen jälkeen nähty loppua. Suomessa kaupunkien kasvu alkoi teollistumisen myötä 1800-luvulla ja on viime vuosikymmeninä kohdistunut lähinnä suurimpiin kaupunkeihin. 75 prosenttia uusista asunnoista on viime vuosina rakennettu Helsingin, Tampereen ja Turun seuduille.

Helsingin kasvun estäminen ei ole demokratian keinoin mahdollista – eikä myöskään toivottavaa. Kaupunkiseudun kasvun voisi pysäyttää vain tekemällä kaupungista niin kamalan ettei kukaan tänne halua tai estämällä väkivalloin ihmisiä muuttamasta. Kumpikaan ei ole hyvä idea.

Kun sanon, että kaupunki kasvaa, tarkoitan tarkkaan ottaen kaupunkiseutua – useista kunnista muodostuvaa kokonaisuutta –, joka on yksi työssäkäyntialue ja jonka sisällä ihmiset muuttavat joka

suuntaan. Helsingin seutu on yhtenäinen työssäkäyntialue, joka koostuu 14 kunnasta: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Vihti, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Järvenpää, Hyvinkää, Mäntsälä, Pornainen ja Sipoo ovat tämän kaupungin osia. Rajaus ei ole itse keksimäni, vaan Työ- ja elinkeinoministeriön, joka ylläpitää seutukuntarekisteriä. Näiden kaikkien kuntien työssäkävystä yli neljännes käy töissä pääkaupunkiseudulla, useimmissa kunnissa yli puolet.

Tällä tavoin kaupungit normaalisti määritellään, kun puhumme maailman suurkaupungeista. Sangen harvoin on olennaista, kuinka monta asukasta asuu Pariisin departementin alueella (2,2 miljoonaa, vs. metropoli 12 miljoonaa) tai London Cityssä (7 700, vs. metropoli 12 miljoonaa), vaan kaupungilla tarkoitetaan kokonaisuutta. Näin laskettuna Helsinki on 1,6 miljoonan asukkaan kaupunki, vaikka Helsingin kunnassa asuu vajaat 700 000 ihmistä.

Toinen reunaehto kaupunkisuunnittelulle on ihmisten oikeus valita itse, miten haluavat elämäänsä elää. Ylätasolla kaupunkisuunnittelusta puhuttaessa on helppo ”asuttaa” ihmisiä, ”sijoittaa” toimintoja tai suunnitella, miten ihmisten tulisi elää. Mutta ihmiset eivät välttämättä halua elää tai asua niin, eivätkä yritykset toimia siellä minne ne on sijoitettu. Elämme vapaassa markkinataloudessa, jossa ihmiset saavat valita asuinpaikkansa vapaasti ja yritykset päättää, haluavatko toimia annetuilla reunaehdoilla vai eivät.

Tämä on paitsi tärkeä arvo myös kova realiteetti, joka asettaa rajat sille, millaiset ratkaisut kaupunkisuunnittelussa ovat mahdollisia. Kaupunki ei voi esimerkiksi kieltää ihmisiä muuttamasta tai pakottaa yrityksiä toimimaan juuri tietyssä paikassa. Keinoja ohjata ja kannustaa toki on, mutta ei valtaa määrätä. Eikä pidäkään olla.

Kaupunkisuunnittelun historiassa monet suunnitelmat ja utopiat ovat perustuneet ylhäältä päin määräämiseen, jopa totalitaristiseen ajatteluun, jossa ihmiset ovat olemassa toimiakseen suunnittelijan ”kaupunkikoneen” osina. Asetun itse tätä lintuperspektiivin perin-

nettä vastaan: tärkeää on yhden ihmisen elämä ja miten hän sen haluaa elää, ei se, miten häntä voitaisiin tehokkaimmin hallita.

Suunniteltaessa kaupunkia tarvitaan myös laajoja mittakaavoja ja yleistyksiä. Mutta kun ajatellaan tästä keskitetystä näkökulmasta käsin, tulisi aina pitää mielessä, että tavoite on lisätä eikä vähentää ihmisten mahdollisuuksia tehdä omia valintojaan.

Kolmannen reunaehdon asettaa raha. Helsinki on Suomen mitapuulla rikas kaupunki, mutta ei loppumattoman rikas. Joka vuosi kaupungin budjetissa tehdään vaikeita valintoja siitä, mihin kaikkien rahaa riittää. Jos käytämme 10 miljoonaa siltaan, emme käytä niitä samoja miljoonia puistoon. Ja vaikka voimme päättää kasvattaa kaupungin budjettia, se on aina lopulta rajallinen. Kustannuksilla ja tehokkuudella on väliä.

Vaihtoehtoisia ratkaisuja verrattaessa ei riitä verrata mikä ratkaisu on paras, vaan pitää katsoa, millaisia ratkaisuja samalla rahamäärällä saadaan. Esimerkiksi Östersundomiin suunniteltiin vuonna 2011 metrolinjaa, joka olisi maksanut silloisella kustannustasolla 700 miljoonaa. Laskimme yhdessä Siru Kauppisen ja Mikko Särelän kanssa, että samalla rahalla olisi tehnyt ratikkalinjaston koko seudulle – ja tämä oli relevantimpi vertailukohta metrojatkolle kuin vain yksi linja. Sittemmin metrokaava kaatui oikeudessa, ja puolet esittämistämme ratikkalinjoista on jo rakennettu tai suunnitteilla. Ja nyt Östersundomin kaavasunnitelmassakin on ratikka. Saattaa olla, että argumenttimme vaikuttivat tässä osaltaan.

Toisaalta Helsinki tosiaan on rikas. Kaikkea ei ole pakko eikä kannatakaan halpuuttaa, vaan voidaan myös satsata laatuun silloin kun niin päätetään. Mutta päätös pitää tehdä ymmärtäen kustannukset ja tietoisena niistä syistä, miksi tehdään kalliimpi ratkaisu.

Monissa investoinneissa kustannuksiin liittyy myös tuottoja, joita ei saada ilman investointia. Esimerkiksi raiteiden rakentaminen maksaa, mutta samalla se nostaa kaupungin maan arvoa raiteiden lähellä. Selkein esimerkki tästä on Vantaan ratikka. Vantaalla

laskettiin, että ratikka on selvästi kalliimpi vaihtoehto kuin vastaava bussilinja, mutta kaupungin maasta saamat tulot kasvavat ratikan myötä kustannuksia enemmän, mikä teki siitä bussilinjaa kannattavamman investoinnin. Näin ollen ratikan rakentaminen ei ole pois esimerkiksi kaupungin kyvystä palkata lastenhoitajia, vaan päinvastoin rakentaminen parantaa kaupungin kykyä maksaa palkkoja. Ja tietysti se helpottaa myös varhaiskasvatuksen henkilöstön asuntolannetta ja parantaa työmatkaliikennettä.

Kaikille investoinneille ei voida tunnistaa tällä tavoin suoria hyötyjä. Esimerkiksi hieno puisto tuottaa asukkaille iloa, mutta sen vaikutusta kaupungin kassaan on mahdotonta laskea. Myös tällaisia investointeja tarvitaan, eikä kaikelta voi vaatia tuottoa. Mutta kun investointiin liittyy tuotto, se on syytä tunnistaa.

2. KAUPUNGIN KASVU

Vapaassa maassa kaupungin kasvua ei voi pysäyttää, eikä edes juuri hidastaa. Mutta sille, miten ja minne kaupunki kasvaa voidaan tehdä paljonkin. Ja kaupungilla tarkoitan tässä koko Helsingin seutua, joka voi kasvaa yhtä hyvin Kalliossa kuin Klaukkalassa.

Käsittelen tässä luvussa kasvua asumisen kautta, koska pääosa uudesta rakentamisesta on asuntoja ja asuminen on useimmille ihmisille hyvin tuttua toimintaa. Suunnilleen sama logiikka pätee kuitenkin muidenkin rakennusten kuten toimistojen tai liikuntahallien rakentamiseen: niidenkin pitää sijaita jossain ja niillekin useimmiten on jokin hyvin perusteltu tarve. Väkiluvun kasvaessa myös tarve työpaikoille, liikuntapaikoille, kaupoille, kaduille ja lähiluonnolle kasvaa.

2.1 MISTÄ HELSINKILÄISET TULEVAT?

Helsingin asukkaista 60 prosenttia on syntynyt muualla kuin Helsingissä. Tämä ei ole mikään uusi ilmiö. Itse asiassa enemmistö helsinkiläisistä on ollut muualla syntyneitä ainakin siitä asti kun Suomenlinnan rakentaminen aloitettiin 1748. Suomenlinnaa rakentamaan tuli rakennusmiehiä pitkin Ruotsin valtakuntaa ja kauempaakin. Sitten tuli Ruotsin sotilaita, myöhemmin Venäjän sotilaita, seuraavaksi saksalaisia ja tataarikauppiaita liiketoimiensa myötä. Teollistuvaan kaupunkiin muutettiin maalta töihin. Venäjä toi kiinalaisia sotavankeja rakentamaan linnoituksia. Evakkoja asutettiin sodan jälkeen, ja suuren maaltamuuton vuosina väkeä muutti kaikkialta Suomesta, viime vuosikymmeninä eri puolilta maailmaa.

Itse näen, että tämä asukkaiden monimuotoisuus on Helsingin

ominaispiirre, joka määrittää kaupunkia. Suurin osa asukkaista on itse valinnut olla helsinkiläisiä. Se erottaa Helsinkiä paikoista, joissa pääosa ihmisistä on paikan päällä syntyneitä.

Vuonna 2023 Helsinkiin syntyi 6 099 lasta. Lähikunnista muutti Helsinkiin 18 534 henkeä, kauempaa Suomesta 17 192 ja ulkomailta 12 524. Nämä ovat bruttolukuja, jotka kertovat, mistä uudet ihmiset Helsinkiin tulevat. Uuden helsinkiläisen todennäköisin lähtöpaikka on Vantaa (7 659 henkeä), toisena Espoo (7 147) ja näiden jälkeen kolmantena Naistenklinikka. Vaikka maahanmuutosta puhutaan paljon, selvästi suurempi määrä muuttaa naapurikaupungeista.

Kun Helsinkiin muuttajista ja syntyneistä vähennetään pois muuttaneet ja kuolleet, saadaan väkiluvun nettomuutos. Vuonna 2023 luonnollinen väestönlisäys (syntyneet miinus kuolleet) oli +359 henkeä, nettomuutto muualle Helsingin seudulle -2 230, nettomuutto muualta Suomesta +4 222 ja nettomuutto ulkomailta +8 227. Luvuista huomaa nopeasti, että nettomuutos on aika pieni osa muutovirrasta: väkeä kulkee kumpaankin suuntaan paljon, mutta hiukan enemmän Helsinkiin kuin pois. Erityisesti seudun sisällä koko seutu on asukkaalle pikemminkin yksi kaupunki, joka nyt vaan sattuu jakautumaan useampaan hallinnolliseen kuntaan. Muutto Helsingistä Espooseen tai päin vastoin ei ole useimmille dramaattinen asia.

Seudun dynamiikka on vuosikymmeniä toiminut niin, että kauempaa Suomesta ja ulkomailta muuttaa Helsinkiin paljon parikymppisiä. Kymmenisen vuotta myöhemmin osa heistä muuttaa sitten naapurikuntiin, mahdollisesti perheellistyttyään. Silti suurin osa jää lasten kanssakin Helsinkiin ja toisaalta joka ikäluokassa kuntien välillä on paljon muuttoa joka suuntaan. Nettoluvut ovat hyvä tapa seurata väestökehitystä, mutta niistä ei voi analysoida, miten yksittäiset ihmiset toimivat. Vaikka Helsinki menettää väkeä Vantaalle ja Espooseen, nämä kaksi kuntaa ovat silti suurimmat muuttolähteet.

Ulkomaisista muuttajista eniten tuli Ukrainasta, 1 362 ihmistä, vajaat 11 prosenttia. Ukrainalaiset lienevät pääosin muuttaneet jo

2022 sotaa pakoon, mutta he olivat maassa ensimmäisen vuoden kansainvälisen suojelun nojalla ja saattoivat hakea kotikuntaa vasta vuoden kuluttua. Heidät siis laskettiin Suomeen muuttaneiksi jo 2022 mutta Helsinkiin vasta 2023. Seuraavaksi eniten ihmisiä muutti Venäjältä (654), Ruotsista (580), Intiasta (568), Bangladeshista (569), Kiinasta (524), Filippiineiltä (508), Virosta (385), Nepalista (380) ja Yhdysvalloista (361). Ensimmäinen Lähi-idän maa on Turkki listan sijalla 15 ja ensimmäinen Afrikan maa Somalia sijalla 24. Muuttajien lähtömaissa korostuvat Eurooppa ja Intian niemimaa. Ruotsista muuttaa Helsinkiin enemmän ihmisiä kuin koko Afrikasta.

Kaupungin kasvun kannalta ei ole suurta väliä, tulevatko asukkaat Savosta, Pohjanmaalta, Virosta vai Bangladeshista. Kaikki ihmiset nukkuvat, syövät, rakastavat ja unelmoivat paremmasta. Kaikki tarvitsevat asuntoja, kauppoja, terveydenhoitoa, päiväkoteja, kouluja ja niin edelleen. Kaikille olisi hyvä löytyä työpaikkoja ja niihin pitäisi päästä kulkemaan.

Helsingin uusia asuntoja ei rakenneta maahanmuuttajia varten, aivan kuten niitä ei rakenneta karjalaisia, satakuntalaisia tai Helsingissä syntyneitä varten. Niitä rakennetaan kodeiksi niille ihmisille, jotka haluavat olla helsinkiläisiä. Kaupungilla ei ole eikä pidäkään olla keinoja valita, ketkä tänne saavat muuttaa, vaan kaupunki on niiden ihmisten yhteisö, jotka itse valitsevat täällä asua. Heille asunnot, kadut ja palvelut rakennetaan. Kysymykset siitä, ketkä saavat muuttaa maahan, ovat kansallisvaltion päätöksentekoa, eivät kaupungin, enkä käsittele niitä tässä enempää. Suomeen muuttavilla tulee olla sama oikeus valita asuinpaikkansa kuin täällä jo asuvilla.

Vieraskielisen väestön osuuden kasvuun liittyy toki omia erityiskysymyksiään, joita käsittelemme luvussa 9. Eriytymisen torjunta.

Kaupungin kannalta muutto on positiivinen asia. Kaupungit, joihin halutaan muuttaa, ovat selvästi parempia paikkoja myös siellä ennestään asuville kuin ne, joista halutaan muuttaa lähinnä pois.

Eri ihmiset haluavat eri asioita – ja samatkin ihmiset eri asioita eri elämänvaiheissa. Siksi on arvokasta, että kaupungissa on erilaisia alueita, ja siksi yhden ihmisen, esimerkiksi minun tai sinun, asumistoiveista ei voi päätellä, millaista kaupunkia meidän pitäisi rakentaa. Asuntojen hinnoista voimme kuitenkin nähdä, millaisesta asumisesta on suurin pula, eli mihin suuntaan ihmiset keskimäärin muuttaisivat, jos voisivat.

Asuinalueen asukkailleen tuottamaa arvoa ei voida mitata suoraan, mutta asuntojen hinnat antavat siitä suuntaa. Ilmiö pätee niin omistusasuntoihin kuin vapaasti hinnoiteltuihin vuokra-asuntoihin. Jos jollain alueella neliöhinnat ovat korkeammat, se on siis haluttampi. Taloustieteen käsittein voidaan sanoa, että sellaiselle alueelle on suurempi kysyntä suhteessa tarjontaan. Siitä on siis suurempi pula.

Hintoihin vaikuttaa hyvin moni asia. Uudet asunnot ovat yleensä vanhoja kalliimpia, meren läheisyys lisää aina hintaa, kauniit talot ovat rumia kalliimpia ja erilaisia muoteja tulee ja menee. Yksi käytännössä kaikkialla pätevä sääntö kuitenkin on, että jos kahdesta samanlaisesta asunnosta samantyyppisessä naapurustossa toinen on selvästi lähempänä keskustaa, on se myös selvästi kalliimpi. Roihuvuori on hieno alue, mutta samankaltaisissa taloissa Ruskeasuolla asunnot maksavat yli 50 prosenttia enemmän. Rivitaloasunto Tuusulassa maksaa murto-osan siitä, mitä vastaava rivari Pakilassa maksaisi. Muuttopaine kohdistuu siis kohti keskustaa.¹

Tästä seuraa, että kaupungin kasvu ainakin nykytilanteessa koh-

¹ Asuntojen hintoja selittävä muuttuja ei tarkalleen ottaen ole etäisyys keskustaan kilometreinä vaan pikemminkin minuutteina, eli etäisyyteen vaikuttavat voimakkaasti liikenneyhteydet. Käsittelem tätä laajemmin luvussa 4.2 Raiteet yhdistävät.

distuu niin lähelle keskustaa kuin sallimme sen kohdistua. Helsingin seutu kasvaa 15 000–20 000 asukkaalla joka vuosi. Jos rakentaisimme 10 000 asuntoa lisää Helsingin niemelle joka vuosi, käytännössä koko kasvu suuntautuisi sinne. Se ei tarkoita, että jokainen uusi asukas muuttaisi sinne, vaan että noihin 10 000 asuntoon löytyisi muuttajat osin uusista asukkaista, osin seudulla jo asuvista, joilta vapautuviin asuntoihin voisi vuorostaan muuttaa joku muu.

Käytännössä olisi hyvin vaikea rakentaa Helsingin niemelle 10 000 asuntoa yhdessä vuodessa – saati joka vuosi. Mutta sama periaate pätee laajemminkin aluerajauksella. Jos rakennamme 10 000 asuntoa Kehä I:n sisälle, kasvu kohdistuu lähinnä niihin ulkopuolen sijasta. Jos rakennamme 10 000 asuntoa vuodessa pääkaupunkiseudun kuntiin (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen), kasvu kohdistuu pääosin niihin kehyskuntien sijasta.²

Tämä näkyy hyvin 2000-luvun alun ns. Nurmijärvi-ilmiössä. Vuosina 2007–2010 pääkaupunkiseudun kunnat rakensivat vuosittain yhteensä 3 000–6 000 asuntoa, selvästi vähemmän kuin vuosina ennen tai jälkeen tuon ajanjakson. Seurauksena kehyskuntien osuus koko seudun asuntotuotannosta kasvoi suurimmillaan 35 prosenttiin. Myöhempinä vuosina rakentamisen määrä on kasvanut Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla ja kehyskuntien osuus seudun kasvusta on laskenut 15–20 prosentin välille.

Tälle hakeutumiselle kohti keskustaa saattaa olla jokin raja. Voi olla, että jos rakentaisimme keskustan aivan täyteen pilvenpiirtäjiä, siitä tulisi sen verran epämiellyttävä, että useampi ihminen alkaisi haluta jonnekin kauemmas. Vertaamalla ihmisten asumistoiveita ja tarjolla olevia asuntoja voidaan arvioida, että seuraavat 100 000 asuntoa Helsingin kantakaupungissa eivät luultavasti vielä riittäisi

2 Ohitin tässä laskelmassa asumisväljyyden kasvun. Historiallisesti ihmiset ovat halunneet joka vuosi keskimäärin hiukan aiempaa enemmän tilaa per henki asuntoihinsa. Siksi melkoinen määrä lisärakentamista on tarvittu ihan siihen, että sama asukasmäärä mahtuu kaupunkiin. Käsittelem tätä laajemmin seuraavassa luvussa.

tätä ilmiötä kumoamaan. Käytännössä emme siis tuota rajaa tule näkemään. Maailman suurkaupunkeja katsoessa herää epäily, ettei mitään rajaa välttämättä edes ole olemassa.

2.3 MITEN IHMISET HALUAVAT ASUA — HYVÄN ELÄMÄN EDELLYTYKSET

Ei ole kahta samanlaista ihmistä, eikä kahta samanlaista asuntoa. Meillä kullakin on omat mieltymyksemme ja toiveemme, ja hyvä niin. Toisaalta ihmisten asumistoiveet eivät ole satunnaisia, vaan jakautuvat tunnistettaviin luokkiin. Esimerkiksi YIT jakaa teettämässään Asumisen heimot -tutkimuksessa ihmiset asumistoiveiden mukaan neljään heimoon: luonto, yhteisö, arvo ja varikko sekä yhdeksään alaryhmään, jotka kukin haluavat erilaisia asuntoja.

Kaupunkisuunnittelussa ja asuntosuunnittelussa usein ajatellaan ”keskivertoihmistä” ja mitä tämä haluaa. Se on virhe, jolla on ollut kalliit seuraukset. Vain hyvin pieni osa ihmisistä on keskivertoja, ja kaikille muille keskivertokoti on jollain tapaa epäsopeva ja keskivertoalue vääränlainen. Ihmiset ja heidän toiveensa eroavat toisistaan melko paljonkin. Emme tarvitse sataa samanlaista aluetta samanlaisille ihmisille, vaan sata erilaista aluetta erilaisille ihmisille. Ja kuten sanottua: samakin ihminen voi haluta eri asioita eri elämänvaiheissa. Ne kaikki vaiheet ja halut ovat arvokkaita ja merkittäviä.

Halujen lisäksi myös ihmisten mahdollisuudet toteuttaa halujaan eroavat. Vaikka haluaisin kaksikerroksisen kattohuoneiston Kalasatamasta, ei minulla ole siihen varaa. Aivan kuten on virhe suunnitella kaupunkia vain yhdenlaisille ihmisille, on myös virhe suunnitella sellaisia asuntoja ja alueita, joita ihmiset kyselytutkimuksessa kertovat haluavansa. Kaupungin täytyy vastata asukkaidensa tarpeisiin sellaisena kuin ne raadollisessa todellisuudessa ovat: tarvitsemme asuntoja, jotka vastaavat toiveitamme ja jollaisia kyke-

nemme hankkimaan. Kaupunki on olemassa yhtä lailla krapulaista rokkaria, suomea osaamatonta Wolt-kuskia ja Parkinsonia sairastavaa leskeä varten. Vaikka heistä jokainen ehkä mieluummin eläisi jotenkin toisin, tarvitsemme asuntoja, jotka sopivat heille juuri siinä tilanteessa, jossa he ovat.

Tällaiseen tarpeiden moninaisuuteen on minkä tahansa byrokratian mahdoton vastata. Mikään määrä hallintoa ja prosesseja ei pysty ohjaamaan ihmisiä heidän toiveitaan ja mahdollisuuksiaan vastaaviin asuntoihin. Kaupunki voi ylipäänsä toimia vain, koska me asukkaat teemme suurimman työn itse etsimällä kukin itsellemme juuri tässä elämäntilanteessa ja edellytystemme rajoissa sopivimpia asuntoja.

Lopputulema on, että tarvitaan mahdollisimman paljon erilaisia asuntoja. Isoja asuntoja ja pieniä asuntoja, keskellä elämän ääniä ja omassa rauhassa sijaitsevia asuntoja, korkealla kaupungin yllä ja omalla pihalla varustettuja asuntoja. Juuri sinun toiveittesi vastaiset asunnot eivät ole sinulta pois. Päinvastoin, ne mahdollistavat sen, että joku niistä pitävä muuttaa sellaiseen ja vapauttaa sinulle paremmin sopivan asunnon tyhjäksi. Mitä useammanlaisia asuntoja ja alueita meillä on, sen paremmin kaupunki voi vastata kaupunkilaisten toiveisiin. Moninaisuus on tässä hyve.

Tästä näkökulmasta kaikki asuntojen muotoa ja laatua koskeva säätely heikentää ihmisten mahdollisuuksia löytää itselleen sopiva asunto. Vaatimalla, että kaikki asunnot saavat riittävästi luonnonvaloa, estämme pimeää loukkoa etsivää nörttiä saamasta haluamaansa. Säättämällä asunnoille 30 neliön minimikoon estämme pienituloista minimalistia saamasta haluamaansa koppia keskustassa. Säätely näyttyytyy paternalistisena holhouksena, jossa itsensä rahvaan yläpuolelle asettanut suunnittelija määrää, miten ihmisten on hyvä elää.

Suuri osa säätelystä myös on juuri sitä. Kaupunkisuunnittelun historia on täynnä hyväosaisia miehiä, jotka miettivät keskenään, miten kaikkien muiden elämä olisi paras järjestää – mieluiten

jokaisen samalla tavalla. Ehkä paras esimerkki tästä on puutarha-kaupungin ajatuksen kehittänyt Lewis Mumford, jota Jane Jacobs kuvaa näin: *”His aim was the creation of self-sufficient small towns, really very nice towns, if you were docile and had no plans of your own [...] As in all utopias, the right to have plans of any significance belonged only to the planners in charge.”* Suomessakin lähiöiden suunnittelu perustui alkujaan vahvasti Mumfordilta periytyneisiin ajattelutapoihin ja kaikuja niistä näkee edelleen.

Kaikki säännöt eivät kuitenkaan ole holhousta, vaan niille on erilaisia syitä. Jokainen kaavamääräys rajoittaa ihmisten mahdollisuuksia elää kuten haluavat. Siksi jokaisen määräyksen kohdalla tulee kysyä, mikä on se painava syy, että tämä määräys on tarpeen säätää, vaikka se haittaa ihmisen mahdollisuuksia valita vapaasti heille mieluisin vaihtoehto. Erilaisia syitä ja niistä seuraavia säädöksiä on paljon – alkaen vaikka paloturvallisuusmääräyksistä. Pysin läpi tämän kirjan tuomaan esiin asioita, joissa kaupunkisuunnittelu on kuitenkin tarpeen, vaikka otamme lähtökohdaksi, että ihmisten tulee saada elää kuten haluavat.

Yllä kuvailtu hieman arjesta vieraantunut idealismi ohittaa sen, että emme ole toiveittemme kanssa tasa-arvoisia. Melko tasan puolet helsinkiläisistä asuu omistusasunnossa. Toisestakin puoliskosta osa varmasti haluaisi, mutta ei saa pankista lainaa – tai ainakaan tarpeeksi lainaa asuntoon, jonka kokevat sopivaksi. Ja monella ei ole varaa myöskään riittävään vuokra-asuntoon: noin joka viides helsinkiläinen saa asumistukea.

Markkinatalous on nerokas tapa jakaa resursseja mahdollisimman tehokkaasti ihmisille, jotka toivovat kukin vähän eri asioita. Mutta se ei takaa minkäänlaista minimitasoa, joka mahdollistaisi kaikille ihmisarvoisen elämän – tai elämää ylipäänsä. Siksi tarvitaan yhteiskunnan tukiverkkoa sen eri muodoissa.

Asumista tuetaan Suomessa monin eri tavoin. Myös hyvätuloisten asumista omistusasunnoissa tuetaan muun muassa kotitalous-

vähennyksellä, myyntivoiton veron poikkeuksella ja laskennallisen asumistulon verottomuudella.³ Pienituloisempien asumista tuetaan muun muassa asumistuella, hintasäännelyillä vuokra-asunnoilla ja toimeentulotuella asumismenoihin. Näistä tukimuodoista asumistuki on tutkimuksissa todettu monella tapaa parhaaksi tavaksi. Se jäykistää vähiten asuntomarkkinoita eikä merkittävästi korota vuokratasoja. Suurin osa asumistukea koskevasta kritiikistä perustuukin siihen, että kriitikot eivät tunne tukijärjestelmää juurikaan ja itse asiassa kritisivat toimeentulotukea tai pienituloisten tukemista ylipäänsä.

Yksi asia, jota emme voi määrätä ylhäältä, on se, kuinka väljästi ihmiset asuvat. Asumisemme olisi paljon ekologisempaa ja asuntopula ratkeaisi hetkessä, jos vain päättäisimme, että jatkossa kaikilla on 5 neliötä vähemmän per naama. Helsingissä olisi kodit lähes 100 000 asukkaalle lisää ilman että rakennetaan mitään. Emme kuitenkaan voi päättää näin. Jokainen perhe ja ihminen valitsee kotinsa itse ja omasta näkökulmastaan.

Asumisväljyys kasvoi Helsingissä 1950-luvulta alkaen hyvin tasaista tahtia aina vuoteen 2007. Jokaisella vuosikymmenellä neliömetrejä tuli jokaista helsinkiläistä kohden noin kaksi lisää, kunnes kasvu pysähtyi. Vielä vuosia kasvun taittumisen jälkeen kaikki väestöennusteet ennustivat väärin, kun pitkäaikainen trendi yhtäkkiä muuttui. Vuoden 2007 jälkeen asumisväljyys Helsingissä on pysynyt aika tasaisesti noin 34 neliössä per henki. Käännepah-

3 Asumistulo tarkoittaa sitä säästöä, jonka omistusasuja saa siitä, ettei maksa vuokranantajalle tämän saamaa tuottoa, jonka joutuisi maksamaan, jos asuisi vuokralalla. Se on ikään kuin oman asunnon tuomaa tuottoa omistajalleen. Asumistulon ”todellisuus” on usein kiistetty ja ihan perustellusti – eihän se oikeasti ole tuloa, vaan laskennallinen oletus, jolla voidaan vertailla vuokra- ja omistusasumisen kustannuksia helpommin. Argumentti ohittaa kuitenkin pääpointin, että tässä suhteessa vuokra-asukas tuottaa suuremman verokertymän kuin omistusasukas. Oli asuntulo ”todellista” tai ei, vuokratuotosta perittävä vero on todellinen.

tui, kun lapsen saaneet pariskunnat eivät enää muuttaneet entisessä määrin kauemmas keskustasta vaan tyytyivät pienempiin neliöihin lähempänä. Kun kaksiossa asuu kahden sijasta kolme henkeä, neliöiden määrä per henki laskee. Asumisväljyyden kasvun pysähtyminen liittyikin vahvasti siihen, että lasten määrä kantakaupungissa kääntyi samaan aikaan nousuun.

Perheiden koko on merkittävä asumisväljyyteen vaikuttava tekijä: mitä enemmän ihmisiä, sen vähemmän neliötä per henki. Tulevaisuudessa samojen lasten poismuutto nostanee asumisväljyyttä ja historiallisesti sitä on nostanut perheiden lapsimäärien pienentyminen. Toinen merkittävä asumisväljyyttä kasvattava tekijä on leskeytyminen ja ylipäänsä yksinasuvien vanhusten määrän kasvu: moni leskeksi jäänyt haluaa asua omassa pitkäaikaisessa kodissaan, vaikka tilaa on liikaa. Koska lasten osuus väestöstä laskee ja yksin asuvien vanhusten kasvaa, on erittäin todennäköistä, että asumisväljyyskin tulevaisuudessa kasvaa.

Voimme kaavoittaa, millaisissa taloissa ihmiset asuvat. Mutta emme voi, eikä meidän pidä kaavoittaa, miten he niissä asuvat.

2.4 TIIVISTÄMISTÄ VAI HAJARAKENTAMISTA

Kaupungin kasvun haittojen hallinnan kannalta on keskeistä, millaisia alueita rakennamme. Tiedämme, että

1. kaikki rakentaminen ja kaikki asuminen aiheuttaa hiilipäästöjä sekä vie alueita, jotka ovat tai voisivat olla luontoa
2. kaupunkiseudun kasvua ei voi pysäyttää.

Tällöin kaupunkisuunnittelun ehkä tärkein kysymys on: millä tavoin ohjaamme rakentamisen sijaintia ja tapaa niin, että se aiheuttaa mahdollisimman pienet hiilipäästöt ja mahdollisimman vähän luontokatoa?

Aloitetaan kysymyksellä, miten säästämme mahdollisimman paljon arvokasta luontoa.

Uudenmaan liitto julkaisi 2023 selvityksen asumisen maankäytötarpeista, eli paljonko maata asunnoille tarvitaan. Selvityksessä vertailtiin 21 erilaista aluetta, joilla oli muutamasta sadasta muutamaan tuhanteen asukasta ja laskettiin, montako neliometriä maata tarvittiin asukasta kohden tai montako hehtaaria tuhatta asukasta kohden. Havainnollistuksena laskettiin vielä, että jos alueella olisi talojen sijasta mäntymetsää, montako puuta pitäisi kaataa jokaista asukasta kohden. Alueet eivät olleet kokonaisia kaupunginosia vaan muutaman korttelin kokoisia suhteellisen yhtenäisiä alueita, joihin ei kuulunut esimerkiksi suuria puistoja.

Vähiten maata selvityksessä vei Jätkäsaari, jossa käytettiin 25 neliötä maata asukasta kohden. Laskettuna keskimääräisenä mäntymetsänä jokaista kahta asukasta kohden pitäisi kaataa puu. Oikeastihan Jätkäsaarella oli ennen asutusta satamakenttä, eikä ainuttakaan puuta kaadettu asuintalojen alta, mutta vastaava rakentaminen metsään veisi puoli puuta asukasta kohden.

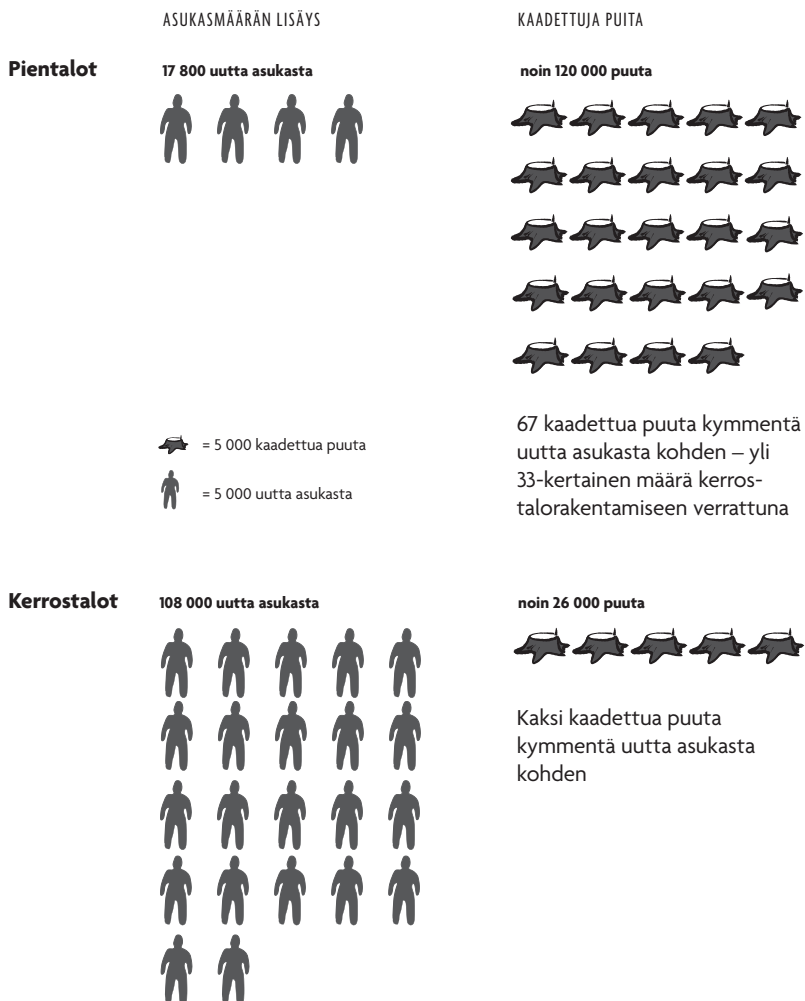
Eniten maata taas käytettiin Östersundomin Landbossa, jossa asukasta kohden on 638 neliötä. Jokaisen asukkaan tieltä pitäisi kaataa 13 puuta – 26 kertaa enemmän kuin Jätkäsaarta muistuttavalla alueella. Landbohon on myös istutettu puita Jätkäsaarta enemmän, mutta lähiluonnon määrä alueella on vain murto-osa siitä metsän kaatamisesta, jota Landbon tapaan rakentaminen vaatii.

Nämä kaksi tapaa rakentaa eivät ole ainoat vaihtoehdot. Erilaisia suhteellisen tiiviitä alueita oli selvityksessä puolen tusinaa. Jätkäsaaren lisäksi myös muun muassa Töölössä (31 neliötä maata per asukas), Arabianrannassa (53 neliötä), Kartanokoskella (68 neliötä) ja Puu-Vallilassa (69 neliötä) maata kului asukasta kohden melko vähän. Tiivistä kaupunkia voi rakentaa monella tapaa, eikä kaikkien tiiviiden alueiden tarvitse näyttää Jätkäsaarelta.

Konkreettisesti kyse on tietenkin myös siitä, mitä suunnitel-

Pientaloasukkaan tieltä täytyy kaataa moninkertainen määrä puita kerrostaloasujaan verrattuna

Helsingin seudulla (MAL-alue) asuntorakentamisen vuoksi kaadetut puut ja asukasluvun lisäys talotyypin mukaan 2012–2018



Lähteet: Uudenmaan liitto 2022. "Honkain keskellä mökkini seisoo?" Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluja; Tilastokeskus 2024. 115y -- Asuntokunnat ja asuntoväestö hallintaperusteiden, talotyypin ja huoneluvun mukaan, 2005-2023

Kuva 1: Helsingin seudun metsäkadon suurin aiheuttaja on pientaloasutuksen leviäminen. Vaikka väestönkasvusta suurin osa tulee kerrostaloihin, niiden alta on kaadettu vain murto-osa pientalojen viemästä puumäärästä.

lun rakentamisen paikalla tällä hetkellä on. Jos siinä on vanhaa metsää, haitta luonnolle on monin verroin suurempi kuin jos siinä on vaikkapa golfkenttä, puhumattakaan parkkipaikasta. Mutta meillä on vain rajallinen määrä paikkoja, joissa ei nyt ole luontoa. Mitä väljemmin rakennamme niille, sen nopeammin olemme kuluttaneet loppuun mahdollisuudet rakentaa kajoamatta luontoon. Lisäksi jokaisen asfalttikentänkin tilalla voisi 100 vuoden kuluttua kasvaa vanha metsä: rakentamisen vaihtoehtona on aina luonto, siksi rakentamiseen käytetyillä maaneliöillä per asukas on väliä kaikkialla.

Jos katsotaan toteutunutta kehitystä, tukee se tätä analyysiä. Vuosina 2012–2018 Helsingin seudun metsäkadosta 23,6 prosenttia johtui pientaloalueiden rakentamisesta ja vain 5,1 prosenttia kerrostaloalueiden rakentamisesta. Kuitenkin rakennetuista asunnoista 76 prosenttia oli kerrostaloasuntoja ja asukasluvun kasvusta 86 prosenttia tuli kerrostaloihin. Tämä laskelma koski vain metsää, koska se on helppo nähdä ilmakuvasta. Mutta olennaisesti sama pätee myös muihin luontoalueisiin.

Johtopäätös on vastaansanomaton: mitä tiiviimmin rakennamme sen mitä rakennamme, sen vähemmän rakentamisen alle jää luontoa. Ikävästi tästä seuraa myös, että luonnonläheisimmät alueet ovat yleensä niitä, jotka uhkaavat luontoa eniten. Tätä ongelmaa käsittelemme luvussa 3.4 Lähiluonnon dilemma.

Tarkastellaan seuraavaksi kysymystä hiilipäästöjen suuruudesta. Alueen päästöt muodostuvat siitä, paljonko rakentaminen tuottaa päästöjä asukasta kohden, ja siitä paljonko asukkaat tuottavat päästöjä.

Merkittävä kysymys on tietenkin, miten rakennetaan. Käsittelemme sitä luvussa 6.2 Hiilineutraali rakentaminen. Alueita koskevan tarkastelun kannalta voimme kuitenkin yksinkertaistaen olettaa, että päästöt ovat suunnilleen samat rakennettua neliötä kohden riippumatta siitä, millaisia alueita rakennamme. Eli riittää kun laskemme

paljonko kerrosneliöitä⁴ rakennetaan per asukas.

Asukkaiden päästöt kertyvät monesta eri lähteestä, joista suurin osa ei riipu siitä, missä ihmiset asuvat. Lentomatka Thaimaahan tuottaa samat suuret päästöt riippumatta siitä, asuuko matkustaja Kampissa vai Pakilassa. Asukkaiden päästöt ovat olennainen kysymys, johon palaan luvussa 6.3 Helsinkiläisten kulutuksen päästöt. Alueeseen niistä liittyvät kuitenkin lähinnä lämmityksen ja kaupungin sisäisen liikenteen päästöt. Ja koska lämmityksestä ollaan tekemässä pääosin hiilineutraalia melko nopealla aikataululla, merkittävintä on vaikutus liikenteeseen.

Kerrosneliöiden osalta tiedetään, että mitä tiiviimmästä alueesta on kyse, sitä pienemmässä määrässä asuinneliöitä ihmiset vapaaehtoisesti asuvat. Tämä selittyy osittain sillä, että tiiviillä alueella on enemmän lähipalveluja, kun taas harvempaan asutulla seudulla täytyy suurempi osa tarvitsemistaan asioista hankkia omaan kotiinsa. Vaikka tiiviillä alueilla enemmän neliöitä käytetään kauppoihin, baareihin ja muihin palveluihin, korrelaatio on silti selvä.

Kysymystä mutkistaa se, että pienempi neliömäärä per asukas liittyy myös neliöiden hintaan. Paikoissa, joissa neliömetristä joutuu maksamaan 6 000 tai 8 000 euroa ihmiset tyytyvät pienempiin asuntoihin kuin paikoissa, joissa ne maksavat 2 000 euroa. Ja tiiviit alueet ovat pääosin melko kalliita, koska ne ovat haluttuja. Jos rakentaisimme tiiviitä alueita, joilla ihmiset eivät viihdy ja joissa asunnot ovat siksi halpoja, voi olla, että neliömäärä per asukas lähestyisi väljien alueiden tasoa. Olisi kuitenkin todella älytöntä rakentaa tahallaan huono alue todistaakseen argumentin. Käytän-

4 Kerrosneliö tarkoittaa yhtä neliometriä rakennuksen lattiaa. Siis esimerkiksi 10x10 metrin talossa, jossa on kolme kerrosta, on 300 kerrosneliötä. Tyypillisessä asuinkerrostalossa yhtä asuinneliötä (se mitä välittäjä sinulle myy) kohden on vajaat 1,2 kerrosneliötä, koska kerrosneliöihin lasketaan myös rappukäytävät, talosaunat ja vastaavat. Lisäksi asuinalueen kerrosneliöitä ovat myös kaupat, päiväkodit ja muut liiketilat, joita alue tarvitsee.

nössä neliöiden määrä per asukas korreloi kohtalaisesti asukasta kohden käytetyn maa-alan kanssa.

Liikenteen päästöt puolestaan riippuvat kuljetuista kilometreistä ja käytetyistä kulkutavoista. Kilometrien määrä riippuu etäisyyksistä: väljillä alueilla kaikki on kauempana, joten kilometrejä tulee enemmän. Vielä enemmän vaikuttaa kuitenkin etäisyys keskustasta: Siinä missä kantakaupungin asukkaiden arkimatkat ovat keskimäärin 7 kilometrin mittaisia, kehyskunnissa matkat ovat 22 kilometriä. Koska tiiviys korreloi myös etäisyyden keskustasta kanssa, käytännössä siis tiiviimmillä alueilla kilometrejä kertyy vähemmän.

Kantakaupungissa matkoista tehdään 80 prosenttia kestäväillä kulkutavoilla eli kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä, kun taas autolla tehdään 8 prosenttia matkoista. Helsingin lähiöissä vastaavat osuudet ovat 62 prosenttia ja 37 prosenttia, kehyskunnissa kestäviä matkoja on enää 35 prosenttia ja autolla tehtyjä 64 prosenttia. Ja näinkin suurta kestävien kulkutapojen osuutta selittää kehyskunnissa se, että myös kävelylenkit lasketaan mukaan matkoihin.

Sähköautojen ja sähköbussien yleistyminen vähentää liikenteen päästöjä ja siten niiden merkitystä, mutta ei poista niitä kokonaan. Lisäksi on huomioitava liikenneinfran rakentamisen hiilipäästöt: kaistakilometrejä pitää rakentaa lisää suunnilleen samassa suhteessa kuin matkojen pituus kasvaa. Liikenteen päästöjen merkitys siis vähenee tulevaisuudessa mutta ei katoa.

Näiden tarkastelujen pohjalta johtopäätös on, että mitä tiiviimpiä uudet alueet ovat ja mitä lähempänä keskustaa ne ovat, sen vähemmän ne aiheuttavat luontokatoa tai lisäävät ilmastonmuutosta. Siksi uusista alueista kannattaa tehdä lähinnä tiiviitä.

Se ei kuitenkaan tarkoita, että koko kaupungista pitäisi tehdä tiivis. Ihmiset kaipaavat erilaisia asioita asuinalueiltaan, ja on itsessään arvokasta, että kaupungissa on monenlaisia alueita tyydyttämään eri ihmisten toiveita. Asuntojen hinnat viittaavat siihen, että väljiä alueita kauempana keskustasta riittää melko hyvin niitä toivo-

vien asuinpaikaksi, kun taas suurin pula kohdistuu tiiviisiin alueisiin lähellä keskustaa. Siksi rakentamalla pääosin tiiviitä alueita ja pääosin keskeisille sijainneille ei estetä ihmisten mahdollisuutta löytää toivomansa kaltaisia alueita, vaan itse asiassa helpotetaan sitä.

2.5 TIIVIS KAUPUNKI

Edellisessä luvussa kehuin useamman sivun verran tiiviiden arvoa ilmasto- ja luontonäkökulmasta. Siksi nyt voisi olla hyvä pohtia hetki, mitä tiivis kaupunki oikeastaan tarkoittaa – ja samalla, miksi se on myös hyvin suosittua.

Kärkeästi voidaan sanoa, että tiivis kaupunki on sellainen, jossa talot ovat kiinni kadussa ja yleensä myös kiinni toisissaan muodostaen umpikortteleita, joissa on suojaisa sisäpiha. Se ei ole ainoa mahdollinen tapa tehdä tiivistä kaupunkia, mutta yksi parhaista. Koska asukkaita on paljon, palvelut ovat yleensä lähellä. Kauppoja ja ravintoloita saattaa löytyä melkein joka korttelista, päiväkodit ja koulut kävelymatkan päästä. Helsingissä myös yleiset saunat ja korttelikinot ovat tehneet paluuta.

Tiiviillä alueella joukkoliikenteen järjestämiselle on hyvät edellytykset, kun alueella liikkuu joukoittain ihmisiä. Siksi tiiviillä alueella yleensä on hyvä joukkoliikenteen tarjonta moneen eri suuntaan. Vastaavasti autoja on vähemmän – pääasiassa koska harvempi tarvitsee autoa –, mutta osittain myös siksi, ettei niille ole riittävästi parkkitilaa. Käsittelen parkkipaikkojen ja tiiviin rakentamisen hankalaa yhteyttä laajemmin luvussa 5.6 Kuka maksaa pysäköinnin.

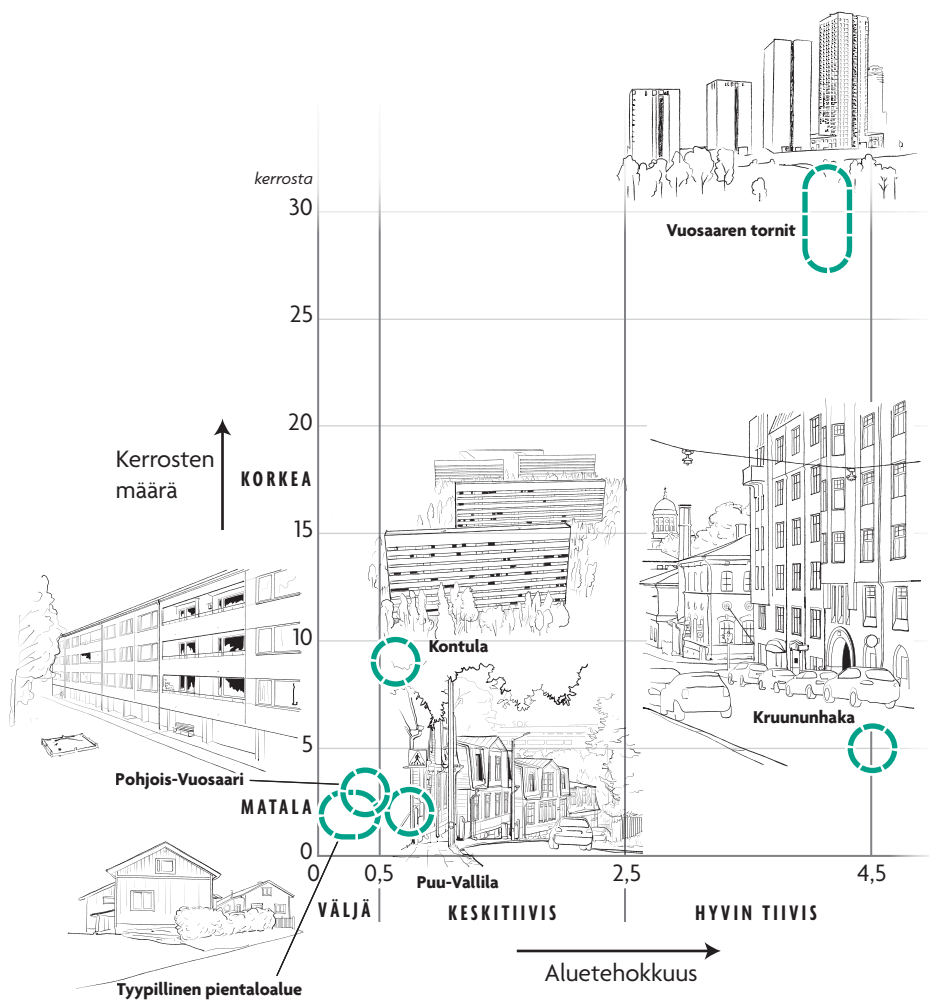
Tiivis ei tarkoita samaa kuin korkea. Esimerkiksi Kruununhaan korttelit ovat hyvin tiiviitä, mutta kerroksia on tyypillisesti noin kuusi. Vuosaaren rakennettu tornikortteli, jonka korkein talo on 33-kerroksinen, ei ole yhtään sen tiiviimpi. Korkeiden tornien vastapainoksi siinä on paljon matalaa parkkikantta ja avointa tilaa. Vähän

pienemmässä mittakaavassa Puu-Vallila on tiiviimpi kuin 1900-luvun kerrostalolähiöt. Kerroksia on vain kaksi, mutta talot ovat kiinni toisissaan ja kadut kapeita. Talojen korkeutta suurempi tekijä tiiviydessä on katujen leveys ja talojen sijoittelu tonteilla. Itä-Pasila on pari kerrosta korkeampi kuin Kallio, mutta koska kadut ovat kaksi kertaa leveämpiä ja pihatkin suurempia, aluetehokkuus jää selvästi Kalliosta jälkeen. Manhattania vastaavaan tiiviyteen on mahdoton päästä ilman korkeaa rakentamista, mutta Helsingin tiiveimmät alueet ovat melko maltillisen korkuisia, 6–8 kerrosta.

Tiiviyys ei myöskään tarkoita, ettei alueella olisi lähiluontoa. Helsingin tiheimmin asutun alueen, Torkkelinmäen keskellä on rauhallinen Torkkelinpuisto ja pienellä alueella on myös kymmenkunta muuta puistoa. Pisin matka puistoon Helsingissä on pientalovaltaisessa Pakilassa.

Helsingin vanha, ennen toista maailmansotaa rakennettu kantakaupunki on tiivistä kaupunkia. Sodan jälkeen sen rakentaminen lopetettiin autokaupungin ideaalin vallattua suunnittelun. 1970-luvulla esimerkiksi Itä-Pasilassa ja Merihaassa yritettiin yhdistää autot ja tiivis kaupunki vähän ristiriitaisin tuloksin. Tällä vuosituhanella tiivistä on taas alettu rakentaa enemmän etenkin Jätkäsaareen ja Kalasatamaan. Suuri osa suunnittelun tietotaidosta on pitänyt opetella uudelleen tyhjältä, mikä näkyy vaihtelevan onnistuneina ratkaisuina. Mutta suunnittelijat oppivat nopeasti: rakennettavat uudet tiiviit alueet ovat joka vuosi aina vähän edellisistä parempia – eivätkä keskenään samanlaisia.

Asukkaan kannalta tiiviin kaupungin etuja ovat lähellä saatavilla olevat ja monipuolisemmat palvelut sekä hyvä joukkoliikenteen palvelu. Kun kaikki on lähellä, arjen logistiikka on yksinkertaisempaa. Julkisessa keskustelussa esiintyvä vartin kaupunki viittaa juuri tähän tiiviyden ominaisuuteen: kaikki tärkeimmät palvelut löytyvät vartin kävelymatkan sisäلتä. Ja tietenkin lähellä asuu paljon muita ihmisiä, mikä lisää mahdollisuuksia löytää samanhenkistä seuraa.



Kuva 2: Erilaisten alueiden tiiveydessä on suuria eroja, eikä korkeus ole tärkein vaiuttava tekijä. Kaksikerroksinen Puu-Vallila on tiiviimpi kuin Kontulan yhdeksänkerroksiset korttelit ja viisikerroksinen Kruunuhaka tiiviimpi kuin Vuosaaren tornikortteli.

Kaikki eivät tietenkään viihdy tiiviissä kaupungissa – ihmiset ovat erilaisia. Kyselytutkimuksissa 40 prosenttia pääkaupunki-seudun asukkaista asuisi mieluiten kaupungin keskustassa tai sen lähellä olevalla kerrostaloalueella. Tämä tarkoittaa puolta miljoonaa ihmistä. Kantakaupungissa riittää asuntoja vain noin 250 000 ihmiselle, eli puolet tällaista asumista toivovista joutuu asumaan kauempana. Kyselyistä ei tietenkään pidä päätellä kovin paljon, koska ihmiset vastaavat niihin usein epärealistisesti. Mutta tulos on sangen yhteensopiva aiemman hintoihin perustuvan analyysin kanssa: eniten pulaa on tiiviistä alueista.

Kaupungin kannalta tiivis rakentaminen on myös tehokasta. Kaikkea kaupunki-infraa, kuten katuja ja viemäreitä tarvitaan asukasta kohden paljon vähemmän. Yksittäinen katu on yleensä tiiviillä alueella kalliimpi rakentaa ja huoltaa kuin väljillä, koska kaikki työt pitää tehdä ahtaissa paikoissa. Mutta asukasta kohden se tulee silti halvemmaksi, koska asukkaita on paljon enemmän.

Systeemisellä tasolla katsottuna tiiviin kaupungin hyötynä on, että kaikki voidaan rakentaa lähemmäs. Havainnollistan tätä ajatusleikillä, että jos korvaisimme Kampin (12 200 asukasta) nykyiset talot vastaavilla kuin Länsi-Pakilassa. Tällöin alueelle sopisi vajaat 3 000 asukasta. 9 000 asukkaalle pitäisi siis löytää tilaa jostain kauempaa, koska toista yhtä lähellä keskustaa olevaa paikkaa ei ole. Saman analyysin voi tehdä myös koskien paikkoja, joihin rakentamista vasta suunnitellaan. Siksi lähes kaikki suunniteltavat uudet alueet Kehä I:n sisäpuolella ovat vähintään melko tiiviitä.

Tiiviin kaupungin tyypillisin rakennustapa on umpikortteli, jossa yhdistyvät tehokkuus ja selkeä tilajako. Kun talot ovat kiinni kadussa, ne ”antavat kadulle seinät” ja luovat siitä selkeän mutta rajatun kokoisen julkisen tilan, jossa liikkuu tarpeeksi ihmisiä tekemään siitä turvallisen ja tuomaan kadunvarren liikkeille asiakkaita. Vastaavasti sisäpihat ovat selkeästi yksityistä tilaa ja niillä voi esimerkiksi antaa pienempien lasten leikkiä melko vapaasti tai säilyttää

polkupyörää, vaikka heti porttikongin takana kulkee jatkuvasti vieraita ihmisiä.

Avoimet korttelit luovat helposti talojen väliin epämääräistä puolijulkista tilaa, joka ei ole sillä tavoin yksityistä, että asukkaat kokisivat sen omakseen, mutta ei myöskään sillä tavoin julkista, että siitä olisi mukava ulkopuolisena kulkea. Seurauksena on usein melko tyhjiä ja huonosti hoidettuja nurmia ja paljon hukkatilaa, josta ei ole juuri iloa kellekään. Jostain syystä monet arkkitehdit tuntuvat pitävän tällaista puolijulkista tilaa tavoittelemisen arvoisena, mutta en ole kohdannut vielä yhtään esimerkkiä, jossa olisin havainnut sillä olevan jotain hyviä puolia verrattuna selkeään tilajakoon.

Tiiviyttä voidaan mitata asukkaiden määränä neliökilometriä kohden tai työpaikka-alueilla työpaikkojen määrällä neliökilometriä kohden. Nämä mittarit on myös mahdollista yhdistää ja laskea ns. toimintotiheys, eli (asukkaat + työpaikat)/ neliökilometri. Esimerkiksi Helsingin tiiveimmällä alueella Torkkelinmäellä asukastiheys on 30 000 asukasta per neliökilometri ja viereisessä harjussa 25 000. Yleisesti Helsingissä yli 10 000 asukasta per neliökilometri on jo melko tiivis alue.

Toinen tapa laskea tiiviyttä on laskea rakennusten kerrosneliöiden määrä suhteessa maa-alaan. Jos laskelma tehdään yhdelle tontille, sitä kutsutaan tonttitehokkuudeksi, korttelin tasolla korttelitehokkuudeksi ja aluetasolla aluetehokkuudeksi. Ja sekavuuden maksimoimiseksi näitä kaikkia kutsutaan myös ”e-luvuksi”. Aluetehokkuus on aina tonttitehokkuutta pienempi, koska alueeseen kuuluvat myös kadut, puistot ja kaikki muu, siinä missä tontilla on yleensä vain talo ja piha. Korttelitehokkuus on siten joko sama kuin tonttitehokkuus tai vähän pienempi, jos korttelissa on vaikkapa puisto tai tyhjä tontti.

Keskustassa tonttitehokkuudet ovat tyypillisesti 3 tai 4. Keskustan Stockmannin korttelin tehokkuus on 7,5, eli koko korttelissa on maan päällä seitsemän kerrosta ja osassa korttelia kahdeksan.

Kantakaupungissa keskustan ulkopuolella tonttitehokkuus on tyypillisesti luokkaa 2–3, vanhoissa lähiöissä 0,4–0,8 ja vanhoilla omakotitaloalueilla 0,25.

Näitä lukuja katsomalla huomaa helposti, että kantakaupunki ei ole vain vähän tiiviimpi kuin lähiöt, vaan ero on moninkertainen. Kyse ei ole siitä, onko taloissa kaksi kerrosta enemmän vai vähemmän, vaan kokonaan erilaisesta kaupunkirakenteesta, jota olen edellä selittänyt mm. korttelien muodolla, katujen leveydellä ja talojen sijoittumisella suhteessa katuun.

Aluetehokkuus on kullakin alueella tyypillisesti puolet siitä mitä tonttitehokkuus on. Aluetehokkuuksien vertailu on kuitenkin vaikeaa, koska todella paljon riippuu siitä, mihin alueiden väliset rajat vedetään. Harju (aluetehokkuus 1,3) on merkittävästi tiiviimpi kuin Alppila (aluetehokkuus 0,5), koska Alppipuisto ja Linnanmäki laskeaan Alppilaan, josta yli puolet on puistoa. Siksi aluetehokkuuksia ei oikein voi käyttää eri alueiden vertailuun kuin hyvin karkealla tasolla.

Nyt kun on käsitelty mitä tiivis kaupunki on, miksi se on ekologisesti kestäväntä rakentamista ja miksi se on suosittua, on aika siirtyä kysymykseen, miten sitä tehdään lisää.

2.6 TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Täydennysrakentaminen tarkoittaa rakentamista alueelle, joka on jo ennestään kaupunkia sen sijaan, että rakennettaisiin kaupungin ulkopuolelle laajentaen sitä. Täydennysrakentamisella on monia etuja:

- Se uhkaa vähemmän luontoa, kun uusia alueita ei raivata metsiin.
- Kaupunkirakenteen tiivistyminen tuottaa paremmin toimivaa kaupunkia.

- Palvelut löytyvät uusille asukkaille valmiiksi läheltä, nykyisten asukkaiden palvelut saattavat parantua.
- Se on kustannustehokasta, kun katuja, vesijohtoja ja muuta uutta infraa tarvitaan vähän tai ei ollenkaan.

Näin ylätasolla katsottuna vaikuttaa ilmeiseltä, että kaupungin kasvu pitäisi ohjata lähes yksinomaan täydennysrakentamiseksi. Käytännössä asia ei kuitenkaan ole aivan näin yksinkertainen. Käyn tässä luvussa läpi erilaisia täydennysrakentamisen tapoja ja niiden hyviä ja huonoja puolia.

Ensimmäinen kysymys on, rakennetaanko uutta olemassa oleville tonteille vai niiden ulkopuolelle. Olemassa oleva tontti on aina jonkun hallinnassa, omistus- tai vuokratonttina, ja siinä yleensä on jo talo. Täydennysrakentaminen on tällöin tontin haltijan päätös: haluavatko he rakentaa lisää? Esimerkiksi taloyhtiöt saattavat haluta rakentaa lisärakennuksen pihalleen maksaakseen putkiremontin kustannukset. Toisaalta jotkut tontinhaltijat nimenomaan haluavat pitää tonttinsa sellaisena kuin se on. Tässä on syytä kunnioittaa omistajan/vuokralaisen näkemystä.

Tontin sisällä täydennysrakentaminen on tavallaan parasta täydennysrakentamista: asukkaat itse päättävät haluavatko rakentaa – hehän myös kärsivät remontin haitat ja menettävät ehkä osan pihastaan. Toisaalta yhden tontin hankkeet ovat lähes aina pieniä. Koska pienikin kaava on kuitenkin työläs, pieni hanke tarkoittaa, että kaavoituksessa tehdään jokaista uutta asuntoa kohden ehkä kaksinkertainen määrä työtä verrattuna suureen kaavaan. Ja myös rakentaminen on kalliimpaa per neliö.

Äärimmäinen esimerkki täydennysrakentamisesta tontille on talojen korottaminen, jossa ei tehdä uutta taloa. Siinä myös mainitut ongelmat kärjistyvät: hankkeet ovat aina kalliita ja vaikeita monistaa. Yleensä korotetaan yksi tai kaksi kerrosta; kaikki yli kahden kerroksen korotukset Helsingissä (ja ehkä koko Suomessa?) tällä

vuosituhannella on tehty Kallion ympäristössä. Keskustassa suuria korotuksia ei sallita ja missään muualla asuineliöiden hinta ei ole niin korkea, että ne kannattaisivat. Kustannusten takia korotuksilla tuskin tulee koskaan olemaan kovin suurta roolia kaupungin kasvussa.

Tonttien väleihin täydennysrakentamisen suurin haaste on, että useimmiten kyse on viheralueesta. Ei ehkä virallisesta puistosta, mutta tyhjästä maapalasta, joka on totuttu näkemään tyhjänä ja johon on vuosikymmenten tai satojen aikana kasvanut enemmän tai vähemmän arvokasta luontoa. Käsittelen tätä täydennysrakentamisen ja luonnon ristiriitaa laajemmin luvussa 3. Luonto kaupungissa.

Toinen kysymys täydennysrakentamisessa on, puretaanko vanhoja taloja uusien tieltä vai rakennetaanko niiden väliin. Purkavaa täydennysrakentamista on kaupungeissa harjoitettu suunnilleen niin kauan kun kaupunkeja on ollut olemassa, mutta se ei ole ongelmantonta kulttuurihistorian eikä päästöjen kannalta.

Kulttuurihistoria on tietenkin hyvin tapauskohtainen kysymys: mitä arvoja menetetään, jos juuri tietty talo puretaan? Suomessa oltiin 1960- ja 1970-luvuilla hyvinkin piittaamattomia tässä suhteessa, mutta sittemmin kriteerit ovat tiukentuneet selvästi ja hyvä niin. Toisaalta kysymys harvoin on mustavalkoinen ja joissain tilanteissa voi riittää, että historialliset arvot dokumentoidaan huolellisesti jälkipolvien käyttöön, tai esimerkiksi vanha hirsitalo voidaan siirtää toiseen paikkaan.

Helsingin merkittävä ominaispiirre on kerroksellinen kaupunkirakenne. Se, kuinka etenkin keskustassa on taloja lähes joka vuosikymmeneltä. Kaupunkimaiseman kokonaisuudessa uudet talot eivät ole tälle piirteelle uhka, vaan oikeastaan historiallisen ketjun ylläpitämistä. Sadan vuoden päästä nyt uutena rakennettu talo on historiallinen ja sillä voidaan nähdä suurtakin arvoa osana historiallista kokonaisuutta.

Ekologisesti on selvää, että jos talo puretaan ja tilalle rakennetaan uusi samanlainen, hiilipäästöt ja muut haitat ovat lähes aina suurempia kuin korjaamalla. Mutta juuri koskaan tilalle ei rakenneta samanlaista – ja harvoin edes samankokoista. Jotta purkavaa täydennysrakentamista kannattaa edes harkita, uutta rakennettavaa pitää olla merkittävästi enemmän. Modernistisen ajan lähiöt, kuten vaikka Roihuvuori, on pääosin suunniteltu niin, että niiden tiivistäminen on mahdollisimman hankalaa. Talojen väleissä ei ole kohtia, joihin saisi uusia taloja, ilman että kaikki tuijottavat suoraan sisään toistensa ikkunoista. Siksi parhaissa purkavan täydennysrakentamisen hankkeissa asuntojen määrä moninkertaistuu, kun uudet suuremmat talot voidaan sijoittaa paremmin suhteessa toisiinsa. Esimerkiksi Mellunmäen metroaseman vieressä kaksi taloyhtiötä tekevät purkavaa hanketta, jossa seitsemän matalahkkoa taloa korvataan yhdeksällä suuremmalla ja asuineliöiden määrä yli viisinkertaistuu. Taloyhtiöiden purkava täydennysrakentaminen on hyvin harvinaista, mutta Helsingin vuokratalo-yhtiö Heka tekee sitä säännöllisesti kohteissa, joissa talot ovat huonokuntoisia tai -laatu-isia ja joissa nykyinen rakennusala on mahdollista vähintään kolminkertaistaa uudella rakentamisella.

Yksi merkittävä potentiaali tiivistämiseen purkamatta mitään ja uhkaamatta luontoa ovat lähiöiden parkkikentät. Kaikissa lähiöissä on avoimia asfalttikenttiä, koska kaupunki on velvoittanut taloyhtiöt rakentamaan ja ylläpitämään parkkipaikkoja autoille. Velvoitepaikkojen määrä on vaihdellut vuosien saatossa ja monissa tapauksissa niitä on selvästi enemmän kuin mille löytyisi maksuhaluista kysyntää – tästä lisää luvussa 5.6 Kuka maksaa pysäköinnin. Jos parkkipaikkojen määrää vähennettäisiin ja jäljelle jäävät parkkipaikat siirrettäisiin pääosin parkkitaloihin, olisi tyhjiille kentille monessa lähiössä mahdollista rakentaa 10–20 prosenttia lisää asuntoja. Tässäkin vaikeus on kuitenkin hankkeen monimutkaisuus ja lukuisat osapuolet.

Kolmas kysymys on, täydennetäänkö aluetta sen alkuperäisen suunnitelman hengessä vai alueen luonnetta muuttaen (ns. transformatiivinen täydennysrakentaminen). Vai ei ollenkaan? Täydentäminen alueen henkeä kunnioittaen tarkoittaa, että uudet talot sijoitellaan samaan tapaan kuin vanhatkin – siis esimerkiksi irti kadusta viistoon tai maaston muotoja mukaillen –, tai mikä onkaan kyseisen alueen tyyli. Talot ikään kuin laitetaan paikkoihin, joissa alkuperäisessä asemakaavassakin olisi saattanut olla talo. Kun talojen ulkoasussa lisäksi vielä mukaillaan alueen tyyliä, uudet talot solahtavat vanhojen sekaan tavalla, joka ei pistä silmään.

Huonona puolena tässä alueen hengessä täydentämisessä on, että mittakaava on yleensä aika rajattu, tyyppillisesti 10–15 prosentin lisäys rakennuskantaan ja siis asukasluukuun. Jos väljää lähiötä täydennetään kunnioittaen sen ominaispiirteitä, se on edelleenkin väljä lähiö. Muuhan ei olisi ominaispiirteiden kunnioittamista. Lisäksi uudet talot usein osuvat juuri puistoihin ja muihin avoimempiin paikkoihin, koska ne ovat ainoat paikat, joihin mahtuu uusia taloja vanhan kaavan hengessä. Alue tuskin siis muuttuu paremmaksi tällä tavoin, kun muutoksen sijaan pyrittiinkin säilyttämiseen.

Esimerkiksi Länsi-Herttoniemeen, metron pohjoispuolelle on käsitellyssä suojelukaava, jossa aluetta suunnitellaan täydennysrakennettavan juurikin kaavan hengessä sijoittaen vanhojen talojen sekaan kymmenen uutta taloa, mikä on noin 10 prosentin kasvu alueen asuntojen määrässä. Ulkopuolelta katsoen muutos Herttoniemessä on melko vähäinen, mutta alueen sisältä katsoen se ei näytä siltä. Yksi taloista leikkaa poikki parhaan pulkkamäen, toisen kohdalla on alueen hienoin pähkinäpensas. Täydennysrakentamista vastustamaan on kokoontunut lähes kansanliike, ja lautakunnan jäsenet ovat saaneet sadoittain sähköposteja. Siihen nähden, että kuitenkin vain 630 uutta asukasta on saamassa kodin, on aiheutettu mielipaha Herttoniemessä melko suurta. Alueen hengen kunnioittaminen ei riitä tekemään täydennysrakentamisesta hyväksytyä.

Vaihtoehtona alueen hengen kunnioittamiselle on alueen luonteen muuttaminen merkittäväällä lisärakentamisella. Paras esimerkki tästä on Meri-Rastila: väljä, hiukan kulahtanut ja erittäin vuokratolovaltainen lähiö Vuosaaressa metroaseman vieressä. Uudessa asemakaavassa vanha ostari ja joitakin muita taloja puretaan. Niiden tilalle ja talojen väleihin rakennettavat talot ovat selvästi korkeampia. Rakennusmäärä ja asukasluku yli kaksinkertaistuvat ja metroaseman välitön ympäristö muuttuu aivan toisenlaiseksi. Täydennysrakentaminen voi olla samalla keino eriytymisen ehkäisyyn, mistä kerron Meri-Rastilaa ja muita vastaavia alueita esimerkkinä käyttäen enemmän luvussa 9.3 Kaupunki uudistus.

Huolimatta muutoksen suuruudesta Meri-Rastilan täydennysrakentaminen on herättänyt merkittävästi vähemmän kritiikkiä kuin Herttoniemessä. Lähinnä joidenkin yksittäisten talojen paikkoja on kritisoitu, mutta oikeastaan kukaan ei ole kyseenalaistanut itse muutosta. Tämä voi osittain johtua siitä, että suurin osa asukkaista tunnistaa, kuinka Meri-Rastila voisi olla nykyistä parempi alue ja että muutoksessa todella pyritään muuttamaan aluetta paremmaksi. Mutta ainakin osittain se johtuu myös siitä, että merirastilalaisista suurin osa on vähemmän koulutettuja ja pienituloisia, kun taas herttoniemeläiset ovat pääosin koulutettuja ja hyvätuloisia. Yksi demokratiamme haaste on, että hyväosaisilla on aina monin verroin parempi osaaminen ja verkostot tuoda oma näkökulmansa esiin. Tätä ei voine korjata mitenkään, mutta se on syytä pitää mielessä, kun koittaa tulkita kansan tai asukkaiden tahtoa.

Eräänlainen ääripää täydennysrakentamisessa ovat kokonaiset alueet, joilta teollinen toiminta muuttaa pois ja tilalle syntyy kaupunginosa. Helsingissä ilmeisiä esimerkkejä ovat Jätkäsaari ja Kalasatama entisillä satamakentillä sekä Keski-Pasila entisellä ratapihalla. Tavallaan nämäkin ovat täydennysrakentamista, mutta monen käytännön seikan näkökulmasta pikemminkin uudisrakentamista: Kadut, vesijohdot ja muu infra joudutaan rakentamaan tyhjästä,

alueet tarvitsevat uudet koulut ja niin edelleen. Englanniksi tälle rakentamistavalle on oma nimensä, *brown field*, tarkoittaen vanhaa teollisuusaluetta erotuksena *green field* -rakentamisesta, joka tehdään vihreälle kentälle eli luontoon.

Parhaassa tapauksessa täydennysrakentaminen ei kajoa luontoon ollenkaan, mutta usein luonnon määrä alueella vähenee jonkin verran. Aiemmin luonnonläheisestä alueesta tulee hiukan vähemmän luonnonläheinen. Se, kuinka paljon luontoa menetetään ja kuinka merkityksellistä tämä on paikallisesti ja laajemmin katsottuna, riippuu täysin tapauksesta. Parhaissa esimerkeissä menetys on hyvin pieni, mutta usein täydennysrakentamisen ja lähiluonnon välillä on ristiriita. Järkevällä suunnittelulla ongelmaa on mahdollista pienentää. Luonnon näkökulmasta parasta täydennysrakentamista on asfalttikentille rakentaminen ja talojen korottaminen, toiseksi parasta nykyisille tonteille lisärakentaminen. Huonointa on puistoihin rakentaminen, joskin sekin haittaa luontoa vähemmän kuin luonnontilaisten metsien hakkaaminen asuinalueiksi. Harkinta on kuitenkin aina tapauskohtaista, koska ei ole kahta samanlaista aluetta. Käsittelen tätä ristiriitaa laajemmin luvussa 3.4 Lähiluonnon dilemma.

Kuvaamistani ongelmista huolimatta täydennysrakentaminen on silti paras tapa kaupungin kasvaa. Siellä missä ekologisten, taloudellisten ja sosiaalisten reunaehtojen välistä löytyy jokin kolo, siihen kannattaa rakentaa talo. Alueilla, joita ei täydennysrakenneta, väkiluku pikkuhiljaa laskee asumisväljyyden kasvaessa ja lähipalvelut vähenevät. Jatkuva maltillinen rakentaminen kaikilla alueilla on paras keino ylläpitää alueiden elinvoimaa ja palveluita.

Ehkä tunnetuin täydennysrakentamisen esimerkki Helsingissä ovat kaupunkibulevardit, joita käsittelen seuraavassa luvussa.

Kaupunkibulevardien perusidea on yksinkertainen: moottoritiet ja moottoritiemäiset väylät vievät paljon tilaa ja melullaan estävät asutorakentamisen laajalla alueella. Esimerkiksi suurta osaa Pakilasta ei nykyään saisi rakentaa Tuusulanväylän ja Kehä I:n melun takia. Jos moottoritie korvataan kapeammalla kadulla, jossa autot kulkevat hitaammin, voidaan uuden kadun varteen rakentaa tiiviisti. Kun uutta katuä vielä laitetaan kulkemaan ratikka, siihen mahtuu aiempaa enemmän liikennettä, joka aiheuttaa aiempaa vähemmän haittoja ja samalla saadaan uusi tuhansien tai kymmenien tuhansien ihmisten kaupunginosa.

Tällä tavoin voidaan kaupunkia tiivistää ilman, että luontoalueisiin juurikaan kajotaan ja niin, että olemassa olevat alueet eivät muutu dramaattisesti, paitsi juuri väylän vieressä, missä muutos on monin tavoin parannus, kun melu vähenee ja palvelut parantuvat. Vastaavan mittakaavan tiivistäminen muulla tavoin olisi asukkaille tai luonnolle selvästi ongelmallisempaa.

Tuusulanväylää suunnitellaan muutettavan kaduksi Kehä I:n sisäpuolella noin kolmen kilometrin matkalta. Uuden Mäkelänkadun jatkeen varteen saadaan samalla asunnot noin 16 000 kaupunkilaiselle ja 7 000 työpaikkaa liikenteellisesti erittäin hyvälle paikalle. Vertailun vuoksi Käpylässä, johon Mäkelänkatu nykyään päättyy, on 8 000 asukasta.

Kaupunkibulevardi onkin kaupunkirakentamisen väline, ei liikennehanke. Sitä kannattaa arvioida ensi sijassa keinona saada kaupunkiin lisää asuntoja ja toisaalta sen mukaan, saadaanko siten rakennettua hyvää kaupunkia. Muutokset liikenteeseen ovat sivuvaikutus – ja myös osittain valittavissa tarpeen mukaan. Autoliik-

kenteen määrä voidaan säilyttää ennallaan, jos niin halutaan,⁵ mutta yleensä parempaa asuinympäristöä saadaan, jos tyydytään aiempaa pienempään autojen määrään ja kompensoidaan mahdollista haittaa tehokkaammilla liikennemuodoilla, erityisesti ratikalla. Mainitussa Mäkelänkadun hankkeessa puolet autoliikenteestä ohjataan kääntymään Veturitielle ja autojen kokonaismäärä alueella hiukan laskee. Tämä mahdollistaa Käpylän aseman seudun kehittämisen sujuvana vaihtopaikkana busseista junaan ja ratikkaan.

Vuoden 2016 yleiskaavassa päätettiin muuttaa Kehä I:n sisäpuoliset moottoritiet kaduiksi, joilla kulkevat pikaratikat. Katujen varsiin rakennetaan aiempaa tiiviimpää kaupunkia. Samalla junan ja metron asemien ympäristöihin rakennetaan, ja Raide-Jokeri yhdistää näitä kaikkia poikittain. Jokaiseen kohtaan, jossa kaksi raidetta kohtaa, syntyy uusi aluekeskus. Itäkeskus, Viikki, Oulunkylä, Suursuo, Haaga ja Vihdintien liikenneympyrä kokevat jokainen suuria muutoksia.

Kaupunkibulevardit muuttavat välittömän lähiympäristönsä lisäksi myös laajempaa aluetta, joka saa vierelleen uuden tiiviin keskuksen. Kauempana raiteista alueet muuttuvat vähemmän, mutta tulevaisuudessa kaikkialta on kävely- tai enintään pyörämatka lähimpien kiskojen luo.

Sanana ”kaupunkibulevardi” on hieman hankala. Bulevardi viittaa alkujaan linnoituksen muurin edustan tyhjään tilaan. Näihin tiloihin myöhemmin rakennettiin kaupunkien kehäteitä puukujineen. Amerikassa sama sana lainattiin sitten tarkoittamaan ylipäänsä suurta katua. Ja siellä syntyi ilmaus ”*From highways to boulevards*” tarkoittamaan moottoriteiden – useimmiten kaksikerroksisten moottoriteiden – purkamista kaupunkialueella ja korvaamista tavallisilla

5 Väylän välityskyky eli montako autoa, ratikkaa tai ihmistä siinä mahtuu kulkemaan, on sen tärkein ominaisuus kaupungissa. Välityskyky riippuu ensi sijassa risteyksistä, ei ajonopeudesta, ks. luku 4.5 Nopeuden harha.

kaduilla. Siksi kaupunkibulevardi ei välttämättä tarkoita puistokatua kuten Bulevardi, joskin tähän asti kaikissa suunnitelmissa on ollut myös puurivit sivuilla. Paremmen sanan puutteessa näitä suunnitelmia kuitenkin kutsutaan kaupunkibulevardeiksi.

Ensimmäisenä toteutukseen on päässyt Laajasalontie ja seuraavaksi muuttuu Vihdintie. Kolmas suunnittelussa oleva hanke on Mäkelänkadun jatkaminen nykyisen Tuusulanväylän tilalle. Muiden sisääntuloväylien muutos on kauempana tulevaisuudessa, mikä johtuu oikeuden päätöksestä kumota osia yleiskaavasta ja toisaalta teknisistä vaikeuksista.

2.8 ENTÄ JOS EMME VAAN RAKENNA?

Yleisin vasta-argumentti kaupungin kasvulle on: entä jos emme vaan rakenna? Tai maltillisemmin: rakennetaan selvästi vähemmän. Ajatus on sen verran yleinen, että sitä on syytä käsitellä.

Ensimmäisessä luvussa kuvasin, miten kasvun taustalla ovat ihmisten päätökset muuttaa tai hankkia lapsia, emmekä kaupunkina voi heiltä viedä näitä oikeuksia. Mutta entä jos emme vaan kerta kaikkiaan rakenna heille uusia asuntoja? Tällä on useita seurauksia, eikä yksikään niistä ole mukava.

Ensinnäkin, kun ihmisiä tulee lisää ja asuntoja ei tule lisää, ilmeinen seuraus on pula asunnoista ja siitä seuraava hintojen nousu. Tämähän on itse asiassa toteutunut: olemme rakentaneet Helsingissä uusia asuntoja selvästi hitaammin kuin seudun väestö on kasvanut ja siksi asuntojen hinnat nousivat nopeasti ennen 2022 alkanutta lamaa.

Sama ilmiö on toistunut paljon pahempana Tukholmassa, jossa väestönkasvu on ollut Helsinkiä nopeampaa, mutta asuntoja on rakennettu vähemmän. Siinä missä Helsingin seudun asuntojen hinnat nousivat viime nousukaudella 2009–2021 yhteensä 45

prosenttia, nousivat hinnat Tukholman seudulla 105 prosenttia. Myös kotitalouksien velkaantumisessa näkyy vastaava suhde. Helsingissä omistusasunto alkaa olla jo monelle keskituloisellekin kaukainen unelma, mutta länsinaapurissa sama ongelma on paljon pahempi. Tukholman lähiössä maahanmuuttajaperheeseen syntyneelle tuskin tulee mieleenkään, että voisi joskus omistaa asunnon. Pahimmillaan kehitys voi johtaa siihen, että asuntojen omistus alkaa keskittyä yhä enemmän eräänlaiselle vuokratuotoilla elävälle yläluokalle, koska keskituloisillakaan ei ole varaa niitä enää ostaa.

Toisekseen, asuntopulasta seuraa myös ahtaus. Helsingissä asumisväljyyden kasvu loppui 2007. Tätä voi pitää ekologisesta näkökulmasta aivan toivottavana kehityksenä, mutta jos asumisväljyys kääntyy selvään laskuun, seuraa siitä merkittäviä sosiaalisia ongelmia. Tukholmassa asumisväljyys laski vuosituhaten alkupuolella kahdeksalla neliöllä per henki noin kymmenessä vuodessa. Aiemmin helsinkiläisiä selvästi väljemmin asuneet tukholmalaiset asuvat nyt ahtaammin. Alivuokralaisuus lisääntyy, samaten erilaiset puolilaittomat ja täysin laittomat sopimukset, joilla epätoivoiset ihmiset koittavat saada itselleen asunnon.

Tämä on kaikki suoraa seurausta siitä, että on päätetty olla rakentamatta.

Kolmas seuraus on hajautuminen. Jos Helsinkiin ei rakenneta, yhä useampi joutuu muuttamaan Vantaalle tai Espooseen. Ja kun niihinkään ei kyetä tai haluta rakentaa riittävästi, niin rakennetaan yhä kauemmas. Seurauksena on pidemmät matkat, enemmän päästöjä ja jyrättyä luontoa. Ja kaupan päälle saamme vielä huonommin toimivan kaupungin, jossa ihmisten elintaso on matalampi ja suurempi osa tuloista kuluu liikkumiseen. Tästä lisää luvussa

8.2 Kasautumishyödyt.

Tämäkin on itse asiassa toteutunutta kehitystä. Liian vähäinen rakentaminen alkoi 1960-luvun nopean kasvun vuosina, jolloin maaltamuuton ja kohoavan elintason aiheuttamaan paineeseen oli

varmaan mahdotontakaan vastata. Mutta sen jälkeen rakentaminen vain väheni, ja erityisesti vuosina 2005–2010 Helsinkiin rakennettiin alle puolet siitä asuntomäärästä kuin nykyään. Näinä Nurmi-järvi-ilmion vuosina Helsingin osuus seudun asuntotuotannosta oli vain 30 prosenttia, vaikka osuus väkiluvusta oli noin puolet. Seurauksena Helsinki on Euroopan ehkä hajautunein pääkaupunki, jossa asutus on levinnyt pitkin Uudenmaan metsiä ja peltoja, koska lähemmäs ei ole rakennettu tarpeeksi. Hinnan tästä maksavat sekä luonto että ihmiset.

Neljäs seuraus on, että lopettamalla rakentamisen pakotamme ihmiset asumaan toisin kuin he haluaisivat. Suurin pula asuntotarjonnasta on tiiviillä alueilla lähellä keskustaa. Jos kiellämme lisärakentamisen näillä alueilla ja ohjaamme rakentamisen kauemmas naapurikuntiin, pakotamme siis suuren joukon ihmisiä asumaan eri tavalla kuin he toivoisivat.

Tämäkin on kehitystä, joka on jo tapahtunut. Ketään ei ole Suomessa pakotettu asumaan tiiviillä alueella, koska väljää maassa riittää ja jokaisella on siihen varaa. Mutta suuri joukko ihmisiä – ehkä sadat tuhannet – joutuvat asumaan kauempana keskustasta ja hajanaisemmalla alueella kuin he oikeastaan haluaisivat.

Mahdollinen vastaväite on, että entä jos kaikki seudun kunnat kieltävät rakentamisen, ei vain Helsinki? Ajatus ei ole nykyisessä demokratiassa mahdollinen toteuttaa. Seudulla on 14 itsenäistä kuntaa, jotka tekevät itsenäisesti päätöksensä. Jos Helsinki päättää kieltää rakentamisen, Espoolla ja Vantaalla on aiempaa paremmat mahdollisuudet houkutella uusia asukkaita ja kasvaa. Ja jos nekin päättävät siirtyä pysähtyneisyyden aikaan, kehyskunnat voivat alkaa tarjota tontteja jokaiselle halukkaalle.

Jotta ajatus olisi mahdollinen, olettakaamme, että siirrymme maankäytön osalta diktatuuriin ja diktaattori päättää aluepolitiikan nimissä kieltää rakentamisen koko Uudellemaalle. No, olemme ratkaisseet kolmannen ongelman ja pysäyttäneet hajautumiskehityksen.

Asuntopula ja kalliit hinnat jäävät, entistä pahempina. Ahtaus ja siitä seuraavat sosiaaliset ongelmat jäävät ja pahenevat. 1950-luvulta voi lukea tarinoita, miltä tuntui asua pommisuojaissa. Ja mitä tulee ihmisten pakottamiseen, siirryimme juuri diktatuuriin, eli pakottamista lienee luvassa lisää. Edes diktatuuri ei kykene ratkaisemaan rakentamattomuuden neljästä haitasta kuin yhden.

Ja samalla kaupungin kasvu jatkuu. Kaikesta tästä huolimatta Helsinki yhä kasvaisi, niin kauan kun vain on ihmisiä, jotka haluavat muuttaa tänne ja pysyä täällä. Kasvu loppuu vain, jos onnistumme tekemään kaupungista niin ikävän, ettei kukaan enää halua tänne. Se lienee harvan tavoite; oma tavoitteeni on päinvastainen.

TEESEJÄ KAUPUNGIN KASVUSTA

- Kaupungin kasvu ei ole kaupunkisuunnittelun seuraus, vaan sen syy.
- Uudet helsinkiläiset tulevat todennäköisimmin Vantaalta, Espoosta tai Naistenlinikalta.
- Kaupungin kasvua ei voi estää. Helsingin seutu kasvaa joka vuosi, koska ihmiset haluavat muuttaa tänne tai pysyä täällä.
- Kannattaa mieluummin olla kaupunki, johon ihmiset haluavat muuttaa kuin sellainen, josta he haluavat pois.
- Ihmiset haluavat asuinpaikaltaan eri asioita, mutta asuntojen hintatiedoista voidaan päätellä, millaisia asuntoja on vähiten suhteessa siihen, paljonko niitä haluttaisiin, eli mistä on suurin pula. Suurin pula on tiiviistä alueista lähellä keskustaa.
- Mitä enemmän kaupungissa on erilaisia asuntoja ja alueita, sen paremmin se voi vastata asukkaidensa toiveita – moninaisuus on hyve.
- Mitä tiiviimmin ja mitä lähemmäs keskustaa rakennetaan, sen pienempää haittaa luonnolle ja ilmastolle kaupungin kasvu kokonaisuudessaan aiheuttaa.
- Tiivistäminen lähellä keskustaa on ekologisempaa, taloudellisempaa ja tuottaa parempaa kaupunkia kuin hajarakentaminen.
- Rakentamisen ei tarvitse olla korkeaa ollakseen tiivistä, 6–8 kerroksinen umpikortteli on yksi tiiveimmistä rakenteista.
- Täydennysrakentaminen on vaikeaa, mutta siellä missä se on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä, se on paras tapa kaupungin kasvaa.
- Kaupunkibulevardit ovat keino vastata asuntojen tarpeeseen, eivät liikennehankkeita.

3. LUONTO KAUPUNGISSA

Helsinki on vihreä kaupunki. Kaupungista on metsää noin kolmannes ja ilmasta katsoen moni rakennettukin alue näyttää lähes metsältä, koska puita on paljon. Jokaista helsinkiläistä kohden kaupungissa kasvaa kymmeniä, ellei satoja puita. Tässä Helsinki poikkeaa useimmista suurista kaupungeista maailmalla. Tämä vihreys on erityinen helsinkiläinen arvo, jota kannattaa vaalia.

Luonto ei kuitenkaan pelkisty vain puiden määrään, vaan koostuu lukemattomien erilaisten kasvien, eläinten ja mikrobien muodostamasta ekosysteemistä. Luonto on läsnä kaikkialla kaupungissakin: ulkona, sisätiloissa ja omissa kehoissammekin. Luonto on lukemattomia toisiinsa kytkeytyneitä ekosysteemejä, jotka koostuvat erilaisista kasveista, eläimistä, mikrobeista ja elottomasta luonnosta. Nämä ekosysteemit vaihtelevat Helsingissä lajistoltaan köyhemmistä nurmikentistä hyvin monimuotoisiin kaupunkimetsiin ja kosteikkoihin.

Maailmanlaatuisesti luontokato eli luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen on suurimpia uhkia ihmiskunnalle. Luontokadon pysäyttäminen muodostaa kestäväälle politiikalle tiukan reunaehdon niin globaalisti kuin myös Helsingissä. Kaupunki voi aiheuttaa ja aiheuttaakin luontokatoa myös muualla kuin kaupunkialueella: rakennusmateriaalien, kulutustavaroiden, ruuan, sähkön ja polttoaineiden tuotanto uhkaa luontoa ympäri maapalloa. Tämän tuhon seuraamiselle tuote- ja palvelukohtaisesti ei valitettavasti ole vielä samanlaisia standardeja ja laskukaavoja kuin hiilipäästöille, mutta sellaisille on kipeä tarve. Se mihin voimme suoremmin vaikuttaa on luontokato Helsingin seudulla.

Kaupunki ei tietenkään ole aarniometsä, eikä kaupunkiluonto ole koskaan koskematonta, vaan aina vuorovaikutuksessa ihmisen kanssa. Toisaalta joskus juuri tämä vuorovaikutus suojaa luontoa. Helsinki päätti toisen maailmansodan jälkeen, että kaupungin metsissä ei harjoiteta metsätaloutta, vaan niitä kehitetään virkistyskäyttöön. Siksi Helsingissä on poikkeuksellisen paljon vanhaa metsää ja myös monia koko maan tasolla uhanalaisia lajeja.

Itse haluan Helsingin, jossa vihreys on itsestään selvä osa kaupungin olemusta. Helsingin, jossa luonto on lähellä, monipuolista ja elinvoimaista. Kaupungin, jossa luonto tulee iholle, lapset voivat tuntea mullan varpaissaan ja merikotka voi pesiä keskellä kaupunkia.

3.1 LUONNON MONIMUOTOISUUS JA KAUPUNGIT

Luonnon monimuotoisuus tarkoittaa juuri sitä miltä kuulostaakin: mahdollisimman paljon vaihtelua luonnossa. Täsmällisesti sen voi ajatella tarkoittavan, että on mahdollisimman monenlaisilla eri geneeillä varustettuja eliöitä – siis mahdollisimman monia lajeja, mahdollisimman paljon geneettistä variaatiota lajin sisällä ja mahdollisimman paljon erilaisia toisistaan eroavia elinympäristöjä.

Kaiken eliökunnan geenien muuntelua ei tietenkään käytännössä voi mitata, mutta eliölajien ja erilaisten luontotyyppeiden määrä kertoo luonnon monimuotoisuudesta niin globaalisti kuin paikallisestikin. Kyse ei kuitenkaan ole pelkästään lajimäärästä: samalla lajilla on monia paikallisia populaatioita, jotka ovat kukin enemmän tai vähemmän sopeutuneet juuri paikallisiin oloihin. Populaatioiden runsaus kertoo lajin kyvystä selvitä tulevista muutoksista ja kunkin populaation sisäinen monipuolisuus kyseisen populaation kyvystä selvitä muuttuvissa olosuhteissa.

Paikallisesti asiaa katsottaessa ehkä tärkein käsite on ekosys-

teemi eli yhden melko yhtenäisen paikan luonnon muodostama kokonaisuus. Esimerkiksi lammella tai metsällä on oma ekosysteeminsä, suuremman metsän sisällä monilla sen erilaisilla osilla omansa. Mitä useampia eri lajeja ekosysteemissä elää, sen monimuotoisempi se on. Lajit ovat sidoksissa toisiinsa monimutkaisilla riippuvuuksien ketjuilla ja jonkin avainlajin katoaminen saattaa romahduttaa koko ekosysteemin. Ja vastaavasti eri ekosysteemit ovat myös riippuvaisia toisistaan.

Monimuotoisuutta ei voida suojella vain suojelemalla harvinaisia lajeja, mihin luonnonsuojelulainsäädäntömme pitkälti perustuu. Aivan yhtä lailla tärkeää on estää tavallisia lajeja muuttumasta harvinaisiksi. Esimerkiksi varpusten ja hömötiaisten määrä Suomessa on tippunut alle puoleen muutamassa vuosikymmenessä ja kumpikin aiemmin yleinen lintu luokitellaan nykyään erittäin uhanalaisiksi. Elämme nopeaa kehitystä, jossa moni vielä lapsuudessamme tavallinen laji onkin yhtäkkiä harvinainen. Tavallistenkin lajien paikalliset populaatiot ovat arvokas osa luontoa. Niissä voi olla sellaista geneettistä monimuotoisuutta, jota ei muualla ole. Avainasemassa on erilaisten ekosysteemien suojeleminen.

Paikallisesti katsottuna tavoite on luonnon kokonaisuheikentymättömyys. Aiemmassa geenilähtöisessä luennassa sen voisi tulkita tarkoittavan, että tietyn alueen, esimerkiksi Helsingin, erilaisten geenimuotojen määrä ei vähene. Pelkkä lajien määrä ei sen sijaan ole hyvä mittari, koska se ohittaa lajin kuihtumisen, kunnes viimein yksilö kuolee. Käytännön tasolla kokonaisuheikentymättömyyttä seurataan niin, että kaikki ihmisen aiheuttama ekosysteemien heikentyminen pitää kompensoida toisaalla vastaavan suuruisella vahvistumisella. Helsinki on sitoutunut luonnon kokonaisuheikentymättömyyteen vuoteen 2030 mennessä.

Monimuotoisuus on maailman tasolla välttämätöntä ihmiskunnan tai vähintäänkin sen nykyisen sivilisaation selviämiselle. Elämämme perustuu siihen, että monimuotoinen luonto kannattelee

kaikkien muiden lajien lisäksi meitä. Luontokato eli monimuotoisuuden romahdus onkin ihmiskunnan kohtalon kysymys. Jos pölyttäjien määrät romahtavat, ruuantuotanto romahtaa ja suurin osa ihmiskunnasta kuolee. Jos merien leväkannat katoavat, ilmastonmuutos räjähtää aiempaa paljon nopeampaan nousuun ja seuraukset ovat arvaamattomia. Jos Amazon palaa, Golfvirta saattaa hiipua ja Eurooppaan koittaa jääkausi. Luonto kyllä selviää siitä, miljoonien vuosien mittaan monimuotoisuus palaa. Ihminen tuskin selviää ja sivilisaatiomme varmasti ei. Moni tällainen romahduspiste saattaa olla lähellä, jotkin on jo mahdollisesti ylitetty. Siksi kysymys on kriittinen.

Monimuotoisuus on arvokasta kuitenkin myös paljon paikallisemmalla tasolla: säännöllinen kosketus monimuotoiseen luontoon parantaa ihmisen terveyttä. Tätä käsittelemme laajemmin luvussa 3.3 Luonnon itseisarvo ja välinearvo.

Luontokadon pysäyttäminen vaatii elinympäristöjen suojelua ja niiden kytkeytyneisyyden vahvistamista. Lisäksi ihmisen heikentämiä elinympäristöjä täytyy ennallistaa eli niiden luonnon tilaa täytyy parantaa. Nämä ovat myös kaupunkiluonnon turvaamisen lähtökohdat. Luontokadon suurimmat syyt kytkeytyvät kuitenkin enemmän kulutukseen, ja sen pysäyttäminen vaatii isoja muutoksia tavoissamme käyttää maata ja luonnonvaroja.

Suomessa suurin luontokatoa aiheuttava tekijä on metsätalous. Tämä ei ole kovin yllättävää, koska Suomi on pääosin pohjoista havumetsää ja metsäekosysteemejä on täällä eniten. Metsätalouden kaupungeilla on kuitenkin suoraa vaikutusta vain rajallisesti – kunhan kaupungin omistamia metsiä hoidetaan kestävästi ja puun polttamisesta energiaksi ei tehdä tapaa.

Toiseksi suurin uhka on maatalous, jonka edestä on kuivattu soita ja raivattu metsiä ja jonka ravinnepäästöt tuhoavat jokia ja Itämeren. Sen kannalta kaupunkilaisten kulutuksella on väliä. Kaupunkisuunnitteluun yhteys on tässäkin kuitenkin vähäinen.

Kolmas uhka sen sijaan on kaupunkisuunnittelun ytimessä: asutuksen leviäminen luontoalueille, mitä tapahtuu kaikissa kasvavissa kaupungeissa ja myös Helsingin seudulla. Seudulla raivattiin vuosina 2012–2018 yhteensä vajaat 3 000 hehtaaria metsää. Tästä 700 hehtaaria eli lähes neljännes raivattiin uusien pientaloalueiden tieltä. Seuraavaksi suurimmat syylliset olivat rakennusalueet, pellot, palvelualueet (eli lähinnä isot kauppa-alueet) ja liikennealueet eli tiet. Kerrostaloalueet aiheuttivat vain 5 prosenttia metsäkadosta, hiukan enemmän kuin kesämökit. Samoina vuosina seudun väestö kasvoi 125 000 ihmisellä, joista 108 000 eli 85 prosenttia kerrostaloissa.

Jos katsotaan vain Helsinkiä, niin kaupungin metsäpinta-ala kutistui 1960-luvulta 2010-luvulle jatkuvasti, mutta on viimeiset kymmenen vuotta pysynyt suunnilleen ennallaan⁶. Käännös tapahtui samoihin aikoihin, kun kaupungin kasvu alkoi ”kääntyä sisäänpäin”, eli uusien luontoon rakennettavien lähiöiden sijaan täydennysrakentamiseen. Ja osuu likimain yhteen myös sen kanssa, kun vihreillä on alkanut olla keskeinen rooli Helsingin kaavoituksessa.

Johtopäätös on selvä. Rakentamisessa keskeinen uhka luonnolle on hajautunut rakentaminen, ei tiivistävä rakentaminen. Kaikki luonto ei ole metsää, mutta metsäkatoa on helpoin seurata ja muu luontotuho johtuu aika lailla samoista syistä. Tätä dynamiikkaa käsittelemme luvussa 2.4 Tiivistämistä vai hajarakentamista.

3.2 LUONNONSUOJELU KAUPUNGISSA

Luonnonsuojelualueiden tarkoitus on suojata arvokkaita ekosysteemejä tuhoutumiselta. Tällöin ne voivat ylläpitää sellaista lajirikautta ja sellaisia lajeja, jotka muualla ovat jo katoamassa. Parhaassa tapauksessa – jos saamme sukuputtoaallon katkaistua – moni

⁶ Helsingin ympäristöraportti 2023.

laji voisi sitten suojelualueilta levitä takaisin laajemmille alueille. Samalla luonnonsuojelualueet voivat tarjota ihmisille hienoja luontoelämyksiä, toimia kauniina maisemana ja tuottaa ekosysteemipalveluja. Tämä ei kuitenkaan ole luonnonsuojelualueiden tarkoitus vaan lisähyöty.

Helsingissä oli vuoden 2023 lopussa 76 luonnonsuojelualueita, joiden yhteispinta-ala oli 1 424 hehtaaria. Vuoteen 2040 mennessä tavoitteena on perustaa 118 luonnonsuojelualueita lisää. Sen jälkeen noin 10 prosenttia Helsingin maa-alasta ja 10 prosenttia merialasta olisi suojeltu, mikä on enemmän kuin Suomessa keskimäärin. Suojellun alan ja alueiden määrä voi kuulostaa paljolta, kun puhutaan kuitenkin pääosin rakennetusta kaupungista. Mutta itse asiassa moni luontotyyppi on säilynyt kaupungissa paremmin kuin metsä- ja maatalousmailla, koska Helsingissä metsiä ei hakata selluksi. Tämä määrä suojelua ei myöskään mainittavasti estä kaupungin kasvua, kun se suunnataan muualle kuin arvokkaimmille luontoalueille.

Erityisesti vanhaa metsää on Suomessa vähän ja siksi Helsingin seudun metsien rooli on valtakunnallisestikin merkittävä. Seudun suurimmat luontoalueet ovat Nuuksio ja Sipoonkorpi, jotka yhdessä Porkkalanniemen, Pohjois-Espoon metsien ja Östersundomin kanssa muodostavat Helsingin seudun viherkehän. Osia tästä viherkehästä on suojeltu, mutta muihin osiin kohdistuu jatkuva paine kaupungin levittäytyessä.

Arvokkaita luontoalueita on myös lähempänä keskustaa, suurimpana niistä Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue kosteikkoinen, joka on Euroopan tasollakin merkittävä lintujen levähdys- ja pesimäalue ja jossa on pesinyt jopa merikotka. Moni uhanalainen laji on myös sopeutunut urbaaniin ympäristöön. Esimerkiksi liito-oravien kanta runsastuu koko ajan ja niitä liitelee Helsingissä Töölöä myöten. Erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin suurin esiintymä Suomessa löytyy Lapinlahden puistosta.

Uudessa Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa erityishuomio

on meressä ja virtavesissä. Helsingin luonnon erityinen piirre on meri, joka on rikkonaisen rantaviivan takia vahvasti läsnä monissa kaupunginosissa, erityisesti lukuisilla asutuilla saarilla. Meriluonnon suojelu on pitkään ollut takamatkalla suhteessa maanpäälliseen luontoon. Saaria ja luotoja on viime vuosina suojeltu runsaasti, ja 2019 perustettiin ensimmäinen vedenalainen luonnonsuojelualue Kallahdenniemen matalikolle. Tavoitteena on, että vuoteen 40 mennessä olisi perustettu 22 meriluonnon suojelualuetta, niistä laajimmat Vuosaaren eteläpuolelle ja ulkosaaristoon.

Suurin uhka rannikon meriluonnolle tulee kuitenkin sisämaasta. Suuri osa Uudenmaan joista valuttaa mereen suuria määriä fosforia, typpeä ja kiintoainesta, joka samentaa veden. Vantaanjoki on tässä pahemmasta päästä. Merkittävin lähde on maatalous, mutta myös sisämaan vedenpuhdistamot ohijuoksuttavat säännöllisesti jätevettä jokiin. Joet ja purot ovat arvokkaita luontoympäristöjä myös itsessään. Suuri osa Helsingin virtavesistä onkin tarkoitus suojella.

Erytyisesti vaelluskalojen nousu ja onnistunut kutu puroihin on hyvä mittari niiden kunnolle. Haaganpuro aukesi taimenen nousulle 2022, kun Pikkuhuopalahden pieni pato purettiin, ja nyt meritaimenet nousevat jo Maunulaan asti. Mätäjoella nousu sujuu hyvin Strömberginkoskelle asti. Putouksen rinnalle on tarkoitus kaivaa kiertotie, jota pitkin taimenet pääsevät tulevaisuudessa ainakin Malminkartanoon asti.

Arvokasta luontoa on suojeltava siellä, missä sitä on. Luonnon monimuotoisuuden turvaamisen lievennyshierarkian mukaisesti ensisijainen keino on välttää luonnon tuhoamista, eli esimerkiksi olla rakentamatta arvokkaaseen metsään. Jos tämä ei ole mahdollista, toissijainen ratkaisu on minimoida haitat luonnolle. Kolmantena haitta, jota ei voida välttää, voidaan kompensoida ennallistamalla tai suojelemalla luontoa toisaalla.

Ekologinen kompensatio ei kuitenkaan ole mikään vapaudut vankilasta -kortti, jolla voisi hyvittää minkä tahansa luonnon hei-

kennyksen. Ensinnäkin se on äsken kuvatusti viimesijainen keino, jota tulisi käyttää vasta jos haitta ei ole vältettävissä ja toisekseen hyvityksen tulisi kohdistua samaan luontotyyppiin tai eliölajiin samalla kasvillisuusvyöhykkeellä. Koska esimerkiksi uhanalaisia lehtoja on etelärannikolla muutenkin vähän, ei sopivaa kohdetta välttämättä löydy.

Kirjasimme Helsingin vuoden 2021 strategiaan, että arvokkaimpiin luontokohteisiin ei osoiteta rakentamista. Arvokkaimpien alueiden määrittelytyö on edelleen kesken, mutta esimerkiksi Ramsinniemen juuressa palautimme kaupunkiympäristölautakunnassa valmisteluun kaavan, jossa olisi rakennettu arvokkaalle metsäalueelle, ja Yliskylänlahdella rajasimme arvolehdot rakentamisen ulkopuolelle.

Luontoarvojen kannalta vähäisemmissä kohteissa kompensatio on hyvä keino vähentää haittaa, jonka kaupungin kasvu usein luonnolle aiheuttaa. Tällöinkään pelkkä hehtaarien laskeminen ei kuitenkaan riitä. Jotta luonto säilyisi elinvoimaisena, sen täytyy olla riittävän kytkeytynyttä muihin luontoalueisiin. Yksinäiset pienet saarekkeet harvoin säilyttävät ekologista arvoaan pitkän päälle.

Luonnonsuojelu on syytä käsitteellisesti erottaa luonnon säästämisestä, vaikka termejä usein käytetäänkin ristiin. Kun luontoa suojellaan, siitä tehdään suojelupäätös, joka rajoittaa sen tulevaa käyttöä eri tavoin. Luonnon säästäminen taas tarkoittaa, että esimerkiksi kaavahankkeen yhteydessä metsään ei rakenneta, vaan se säästetään metsänä, joskin hallinnollisesti kyse on yleensä puustosta. Säästämistä vaadittaessa saatetaan sanoa, että suojellaan metsää, mikä arkikielellä ajateltuna onkin totta, mutta aiheuttaa helposti sekaannuksia.

Kaikella luonnolla on arvo itsessään, elävien olentojen elämä on arvokasta joka lajia ja yksilöä kohden. Kaiken luonnon köyhtyminen on myös monimuotoisuuden heikkenemistä, oli paikalla harvinaisia lajeja tai vain yleisiä. Silti eri alueiden ja biotooppien arvoja joudutaan ja myös voidaan vertailla, vaikka se ei olekaan aina helppoa. Vanhan metsän luontoarvot ovat suuremmat kuin ajetun nurmikon ja uhanalainen meriajokaskasvusto on arvokkaampi kuin istutetut lehmukset. Tämän kirjan puitteissa ei ole mahdollista avata, miten luontoarvoja arvioidaan ja arvotetaan, enkä myöskään ole paras asiantuntija sitä tekemään. Omasta puolestani luotan luontoarvojen osalta tutkimukseen ja toisten asiantuntemukseen.

Useimpien luontoalueiden osalta luonnon itseisarvon rinnalle nousee kysymys luonnon arvosta ihmiselle. Kosketus maaperään, jossa on monipuolinen mikrobikanta, on selvässä yhteydessä terveyteen, ja mikrobikannan monipuolisuus puolestaan kulkee yhtä matkaa mullan päällä elävän luonnon monipuolisuuden kanssa. Mitä useampia eri kasveja, hyönteisiä, lahottajasieniä ja niin edelleen neliometrillä elää, sen monipuolisempi on myös maaperän mikrobikanta. Vastustuskyky sairauksille hyötyy tästä ja allergioiden esiintyminen on vähäisempää. Myös mielenterveyden ja luontokosketuksen yhteydestä on tutkimustietoa.

Terveyden lisäksi suurin osa helsinkiläisistä haluaa päästä säännöllisesti kosketuksiin luonnon kanssa ja useimmat nauttivat kauniista luontomaisemista. Myös tästä syntyy hyvinvointia. Puistot toimivat perustana monille liikuntamuodoille, kuten kävelyllä, lenkkeilyllä, ratsastuksella, pyöräilyllä, frisbeegolfille, suunnistukselle, geokätköilylle ja niin edelleen. Tämä on kaikki arvokasta toimintaa, joka tuottaa ihmisille iloa.

Tämä luonnon välinearvo toteutuu sitä kautta, että ihmiset liikkuvat luonnossa ja nauttivat siitä. Samalla kuitenkin ihmisten

liikkuminen kuluttaa luontoa ja heikentää monien lajien elinmahdollisuuksia. Tässä on ilmeinen ristiriita, johon ei ole olemassa täydellistä ratkaisua. Mitä useampi ihminen luontoalueella liikkuu, sen useampi pääsee siitä nauttimaan ja saatu välineellinen arvo on siis suurempaa. Toisaalta, mitä useampi luonnossa liikkuu, sen enemmän luonto kuluu ja sen luontoarvot heikkenevät. Käytännössä ratkaisu täytyy tehdä tapauskohtaisesti. Joillain arvokkaimmilla alueilla korostetaan itseisarvoa ja koitetaan pitää ihmiset poissa. Toisilla rakennetaan pitkospuita ja hiekkapolkuja, jotta kulutusvaikutus olisi paremmin rajattavissa pois herkemmillä alueilla. Luontoarvoiltaan rajallisempiin voidaan puolestaan rakentaa liikuntapaikkoja, jotka houkuttavat ihmiset sinne.

Maahan jätetyt puut – ammattitermillä maapuu – lisäävät luonnon monimuotoisuutta tarjoamalla elintilaa erilaisille lahoittajille, pesiville hyönteisille ja siten myös niitä hyödyntäville lajeille. Itseisarvoisen moninaisuuden lisäksi tämä edistää luonnon terveyshyötyjä. Toisaalta maassa makaava puu saatetaan kokea epäesteettiseksi ja se voi myös haitata metsässä kulkemista. Hyödyt luonnolle ja myös ihmiselle ovat kuitenkin paljon suuremmat kuin esteettinen haitta, ja siksi lahoavaa puuta on syytä jättää kaikkialle metsiin – ja myös puistoihin ja kadunvarsiiin, mistä lisää luvussa 3,5 Luonto ihmisen rinnalla.

3.4 LÄHILUONNON DILEMMA

Helsinkiläiset arvostavat lähiluontoa. Toisaalta asuinalueiden seassa sijaitseva lähiluoto harvoin on luontoarvoiltaan rikkainta vaan lajimäärältään köyhempää ja mahdollisesti hyvinkin kulunutta. Lähiluonnon osalta puhutaan siis yleensä luonnon välinearvosta ihmisille.

Kuten luvussa 2. Kaupungin kasvu käsiteltiin, kasvavassa

kaupungissa rakennetaan jonnekin, ja mitä tiiviimmin ja mitä lähemmäs keskustaa rakennetaan, sen vähemmän rakentaminen uhkaa luontoa, koska alle jää pienempi maa-alue, joka on tai voisi olla arvokas luontoalue.

Ideaali rakennuspaikka ovat Jätkäsaaren ja Kalasataman kaltaiset entiset satamakentät, jotka olivat ennen pelkkää asfalttia. Uuden asuinalueen alle jää minimaalisesti luontoa, ja mitä tiiviimmin näille rakennetaan, sen vähemmän syntyy painetta rakentaa luontoon toisaalla. Kärjistäen luonnon kannalta olisi oikeastaan parasta, että Jätkäsaarella ei edelleenkään kasvaisi yhtään mitään, vaan joka neliometri olisi täynnä taloja – eli asukkailla ei olisi lainkaan lähiluontoa. Näin ei tietenkään tehty, koska ihmiset eivät halua asua niin. Tavoite on rakentaa alueita, joilla ihmiset viihtyvät ja voivat hyvin, ei asuttaa ihmisiä koppeihin. Sen sijaan Jätkäsaaren keskelle kaavoitettiin hieno Hyväntoivonpuisto. Jätkäsaarella kasvaneella tällä hetkellä enemmän puita kuin koskaan jääkauden jälkeen.

Luonnon kannalta olisi parasta, että ihmiset asuisivat täysin erillään luontoalueista; jokainen asukas lähellä kuluttaa aina luontoa. Mutta ihmisten kannalta on parempi, että myös heidän asuinalueillaan on luontoa. Mitä enemmän alueilla on luontoa, sen enemmän ne vievät maata ja siten osaltaan johtavat luontoalueiden muuttamiseen asumiseen jossain Helsingin seudulla. Tämä lähiluonnon dilemma pätee kaikkialla, ei vain Jätkäsaarella. Mitä luonnonläheisempiä asuinalueita rakennamme, sen enemmän ne kuluttavat luontoa ja osaltaan uhkaavat aiheuttaa luontokatoa. Ihmisten halu luontoon ja luonnon hyvinvointi ovat ristiriidassa keskenään.

Tähän dilemmaan ei ole olemassa täydellistä ratkaisua. Olemme pyrkineet ohjaamaan mahdollisimman paljon rakentamista entisiin satamiin ja vanhoille teollisuusalueille, joilla luontoarvot ovat vähäisiä. Kun niille rakennetaan tiivistä aluetta, sinne muuttaa ihmisiä, jotka eivät kaipaa niin suurta kosketusta luontoon ja osaltaan siis kuluttavat luontoa vähän. Vapautuvia satamia ja teollisuusalueita

on kuitenkin rajallisesti (ja myös teollisuusalueita tarvitaan). Tämä keino ei yksinään riitä.

Vielä ikävemmän muodon dilemma saa nykyisillä luontoalueilla lähellä Helsingin kantakaupunkia. Joka kerta kun valitsemme säästää luontoalueen tiiviin asutuksen keskellä, valitsemme samalla että jossain toisaalla rakennetaan 5–10 kertaa laajemmalle alueelle, mahdollisesti arvokkaallekin luontoalueelle. Tämä on luonnon säilyttämisen hinta tiiviillä alueella. Sellaista ”muualle rakentamisen” paikkaa, jossa mitään haittoja luonnolle ei syntyisi, ei ole olemassa. Ja jos olisikin, sinne oltaisiin jo joka tapauksessa rakentamassa.

Kun puhutaan kaikkein arvokkaimmista luontoalueista, kuten vaikkapa Vartiosaaresta tai Yliskylänrannan lehdosta, se hinta kannattaa maksaa. Yliskylänlahdella linjasimme lautakunnassa, että rannan lehdot jätetään rakentamisen ulkopuolelle. Tämä suojelee sekä kostean lehdon harvinaista ekosysteemiä että myös lahden linnustoa, lepakoita ja muuta luontoa, joille luonnontilainen ranta on arvokas. Asuinalueesta aivan ratikkapysäkin vieressä on silti tulossa hieno, ja venesataman kohdalle saadaan myös ihmisille tarkoitettua rakennettua rantaa. Asukasmäärä pieneni 400 asukkaalla. Jos nämä 400 muuttavat seudun reunoille, kuluu maata ja siis luultavasti jonkinlaista luontoa ehkä 10 hehtaaria. Haitta luonnolle on kuitenkin luultavasti pienempi kuin Yliskylänlahdella olisi ollut.

Mutta kohteissa, joissa luontoarvot eivät ole kovin merkittäviä, kysymys on paljon vaikeampi. Käytännössä joudumme punnitsemaan, paljonko monimuotoisuutta ja paljonko asukkaiden mahdollisuutta nauttia luonnosta menetetään rakentamalla juuri tähän, ja onko menetys niin pieni, että se voidaan kompensoida, tai onko se pienempi kuin se olisi keskimäärin muualla.

Esimerkiksi Kumpulanmäen itäreunalla on ihmistoiminnasta syntynyt vaahterametsikkö. Alue on ollut alkujaan mäntymetsää, mutta toisen maailmansodan aikaan männyt kaadettiin polttopuuksi ja sodan jälkeen rinne rakennettiin täyteen hätäapuparakkeja asun-

noiksi pakolaisille. Parakeissa ei ollut viemäröintiä ja ihmistoiminta rehevöitti maaperää. Kun parakkien sekaan annettiin kasvaa Kumpulan kartanon suunnasta levinneitä vaahteroita ja parakit purettiin 70–80-luvulla, syntyi rinteeseen nuorehkoa vaahterametsää. Luontoarvoiltaan se ei kuitenkaan ole verrattavissa mäen lounaisreunalla kasvavaan vanhempaan vaahteralehtoon. Helsingin mittakaavassa, verrattuna vaikkapa Östersundomin laajoihin ja rikkaisiin metsiin, Kumpulanmäen itäreuna ei ole kovin arvokas luontoalue.

Myöskään juurikaan virkistysarvoa ei alueella ole. Jyrkässä rinteessä on kaikkialla kova autojen melu ja ainoat käyttäjät ovat ohikulkijat, jotka koittavat päästä mäelle liukastumatta. Itäreunalla on luontoa, mutta se ei ole sillä tavoin arvokasta luontoa, että sen säästämiseksi kannattaisi uhrata suurempi alue luontoa toisaalla. Siksi siihen rakennetaan tiiviitä puukerrostalokortteleita, jotka tuovat samalla asuntoja yliopistokampuksen yhteyteen, erinomaisen liikenneyhteyksien viereen. Ilmastonmuutoksen ja luontokadon torjunnan näkökulmasta se on hyvä paikka rakentaa.

3.5 LUONTO IHMISEN RINNALLA

Vihreässä kaupungissa luonto kuuluu kaikkialle, ei vain sille erikseen osoitetuille viheralueille. Kun myös rakennettu ympäristö on täynnä elämää, se mahdollistaa ihmisille enemmän kosketusta luontoon, tekee kaupunkiympäristöstä kiinnostavaa ja vuodenaikojen mukana elävää, tukee kaupungin toimintaa erilaisin ekosysteemi-palveluin⁷ sekä tarjoaa monille kasveille ja eläimille elinympäristöjä.

7 Ekosysteemi-palveluilla tarkoitetaan ekosysteemien tuottamia ilmaisia, aineellisia ja aineettomia hyötyjä ihmiselle. Niitä ovat mm. puhdas vesi, kasvien tuottama happi, ravintokasvien pölytys, maaperämikrobien terveyshyödyt ja kauniin maiseman tuottama kokemus. Yleisemmin ekosysteemi-palvelut tarkoittavat kaikkea ekosysteemin olemassaolon ihmiselle tuottamaa hyötyä.

Ja samalla se on osin poikkeus edellisen luvun dilemmaan, koska ihmisten rinnalla elävälle luonnolle ei ole varattu erillisiä alueita.

Viherkatot ovat hyvä esimerkki luontopositiivisesta eli luonnon tilaa parantavasta ratkaisusta. Niiden ensisijainen tarkoitus on toimia sadeveden viivyttyinä ja siten vähentää hulevesitulvia, mutta samalla ne tarjoavat kukkakedon, joka auttaa pölyttäjiä liikkumaan kaupungissa, sekä mahdollisesti linnulle pesän ja upean elävän katto-terassin. Siksi olemme linjanneet, että uusissa tasakattoisissa taloissa tulee olla viherkatto.

Ihmisen silmien tasolla hieno esimerkki luontopositiivisesta ratkaisusta on Kalasatamasta Pasilaan kulkevan ratikan 13 reitti. Erityisesti Hermannin rantatiellä ja Vallilanlaaksossa on monipuolista viherrataa, ei vain nurmikkoa vaan erilaisia niitty- ja pensas- kasveja, lahopuuta eri muodoissaan, ja myös ratikkapysäkit ovat upeita kukkaketoja. Verrattuna aiempaan ratikan rakentaminen on lisännyt luonnon monimuotoisuutta. Myös Kaivokadulle suunnitellaan runsaasti lisää viherpintaa, joka samalla auttaa tämän vanhan täyttömaan tulvariskien hallinnassa.

Kaduilla tärkein ja suosituin luontoelementti ovat katupuut, joita kaupunki on viime vuosina istuttanut valitettavan vähän uusille kaduille. Helsingissä on uusilla tai uudistetuilla kaduilla vähemmän puita kuin itse haluaisin. Suurin syy tähän on tiukat määräykset: suurten puiden tulee olla 6 metriä talon seinästä, istutuskaistan tulee olla 3 metriä leveä ja juurille tulee varata riittävä tila. Riittävä tila edistää puiden hyvinvointia, mutta esimerkiksi Bulevardilla ei olisi näillä säännöillä yhtäkään puuta. Erityisesti vaatimus 6 metrin etäisyydestä taloihin estää puiden istuttamisen useimmilla kaduilla, koska jalkakäytävät ovat harvoin niin leveitä. Luonnossa puita kasvaa kaikkialla minne vain suinkin voi juurtua, ellei joku märeh-tijä pistä taimia poskeensa. Siksi oma ajatukseni on, että kaupungis-akin voisimme sallia puiden kasvaa myös paikoissa, jotka eivät ole aivan täydellisiä.

Juuritila on kuitenkin todellinen rajoite, mutta täysin mahdollinen ratkaista. Katujen alla menee kaukolämpöjohtoja, vesijohtoja, viemäreitä, sähköjohtoja, telekaapeleita ja vaikka mitä. Käytännössä moni katu on lähes reunasta reunaan täynnä erilaisia putkia, jokainen edellisen vieressä. Tämä on estänyt puiden istuttamista esimerkiksi Hämeentiellä. Ratkaisu olisi laittaa erilaisia putkia päällekkäin. Tämä on haitta sille, jonka putket joutuvat alimmaksi, koska korjaustöiden tekeminen vaikeutuu selvästi. Siksi ratkaisun tehokas käyttäminen ilmeisesti edellyttää lainmuutosta, jotta kaupunki voi tämän määrätä.

Katupuut eivät ole ikuisia. Ne voivat elää 60 tai 120 vuotta, jotkut lajit pidempäänkin, mutta kaikki elävä kuolee lopulta, eikä katu ole helppo elinympäristö puulle. Ja koska ne eivät saa kaatua ihmisten päälle, katupuut aina lopulta kaadetaan. Erityisesti siisteissä riveissä kasvavat puut kaadetaan kerralla. Jos rivistön väliin lisätään puita yksitellen, ne jäävät naapureidensa varjoon ja kitukasvuisiksi. Näin vältetään paljaalta vaiheelta, mutta haittana rivistö on aina huonovointisemman näköinen. Sen takia rivi uusitaan yleensä vähintään kortteliväli kerrallaan. Lisäksi jos aivan puiden vieressä tehdään suurta remonttia – esimerkiksi viemäriputkien uusimista – hyväkuntoinenkin puurivi voidaan joutua uusimaan.

Siksi jokaisella esplanadilla ja bulevardilla (kaduilla, joilla on puurivejä) on luontainen kiertonsa: Ensin puut ovat nuoria ja katu avara ja valoisa. Vuosikymmenten myötä puut kasvavat ja muodostavat katon kadulle ja peittävät talot näkyvistä. Ja lopulta palataan alkuun. Ei ehkä ihmisiässä, mutta kaupungin iässä puukujanne on vain yksi sykli, joka alkaa taas alusta.

Traagisempi kohtalo on sisäpihoilla, jotka on rakennettu parkkihallin päälle. Maavaraisella pihalla puut voivat elää luontaisen elämänsä loppuun ja uusia puita voidaan istuttaa vähitellen niin, ettei piha ole koskaan paljas. Sen sijaan pihakannen päällä ei vehreä piha säily, koska noin 30 vuoden jälkeen kansi pitää huoltaa ja sen

vesieristykset uusia. Sitä varten kaikki kannen päällä olevat puut, nurmikot ja pihavajat pitää karrätä pois, että betoni saadaan esiin. Siksi pihakansilla ei koskaan nähdä suuria puita ja siksi Merihakakin tunnetaan betonistaan, ei puistaan (vaikka piha ilman autoja voisi muuten olla upea metsä). Sama koskee myös toreja, joiden alla on parkkihalli. Esimerkiksi Maistraatintori Länsi-Pasilassa raivattiin puista pari vuotta sitten tämän takia.

Osin tästä syystä viime vuosien uusissa kaavoissa ei enää ole juurikaan tehty parkkihalleja pihojen alle, vaan sen sijaan erillisiä parkkitaloja. Niissäkin on omat ongelmansa, mutta ratkaisu mahdollistaa paljon vehreämmät ja elävämmät sisäpihat.

Uudessa rakennusjärjestyksessä veloitetaan säästämään tontilla ne puut, joita ei ole välttämätöntä kaataa rakentamista varten. Ajatus on, että siellä missä pihat ovat maanvaraisia, myös uusilla alueilla voisi olla suuria puita heti aluksi.

Samalla kun ihminen istuttaa kaupunkiin kasvillisuutta, hän tekee siitä mahdollisen kodin myös muille eläimille kuin itselleen. Takavuosien kanirajähdyks on jäänyt historiaan, mutta nyt rusakoita kohtaa Kallion kaduilla ja ketun voi nähdä jopa Senaatintorilla. Puhumattakaan siitä, että huuhkaja pesi Forumin katolla ja merikotkakin Vanhankaupunginlahdella. Liito-oravia liikkuu Töölössä ja uhanalaiselle nokikanalle Töölönlahti on yksi Etelä-Suomen parhaita pesintäpaikkoja.

Kaupunkiluonnon ehkä röyhkein esimerkki on kuitenkin valkospokihanhi. Pääosa hanhista lentää Suomen yli Keski-Euroopan talvilaitumiltaan kohti Jäämerta, mutta 1990-luvulla Korkeasaaren eläintarha vapautti muutamia hoitamiaan hanhia ja ne päättivät, että Helsinki on oikeastaan aika kiva kesäkaupunki ja hyvä paikka kasvattaa poikasiaan. Ja siitä lähtien kaupungin suosio valkospokien joukossa on vain kasvanut ja yhä useampi päätti samoin. Toisin kuin moni laji, valkospokihanhi ottaa oman tilansa kaupungissa itsevarmasti. Kun ihminen näkee puistossa hyvän piknik-nurmen, hanhen

mielestä siinä on buffet hänen poikasilleen. Joten sinne hanhi marsittaa poikueensa, ja ohikulkijoiden sopii antaa tietä. "Hanhiongelma" on mahdollista ratkaista, kun hyväksytään lähtökohdaksi hanhien oikeus olla olemassa. Suunnitellaan ne alueet, joilla ihmiset haluavat istuskella niin, että hanhet menevät mieluummin toisaalle.

Luonnon – myös kaupunkiluonnon – hienoin piirre on, että se ei koskaan ole täysin ihmisen kontrollissa, vaan elää ja leviää omilla ehdoillaan. Yksi kaupunkiluonnon eduista onkin, miten se voi opettaa meille nöyryyttä: vaikka rakensimme tämän kaupungin, emme ole yksin täällä, ja nämä maat ovat meillä vain lainassa luonnolta.

TEESEJÄ KAUPUNKILUONNOSTA

- Luonnon monimuotoisuus on välttämätöntä ihmiskunnan selviämiseksi. Sitä pitää suojata kaikkialla. Ei riitä suojella harvinaisia lajeja, vaan myös tavallisia lajeja pitää suojella harvinaistumiselta.
- Käynnissä on maailmanlaajuinen ihmisen aiheuttama luontokato, josta uhkaa tulla yhtä suuri sukupuuttoaalto kuin dinosaurusten kuollessa. Tästä ihmiskuntakaan tuskin selviää, ihmissivilisaatio varmasti ei.
- Helsinki on sitoutunut pysäyttämään luonnon heikentymisen alueellaan vuoteen 2030 mennessä. Se tulee asettaa kaiken rakentamisen reunaehdoksi.
- Helsingissä on paljon vanhaa metsää ja muita arvokkaita luontoalueita, koska kaupungissa ei ole harjoitettu metsätaloutta
- Suurin uhka luonnolle Helsingin seudulla on laajeneva pientaloasutus. Se yksin aiheuttaa neljänneksen seudun metsäkadosta. Kerrostalorakentaminen vain 5 prosenttia, vaikka asukkaita on monikertaisesti.
- Arvokkaiden luontoalueiden tulee ensi sijassa antaa olla rauhassa, toissijaisesti minimoida haitat ja kolmantena, siltä osin kun edelliset eivät onnistu, haitat voidaan kompensoida toisaalla.
- Käytännössä ekologinen kompensatio sopii korvaamaan alueita, joiden luontoarvot ovat kohtalaisia, ei arvokkaimpia.
- Luonnon arvo luontona ja monimuotoisuutena on eri asia kuin sen virkistysarvo ihmisille ja usein nämä tavoitteet ovat ristiriidassa, koska luonnosta nauttiva ihminen myös kuluttaa sitä.
- Luonnonläheisimmät asuinalueet aiheuttavat usein eniten luontokatoa, tiivis rakentaminen entisillä satamakentillä vähiten.

- Puiden, viherkattojen ja muun luonnon lisääminen rakennetuille alueille ei suuresti torju luontokatoa, mutta tuottaa kiinnostavampaa ja viihtyisämpää kaupunkia.
- Luonto ei koskaan ole ihmisen hallinnassa vaan elää omilla ehdoillaan, myös kaupungissa.

4. KESTÄVÄ LIIKENNE

Liikenne on eniten kaupungin rakenteeseen ja toimintaan vaikuttava elementti. Kautta historian kaupunkien rakenne ja muoto on ollut seurausta käytössä olevista liikennevälineistä.

Ihmiset käyttävät liikkumiseen paikasta toiseen keskimäärin vähän yli tunnin päivässä. Tämä Marchettin vakiona tunnettu aika on yllättävän vakaa kaikkina eri aikoina ja kaikissa ihmispopulaatioissa⁸. Tarjolla oleva teknologia ja liikenneinfrastruktuuri vaikuttavat siihen, kuinka pitkiä matkoja ihmiset tekevät, mutta ei juurikaan siihen, kuinka kauan he siihen käyttävät. Tätä kautta liikenne määrittää, kuinka suuria kaupungit ovat – ja minkä kokoiset kaupungit alkavat hajautua monikeskustaisiksi.

Toisaalta liikenne myös vie tilaa. Helsingin maa-alasta liikenteeseen käytetään noin neljännes – suunnilleen saman verran kuin asumiseen. Suurin osa liikennealasta on tie- ja katuverkkoa, vähäisempi osa ratoja, ratapihoja ja satamaa. Sillä rakennetaanko paljon vai vähän tilaa vievää liikenneinfrastruktuuria on valtava merkitys sekä koko kaupungin tasolla että kyseisen infran lähiympäristössä.

Tässä luvussa käsittelen lähinnä ihmisten liikkumista kaupungissa. Tavaraliikenteen tarpeita käsittelen elinkeinonäkökulmasta luvussa 8. Kaupungin elinvoima.

Liikenne syntyy siitä, että ihmiset haluavat jostain jonnekin. Heillä on tarve päästä jonnekin ja sinne pääsemisestä on heille

8 Marchetti itse puhui tunnin käyttämisestä liikkumiseen, mutta hän käsitteli lähinnä työmatkoja johtuen datasta, johon hän argumenttinsa perusti. Eri tavoin laskemalla on matka-aikabudjetiksi saatu lukuja tunnin ja puoleltoista välillä.

hyötyä tai iloa. Se ei siis ole turhaa. Mutta liikkuminen on kuitenkin väline päästä jonnekin. Jos ihmiset ovat jo valmiiksi siellä minne haluavat, heidän ei tarvitse liikkua. Ja jos he ovat lähempänä, heidän tarvitsee liikkua vähemmän. Liikenteen määrä metreinä ja kilometreinä ei siis ole vakio, vaan on muuttunut historian saatossa hyvin paljon.

Kaikki liikenne aiheuttaa myös haittoja. Jo mainitsemani tilankäyttö on kaupungeissa ehkä merkittävin liikenteen haitta: siinä missä on katu ei voi olla talo tai puisto. Siinä missä on ratapiha ei ole kaupunginosaa. Ja siinä missä kulkee pyörätie ei kasva puu (paitsi Merikannontielle). Liikenne aiheuttaa myös melua, ilmansaasteita ja onnettomuuksia, jotka kaikki tappavat ihmisiä ja aiheuttavat eloon jäävillekin terveyshaittoja. Pääosa näistä haitoista liittyy henkilöautoihin, mutta pienemmässä määrin myös bussit aiheuttavat saasteita, ratikat kirskuvat kurveissa ja myös pyöräonnettomuudessa voi kuolla.

Kaikki liikenne vaatii myös infrastruktuuria: katuja, raiteita, portaita, laitureita ja niin edelleen. Kävelen ja pyörällä voi periaatteessa liikkua maastossakin, mutta käytännössä suuria ihmismääriä varten tarvitaan rakennettu väylä, vaikka kaikki kävelisivät. Jotta haittoja toisille kaupunkilaisille voidaan rajata ja julkiset investoinnit kohdentaa järkevästi, liikennettä on pakko suunnitella. Tämä luku kuvaa eri liikennemuotojen roolia kestävästi suunnitellussa ja hyvin toimivassa kaupungissa ja antaa suuntaviivoja, miten niitä kannattaa suunnitella.

4.1 KAUPUNGIT OVAT SYNTYNEET KÄVELYN VARAAN

Kaupungeja on ollut olemassa vajaat 10 000 vuotta. Tästä ajasta 98 prosenttia kaupungit rakentuivat kävelyn varaan – muut kulkevat ovat nousseet merkittävään rooliin vasta viimeisen 200 vuoden aikana. Ja edelleen jalankulku on käytännössä osa jokaista matkaa,

sen alussa ja lopussa, kuljettiin siinä välillä miten tahansa. Kaikki eivät tietenkään voi kävellä, mutta liikennesuunnittelussa pyörätuolit ja hitaat sähkökulkimet lasketaan myös jalankulukuksi, koska niillä kuljetaan kävelyvauhtia. Siksi jalankulku on kaikkien kulkutapa – ainoa sellainen. Pyörätuolien ja heikosti kävelevien huomioimisesta kirjoitan luvussa 10. Kaupunki kaikille.

Jalankululle on ominaista melko hidas vauhti – noin 5 km/h – ja se, että kävelijä on jatkuvasti välittömässä vuorovaikutuksessa ympäristönsä kanssa: hän näkee talot kadun varrella, väistää vastaantulijoita, ehkä pysähtyy katsomaan näyteikkunaa tai juttelemaan tuttujen kanssa. Hän kastuu sateessa ja ehkä juoksee suojaan seuraavan talon lipan alle.

Tämä välitön yhteys ympäristöön erottaa jalankulun kaikesta ajoneuvoliikenteestä ja sen takia kävelyssä korostuu reittien sujuvuuden lisäksi niiden viihtyisyys. Onko kävelyreitillä kova meteli, liian läheltä kulkevia autoja tai yleisesti pelottavaa ja epämiellyttävää? Tutkimuksissa on havaittu, että miellyttävässä ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään merkittävästi pidempiä matkoja.

Tätä ominaisuutta kutsutaan käveltävyydeksi: onko kadulla tai vaikka koko keskustassa helppoa ja sujuvaa kävellä, houkuttaako se ihmisiä kävelemään? Käveltävyys koostuu ainakin seuraavista osatekijöistä:

- Sujuvuus: tuntuuko reitti siltä, että se vie minua oikeaan suuntaan?
- Selkeys: ymmärrätkö miettimättä, miten tässä kannattaa kävellä?
- Turvallisuuden tuntu: tarvitseeko koko ajan varoa?
- Miellyttävyys: Onko tässä kiva kulkea, vai häiritseekö meteli, haju, ympäristön rumuus tai muu tekijä?
- Kiinnostavuus: Onko ympäristössä asioita, joita katsella tai joiden ääreen pysähtyä?

Yhteenvetona voisi sanoa, että jalankulku on paitsi tapa liikkua, samalla myös tapa olla kaupungissa, eikä näitä osia voi erottaa toisistaan.

Ehkä johtuen jalankulun muusta liikenteestä poikkeavasta luonteesta se on perinteisesti melko lailla unohdettu liikennesuunnittelussa – jopa siinä määrin, että monissa maissa liikennetilastointi ei sisällä jalankulkua lainkaan. Eikä meilläkään vaikutuksia kävelymatkoihin yleensä lasketa, kun liikennehankkeiden hyötyjä ja kustannuksia arvioidaan. Esimerkiksi kun rautatieasemalle lisättiin 2011 junien eteen ns. päätepuskimet, jotka parantavat turvallisuutta, samalla 250 000 ihmisen päivittäistä matkaa pidennettiin noin 20 sekuntia. Se tarkoittaa vajaan 300 000 tunnin vuotuista hukkaa, mikä normaaleilla liikennesuunnittelun laskukaavoilla vastaa kymmenien miljoonien kertakustannusta. Tätä kustannusta ei kuitenkaan koskaan laskettu, eikä arvioitu, olisiko riittävä turvallisuusparannus ollut tehtävissä vähemmillä haitoilla.

Helsingin strategiassa, yleiskaavassa ja monessa muussa dokumentissa jalankulku nostetaan kaikista kulkumuodoista ensisijaiseen asemaan. Käytännössä tätä ei kuitenkaan tapahdu, koska keinoja jalankulun priorisointiin ei ole määritelty eikä osata. Tältä osin liikennesuunnittelun käytännön toiminnan ja myös opetuksen tulee kehittyä.

Tämä kirja ei riitä kuvaamaan, mitä kaikkea jalankulun priorisointi suunnittelussa käytännössä tarkoittaa. Havainnollistuksena voin kuitenkin esittää muutamia suuntaviivoja:

- Keskustassa ja muilla alueilla, joilla jalankulkua on paljon, kävelyreitit mietitään ensin mahdollisimman sujuviksi ja miellyttäväiksi (siis käveltäviksi) ja autoliikenne sovitetaan niihin rajoihin, mitä käveltävyyttä haittaamatta voidaan sallia. Nykykäytäntö toimii suunnilleen päin vastoin.

- Keskustassa lähtökohtana pitäisi olla, että kävelijä voi ylittää ajoradan turvallisesti mistä kohtaa tahansa ja lähes koska tahansa. Kaikki tätä hankalampi on kävelyn hankaloittamista, johon pitäisi olla erityinen syy. Konkreettisesti risteyksissä voi tällöin olla korkeintaan yksi autokaista kumpaankin suuntaan ja autojen ajonopeuden tulee olla hiljainen, korkeintaan 30 km/h.
- Kaavoitettaessa uusia asuinalueita mietitään alueelta kävely-yhteydet läheisille metro-/juna-asemille, bussi-/ratikakapysäkeille, kouluihin ja muihin merkittäviin kohteisiin sekä naapurikaupunginisiin. Näiden reittien sujuvuus sekä käveltävyys varmistetaan, vaikka se tarkoittaisi esimerkiksi autoliikennettä haittaavia suojaiteita.
- Suunniteltaessa uusia joukkoliikennelinjoja pysäkeiltä ja asemilta mallinnetaan todelliset kävelyetäisyydet alkaen ratikan/tms. ovelta kaikkien talojen oville ja pysäkkisijoittelu sekä rakenneratkaisut mietitään pyrkien näiden etäisyyksien minimointiin.

Konkreettisimmin käveltävyyden vaatimus nousee esiin keskustassa. Helsingin kävelykeskustan kehitys on laahannut vuosia, joskin viime vuosina sitä on ilahduttavasti alettu lopulta laajentaa. Käsittelen keskustan elinvoimaa laajemmin luvussa 8.4 Keskustan elinvoima, mutta myös tässä on hyvä nostaa esiin, että siinä on merkittävältä osin kyse käveltävyydestä: Keskustan sisäisestä liikenteestä pääosa tapahtuu kävellen, asiakkaat astuvat kauppoihin kävellen ja yksi keskeisiä tekijöitä, jotka vaikuttavat siihen tulevatko ihmiset keskustaan on, onko siellä miellyttävää kävellä. Siksi keskustassa jalankulku ja käveltävyys on elävän keskustan ylläpitämiseksi välttämätöntä asettaa muun liikenteen ja erityisesti autoliikenteen edelle.

Helsingin Kaivokadulla suunnitellaan joukkoliikennekatua ja kävelyaluetta päärautatieaseman edustalle, jossa nyt kulkee neljä autokaistaa, kaksi ratikkakaistaa, pyörätie ja parkkipaikka. Maan vilkkaimmalla kävelyosuudella kävely on asetettu prioriteetissa lähes viimeiseksi. 50 000 kävelijää seisoo valoissa, jotta 12 000 autoilijaa saa mennä ensin.

Nyt kaupunki onkin suunnitellut muutosta, jossa Kaivokadulta poistuu autoliikenne kokonaan ja suurin osa kadusta muuttuu katuaukioksi. Ratikat pysyvät ja pysäkkien määrää lisätään, jotta pikaratikatkin pääsevät sujuvasti keskustaan. Muutosta mallinnettaessa havaittiin, että kokonaisuutena liikenne sujuvoituu ja keskustaan tulevien ihmisten määrä kasvaa 0,5 prosenttia, mikä on yhden kadunpätkän muutokselle paljon. Nopeutuneet kävelymatkat rautatieasemalta sekä ratikoiden sujuvampi kulku tuottavat ihan pelkästään säästyneitä minutteja laskien selvästi suuremman hyödyn kuin autoilijoille koitua hidastus. Sen päälle tulevat viihtyisyyden ja keskustan elinvoiman kasvun hyödyt.

4.2 RAITEET YHDISTÄVÄT

Jokaisen suuren kaupungin liikenteen ydin on rataverkosto. Mikään muu kuin raideliikenne ei kykene liikuttamaan suuria joukkoja ihmisiä paria kilometriä pidempiä matkoja. Tampereella tarvitaan ratikka, mutta Helsingin kokoluokassa tarvitaan lisäksi raskasta raideliikennettä eli junaa tai metroa – jotka meillä onkin molemmat.

Helsingin liikenne perustuu vahvasti raskaaseen raideliikenteeseen, jolla ihmiset kulkevat keskustaan idästä, lännestä ja pohjoisesta viidestä eri suunnasta. Syntyvää kuviota kutsutaan kaupunkirakenteen sormimalliksi: siinä kantakaupunki on kämmen ja viiden raiteen lähialueet muodostavat viisi sormea. Kun suurin osa asutuksesta keskittyy tämän käden alueelle, voidaan asukkaille

tarjota hyvä yhteys keskustaan. Sormimallin nimi on lainattu Kööpenhaminasta, jossa kartta lisäksi muistuttaa käden kuvaa, toisin kuin Helsingissä.

Raskaiden raiteiden merkityksen näkee hyvin keskustaan saapuvien ihmisten määrässä. Ruuhkaa on tietenkin kaikissa välineissä, mutta kulkevissa ihmismäärissä on suuri ero. Jokaisena arkipäivänä keskustaan saapuu 290 000 ihmistä. Heistä yli puolet saapuu junalla tai metrolla, vaikka junilla on vain yksi asema keskustassa ja metrolla yksi linja keskustan läpi. Ajoittain ruuhkautuneista kaduista huolimatta autolla saapuu vain vajaat 60 000 ihmistä eli noin viidennes.

Sormimalli oli kuuminta hottia joskus 1970-luvulla. Se toimi kaupungissa, jossa valtava enemmistö matkoista suuntautui keskustaan, missä työpaikat ja kaupat olivat. Maailma kuitenkin muuttuu. Joka vuosi aiempaa pienempi osuus matkoista suuntautuu keskustaan ja aiempaa suurempi osa ihan joka suuntaan. Tämä on haastanut joukkoliikennejärjestelmämme vanhat periaatteet. Raskaat raiteet ovat kalliita. Niitä kannattaa tehdä vain paikkoihin, joissa kulkee todella paljon väkeä. Lontoossa ja Pariisissa riittää matkustajia kymmenille metrolinjoille, jolloin metroverkko muistuttaa huumeita syöneen hämähäkin tuotosta, mutta Helsingissä ei. Meillä sellaisia ihmismääriä liikkuu oikeastaan vain säteittäin kohti keskustaa. Metron korkean hinnan ehkä suurin ongelma on, että kalliita suunnitelmia ei koskaan toteuteta. Kun Viikkiä suunniteltiin 1990-luvulla, sinne oli tarkoitus vetää pian metro. Tänään, 30 vuotta myöhemmin, metroa ei edelleenkään ole, koska siihen ei ollut varaa. Näinä vuosina on ollut varaa tehdä vain yksi uusi metrohaara – Länsimetro.

Siksi uudet raiteet ovat nykyään pääosin ratikoita. Ratikka on monella tapaa erinomainen liikenneväline. Se on mukava matkustaa, helppo löytää, pysyvä ja luotettava. Mutta suurin syy ratikoiden yleistymiseen kaikkialla Länsi-Euroopassa viime vuosikymmeninä

on, että ratikka on kustannustehokas. Länsimetron rakentaminen maksoi noin 100 miljoonaa euroa per kilometri, eikä mikään mahdollinen uusi metrohanke olisi sen halvempi. Raide-Jokeri ja Tampeleen ratikka taas maksoivat 15 miljoonaa kilometriltä ja Laajasalon ratikka 26 miljoonaa, vaikka siinä tehdään Suomen pisin silta. Eli yhden 10 kilometrin metron hinnalla voidaan tehdä viisi 10 kilometrin ratikkaa. Vaikka metron tarjoama palvelu on osin parempi kuin ratikan, ei se ole viisi kertaa parempi.

Aloitin itse kaupunginvaltuustossa 2013 ja junailin kaupungin strategiaan projektin ratikoiden kehittämiseksi. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Helsinki on päättänyt neljän pikaratikkalinjan rakentamisesta ja viidennestä päätetään ehkä jo ennen kuin tämä kirja tulee painosta. Poikittaislinjoista Raide-Jokeri yhdistää kaikki raskaat raiteet toisiinsa poikittain Itis–Ogeli–Haaga–Lepävaara–Otaniemi. Ulommas poikittain ollaan rakentamassa Vantaan ratikkaa Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta lentoasemalle. Jokeri 2 taasen kulkisi Vuosaaresta Malmille ja ehkä Myyrmäkeen. Neljäs poikittainen linja on sisempänä kaupungissa kulkeva Pasilan kautta suunniteltu Jokeri 0, joka yhdistäisi Pasiilaan Meilahden, Kalasataman, Herttoniemen ja ehkä Itäkeskuksen sekä Otaniemenkin.

Myös raskaiden raiteiden sormien väliin tarvitaan uusia raiteita. Laajasaloon tehdään ratikkaa ja Vihdintielle Haagan länsipuolelle on päätetty kiskoista. Suunnitelmissa on myös Lahdentien vartta kulkeva ratikka Viikkiin ja Malmille entisen lentokentän kautta sekä toinen Mäkelänkadun uutta bulevardia pitkin Pakilaan.

Syntyvä kokonaisuus on raideliikenteen verkostokaupunki. Hämähäkinseittä muistuttava verkosto mahdollistaa kohtuullisen sujuvat joukkoliikennematkat lähes mistä vain ja minne vain. Kulje ensin lähimmälle raiteelle kävellen, pyörällä tai liityntäbussilla ja siitä pääset yhdellä tai kahdella raidematalla määränpäsi lähelle. Tavoitteena on, että kaikkialla Kehä I:n sisällä olisi reipas kävely-

matka tai korkeintaan lyhyt pyörämatka lähimmille raiteille.

Ratikka ei kuitenkaan ole itsetarkoitus – mikään liikenneväline ei ole – vaan väline ihmisten liikkua. Joskus kuulee sanottavan, että asuntoja kaavoitetaan ratikkaa varten, että saataisiin matkustajia. Väitteessä on sekoitettu syy-seuraussuhteet. Asuntoja kaavoitetaan, jotta ihmiset voisivat asua, ja ratikka rakennetaan, jotta nämä asukkaat voisivat liikkua. Toki asunnot ja ratikka liittyvät yhteen: jos asukkaita on paljon vähemmän, eivät he tarvitse ratikkaa vaan mahtuvat bussiin (yksi moderni ratikka vastaa matkustajamäärältään 2–3 bussia).

Ratikkahanke onkin aina kaupunkikehittämishanke: kyse ei ole vain liikenteestä, vaan siitä minne rakennetaan asunnot ja työpaikat uusille asukkaille. Ratikan kanssa samanaikaisesti myös alue, jolle se rakennetaan, muuttuu. Esimerkiksi Jokerin varteen ollaan rakentamassa asunnot 22 000 asukkaalle lähivuosina. Ratikka mahdollistaa nämä asunnot; ilman sitä olisi voitu rakentaa paljon vähemmän. Mutta asuntoja ei tehty ratikkaa varten vaan ihmisiä varten.

Jyrkin esimerkki ratikan tuomasta muutoksesta on Laajasalo. Tähän asti se on ollut noin 10 kilometrin päässä keskustasta oleva väljätkö lähiö, jonne kulkee joukko liityntäbusseja Herttoniemestä ja asukkailla tuppaa olemaan auto tai kaksi. Muutaman vuoden kuluttua se onkin 5 kilometrin päässä keskustasta oleva ratikkakaupunginosa, jonka asukasluku on tuplautunut ja kerrostalot korkeita. Kaupunginosa on muuttunut aivan toiseksi, Torpparinmäestä on tullut Arabianranta.

Tällainen muutos ei tietenkään ole kivuton. Osa Laajasaloon aikoinaan muuttaneista on halunnut nimenomaan kauemmas keskustasta ja ihan oikeutetusti kokee, että heidän kaupunginosansa ”varastetaan” heiltä. Toisaalta niin varmaan kokivat myös ne mökkiläiset ja huvila-asukkaat, jotka olivat Laajasalossa ennen nykyisten lähiöiden rakentamista. Kasvavassa kaupungissa muutos on väistämätön osa elämää, mutta jotta se ei olisi kohtuuton, pitäisi pyrkiä

siihen, että kullakin alueella myös nykyiset asukkaat saavat jotain parempaa eivätkä koe vain menettävänsä.

Raiteet eivät tietenkään ole ainoaa joukkoliikennettä. Myös busseilla on tärkeä roolinsa Helsingissä. Siinä missä suurimmat ihmisvirrat kulkevat junalla ja metrolla ja keskikokoiset ratikalla, yhteyksille, joilla käyttäjiä on vähemmän, bussi on paras kulku-neuvo. Tällaisia yhteyksiä on paljon eri raiteiden väleissä sekä myös liityntänä lähimmille raideasemille.

Joskus 1900-luvulla kaupunkia suunniteltiin niin, että joka lähi-östä meni oma suora bussi Rautatientorille tai Kamppiin. Toimin-tamalli muuttui kestävämmäksi jo 1970-luvulla, kun pääkaduilla seisoivat bussiruuhat ja toreilta loppui tila. Bussien kapasiteetti ei vain riittänyt enää kasvavan kaupungin tarpeisiin. Siksi tehtiin itään metro ja myöhemmin länteenkin sekä lisää lähijunia ja uusimpana nyt ratikoita lähiöihin. Luultavasti tulevaisuudessakin on myös kes-kustaan kulkevia busseja, mutta niiden määrä vähenee pikkuhiljaa yhä useamman korvautuessa raiteilla.

4.3 PYÖRÄLIIKENNE, SKUUTIT JA UUDET KEVYET SÄHKÖVEHKEET

Joukkoliikenne toimii siellä missä on joukkoja ja jalankulku alle parin kilometrin matkoilla. Kaupunkia olisi kuitenkin vaikea rakentaa pelkästään näiden varaan, aina on matkoja, jotka mene-vät harvinaisempia reittejä tai hankalaan aikaan ja ovat liian pitkiä käveltäviksi. Aina on myös ihmisiä, jotka kulkevat mieluummin omia polkujaan eivätkä muiden joukossa. Siksi tarvitaan yksilöllisiä liikennevälineitä.

Vanhin ja edelleen merkittävin kevyt yksilöllinen kulkuneuvo on polkupyörä, joka keksittiin 1880-luvulla. 1930-luvulle mennessä pyörät olivat Suomessakin vallanneet kaupunkien kadut ja muutta-

neet tapaa, jolla maaseudulla pariuduttiin. Helsingissä arvioidaan pyörällä tehdyn 1930-luvulla noin 30 prosenttia matkoista, Oulussa jopa yli 70 prosenttia. Uusi nopeampi tapa liikkua teki etäisyyksistä lyhyempiä.

Sittemmin pyöräliikenteen rooli on pienentynyt Helsingissä 10 prosentin tuntumaan, mutta esimerkit kuten Kööpenhamina ja kotimaassa Oulu sekä Joensuu osoittavat, että sillä voi olla merkittävä rooli nykyaikaisessakin kaupungissa.

Helsinki satsaa tällä hetkellä kymmeniä miljoonia pyörateiden rakentamiseen, jotta pyöräliikenteen osuus kasvaisi. Tavoite ei kuitenkaan ole – eikä voikaan olla – että kaikki pyöräilisivät. Mutta koska pyöräliikenne on kaupungin näkökulmasta halvinta pidemmän matkan liikennettä ja samalla tuottaa terveyshyötyjä, jotka vähentävät kustannuksia, jokainen matka joka poljetaankin pyörällä autolla ajamisen tai joukkoliikenteen sijasta on hyödyksi kaikille. Karkeassa taloudellisessa laskelmassa jokaisen pyörateihin käytetyn euron laskettiin tuottavan kahdeksan euron hyödyt kaupungille.

Erityisesti sähköpyörät mahdollistavat pidemmät matkat ja korvaavat monella auton työmatkalla. Vuonna 2021 tuli työnantajille mahdolliseksi tarjota työntekijöille työsuhteauton sijasta työsuhdepyörä vastaavalla veroedulla. Vuoden 2023 lopussa työsuhdepyöriä oli Suomessa jo 74 000, mikä on enemmän kuin työsuhteautoja.

Keskeinen elementti pyöräinvestoinneissa ovat baanat – selkeät ja sujuvat väylät, jotka mahdollistavat pyöräilyn myös toiselle puolelle kaupunkia ja ilman että tarvitsee katsoa navigaattorista reittiä. Riittävä leveys, mäkien välttäminen ja lumien siivous talvella ovat keskeinen osa baanaa, mutta niin on yhtä lailla selkeä opastus ja punainen asfaltti, josta väylän jatkuvuuden tunnistaa helposti. Nimensä baanat saivat Kampin ja Töölön väliseen satamaradan kuilun 2012 rakennetulta pyörätieltä. Ironisesti tämä ”alkuperäinen baana” ei itse asiassa täytä baanoille asetettuja laatuvaatimuksia ja pitäisikin korjata. Suunnitelmissa baanojen verkko kattaa koko kau-

pungin, mutta toistaiseksi rakentaminen on vielä pala siellä, toinen täällä. Lähivuosina kuitenkin pääradan varren Pohjoisbaanan, metron varren Itäbaanan ja Hietaniemestä Espoon rajalla kulkevan Munkkiniemenbaanan pitäisi rakentua johdonmukaisiksi reiteiksi.

Kaupungin toiminnan kannalta samassa ekologisessa lokerossa pyörän kanssa elävät myös skuutit, segwayt, tasapainolaudat ja muut vastaavat, viralliselta nimeltään kevyet sähköajoneuvot. Ne kaikki soveltuvat erityisesti yksilölliseen 2–10 kilometrin matkojen liikkumiseen juuri silloin kun haluat ja mitä kautta haluat. Niillä kaikilla kuuluu ajaa pyörätiellä tai jos sellaista ei ole, niin ajoradalla – eikä koskaan jalkakäytävällä. Terveystyötyönsä sähkövehkeet jäävät poljettavia jälkeen, mutta mahtuvat pyörien tapaan kulkemaan melko pienessä tilassa eivätkä saastuta ympäristöään.

Siinä missä kaikki muut tässä luvussa käsitellyt liikenneteknologiat ovat peräisin 1800-luvulta, on myös eräs uusi keksintö, joka on alkanut muuttaa kaupunkeja. Tämän vuosituhannen merkittävin keksintö kaupunkiliikenteessä ovat vuokrattavat kevyet kulkuneuvot – siis kaupunkipyörät ja vuokraskuutit. Joukkoliikenteen ja erityisesti raskaan raideliikenteen ongelma on, miten matkustajat kulkevat viimeiset sadat metrit tai kilometrin pari asemalle, joita ei koskaan ole tarpeeksi tiheässä. Matkat ovat joskus pitkiä käveltäviksi, liityntäbussit ovat hankalia ja jos kovin moni ottaa oman pyörän mukaan junaan tai metroon, tulee siellä ahdasta.

Ongelma korostuu erityisesti Helsingin keskustassa, jossa junalla pääsee vain yhteen kohtaan, Kansallisteatterin taakse Kaisaniemen puiston reunalle tai Oodin nurkalle. Sieltä on 300 metriä Makkaratalolle, 500 metriä Stokkalle, 700 metriä Erottajalle ja kilometri Isoroballe. Tämän ”viimeisen mailin ongelman” helposti vuokrattavat pyörät ja skuutit ratkaisevat kohtalaisesti ja tekevät keskustaan suuntautuvan joukkoliikenteen monelle houkuttelevammaksi kuin mitä se ilman niitä olisi.

Skuuteilla on myös haittansa. Etenkin ensimmäisinä vuosina

onnettomuuksien määrä oli korkea ja parkkeeraus holtitonta. Kaupungin oppiessa huomioimaan ja hallitsemaan uusia välineitä ongelmat ovat vähentyneet merkittävästi, vaikkakaan eivät toki poistuneet. Onnettomuuksia ovat vähentäneet yönopeusrajoitukset ja lautojen kehitys raskaammiksi, parkkeerausta taas on alettu säädellä ja sille on merkitty sallitut paikat.

Suuri ratkaisematon ongelma on jalkakäytävillä ajo. Jotta siitä päästäisiin, pitää laillisesti ajamisesta tehdä turvallista ja houkuttelevaa. Jokaisella kadulla pitää olla turvallinen, sujuva ja laillinen väylä: joko pyörätie, tai ajoradassa tasainen osuus, mukulakivillä kun on lähes mahdoton ajaa skuutilla. Samalla kaikilla keskustan kaduilla, joilla ei ole pyöräteitä pitää nopeusrajoituksen olla sama kuin skuuttien maksiminopeus, eli 25 tai 20 km/h. Vastaavasti jalkakäytäviä ei keskustassa pitäisi tehdä asfaltista, vaan aina kivistä tai laatasta. Oikean paikan ajaa pitäisi olla kätevin ja miellyttävin paikka ajaa, kun nyt infra ohjaa päin vastoin ajamaan siellä missä ei saa.

Vaikka vuokravehkeiden osuus matkoista on edelleen pieni, ne täyttävät lokeroa, jota mikään muu teknologia ei palvele, ja osuus kasvaa. Skuuteilla tehtiin 2022 Helsingissä yhtä monta matkaa kuin taksilla, ja Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä on joinain vuosina ollut käyttöasteeltaan maailman korkein.

Pyörien ja skuuttien yleistymistä Suomessa rajoittaa talvi. Se ei estä pyöräilyä – Oulussa kuljetaan pyörällä talvisin yhtä suuri osuus matkoissa kuin Helsingissä kesäisin – mutta jotta pyöräliikenne voi talvella olla laajojen kansanjoukkojen liikkumistapa, pyöräväylät täytyy pitää ajokunnossa. Näin toimitaan Oulussa ja myös esimerkiksi Joensuussa.

Helsingissä sen sijaan perinteisesti on ensin aurattu lumet ajoradalta pyöräteille ja jalkakäytävälle ja ne on putsattu sitten joskus myöhemmin. Minkä jälkeen väylä ehkä on tai ei ole ajokunnossa. Käytännössä siis koskaan ei voi luottaa siihen, että tavallisella pyö-

rällä pääsee perille, ellei ole valmis ajamaan koko matkaa ajoradalla. Tämä ylläpitotapa on ymmärrettävä, jos tarkoituksaan ei ole, että siitä olisi mitään hyötyä.

Toimiva ratkaisu sen sijaan on antaa palvelulupaus, että keskeiset väylät ovat ajokunnossa aamusta iltaan ja myös pitää tästä lupauksesta kiinni. Kriteeri on nimenomaan ajokuntoisuus, ei se montako tuntia lumisateen loppumisesta jokin toimenpide on tehty. Periaatteessa ajokuntoinen väylä voidaan saada monella eri tekniikalla. Helsingin ilmastossa, jossa lämpötila sahaa usein nollan molemmin puolin, käytännössä toimivin keino on harjata lumi pois heti kun se on satanut ja tarvittaessa sulattaa jäät suolaliuoksella. Tätä onkin pyritty tekemään pääreiteillä. Käytännössä toteutus on ollut milloin mitään. Ongelma ei ole niinkään tekniikassa, vaan kulttuurissa ja organisaatorakenteissa. Kun ei ole totuttu siihen, että pyöriteillä olisi mitään väliä, ei tätä ajattelutapaa ole helppo muuttaa.

Pyörien lisäksi samat talvikunnossapidon haasteet koskevat skuurteja. Ei ole mitään oikeaa syytä, miksi skuurit tai kaupunkipyörät eivät voisi toimia Helsingissäkin läpi talven, kuten on tehty Turussa. Käyttömäärät olisivat varmasti pienempiä ja kustannukset korkeampia, joten koko laajuudessa järjestelmiä tuskin koskaan nähdään talvikäytössä, mutta esimerkiksi keskustan kattava palvelu edellyttäisi vain, että kulkuväylät ja parkkipaikat pidetään käyttökuntoisina.

Yhteiskunnallisesti tärkein huonon talvihoidon ongelma ei kuitenkaan ole haitat pyöräliikenteelle tai skuurteille, vaan se, miten se estää vanhusten ja heikkojalkaisten liikkumista talvella ulkona lainkaan. Tästä kirjoitan laajemmin luvussa 10.4 Harmaantuva kaupunki.

4.4 AUTON ROOLI

Henkilöauto on tehottomin tapa järjestää henkilöliikennettä kaupungissa. Jos pääkadulle lisätään yksi kaista lisää autoja varten, siinä kulkee ruuhkatunnissa korkeintaan 2 000 matkustajaa, todennäköisemmin 1 000. Jos sama tila käytettäisiin bussikaistaan, siinä voisi kulkea 9 000 matkustajaa ja jos ratikkaan, niin jopa 20 000.

Tästä tehottomuudesta seuraa, että mitä enemmän ihmisiä on liikkeellä, sen pienempi osa voi kulkea autolla. Mitä tiiviimpää tai suurempaa kaupunkia rakennetaan, sen pienempi on auton rooli.

Liikenteessä liikennemuodon viemään katutilaan vaikuttaa kulkijan koko ja massa, mutta erityisesti nopeus

ERILAISTEN KULKIJOIDEN VIEMÄ TILA LIIKKEELLÄ OLLESSA

Rauhallisesti kävelevä henkilö 5 km/h

2 m²



Pyöräilijä, 16 km/h

5 m²



Henkilöauto, 50 km/h

140 m²



Lähde: Victoria Transport Policy Institute 2018. "Land Use Evaluation". *Online Transportation Demand Management Encyclopedia*. Luvut muutettu SI-järjestelmään ja pyöristetty.

Kuva 3: Kaupungissa tila on niukka resurssi: siitä on aina pula. Eri liikkumistavat vievät todella erilaisen määrän arvokasta tilaa. Siksi etenkin keskeisillä alueilla on pakko priorisoida tehokkaimpia liikkumismuotoja.

Tokiossa vain 12 prosenttia matkoista tehdään autolla. Suurempi määrä olisi yksinkertaisesti mahdollon. Kaupungin kasvaessa autoilta otetaan tilaa pois, ei lisätä.

On hyvä huomata, että vaikka sähköautot ovat hyvä ratkaisu autoilun käyttövoiman ongelmaan, ne eivät ratkaise tätä tilakysymystä miltään osin, eivätkä myöskään melua tai tien pinnasta nousevia hiukkaspäästöjä kuin korkeintaan pieneltä osin. Sähköautot ovat hyvä ratkaisu tilanteisiin, joihin auto on hyvä ratkaisu. Mutta ne eivät tule olemaan keskeinen liikkumisväline tulevaisuuden kaupunkiliikenteessä sen enempiä kuin fossiiliautotkaan.

Auton luonteva rooli kaupungissa on täydentävä. Aina on ja tulee olemaan tarpeita liikkua, joihin muut välineet eivät hyvin sovi. Esimerkiksi sähköasentajalle, joka kulkee ympäri kaupunkia tekevässä pieniä työkeikkoja kuljettaen laajaa varastoa mukanaan, oma auto on varmasti paras ja ehkä ainoa mahdollinen kulkuneuvo.

Nykyaikainen kaupunki ei toimisi ilman henkilöautoja. Toisaalta nykyaikainen suuri kaupunki ei voisi toimia myöskään niin, että kaikki ajaisivat autolla. Ja mitä harvempi ajaa autolla matkojaan, sen paremmin kaupunki toimii – ja sen paremmin pääsevät liikkumaan autolla ne, joiden omista syistä niin täytyy tehdä. Jokainen valitsee kulkutapansa itse, mutta kaupunkisuunnittelun järkevä tavoite on, että mahdollisimman moni voi valita myös muun tavan liikkua, että mahdollisimman pieni osa ihmisistä pakotetaan autoilemaan.

Helsinkiläisistä onneksi suurinta osaa ei pakoteta autoilemaan. Vuonna 2018 helsinkiläiset tekivät yli 600 000 matkaa päivässä kävelen, 600 000 joukkoliikenteellä, 300 000 autolla ja 200 000 pyörällä. Sen jälkeen korona romautti joukkoliikenteen käytön ja kasvatti kävelyn määrää dramaattisesti, mutta pikkuhiljaa luvut ovat palautuneet lähemmäs aiempaa. Enemmistöllä Helsingin asuntokunnista ei myöskään ole autoa käytössään.

Mikä sitten pakottaa ihmiset autoilemaan? Elämäntilanteet vaihtelevat ja sama ihminen voi joskus tarvita autoa jossain vaiheessa

elämäänsä ja toisessa ei. Työ voi olla kaukana joukkoliikenteestä tai lapsella on urheilukisoja pitkin Uuttamaata. Tärkein auton käyttöön vaikuttava tekijä on kuitenkin asuinpaikka. Siellä missä joukkoliikenteen palvelu on heikkoa ja etäisyydet pitkiä, lähes kaikilla on auto. Ja toisaalta alueilla, joissa on hyvä joukkoliikenne ja palvelut lähellä, melko harvalla on. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet -tutkimuksessa todettiin, että ero autovyöhykkeen ja kävelyvyöhykkeen autonomistuksessa on suurempi kuin esimerkiksi ero lapsiperheiden ja lapsettomien pariskuntien autonomistuksessa.

Eli karkeasti, mitä kauempana ollaan keskustasta ja mitä huonompi on joukkoliikenteen palvelu, sitä useampi joutuu liikkumaan tai valitsee liikkua autolla. Jotta ihmisillä olisi vaihtoehtoja autoilulle, pitää rakentaa mieluummin lähemmäs keskustaa ja rakentaa monensuuntaisia matkoja palveleva joukkoliikenneverkko.

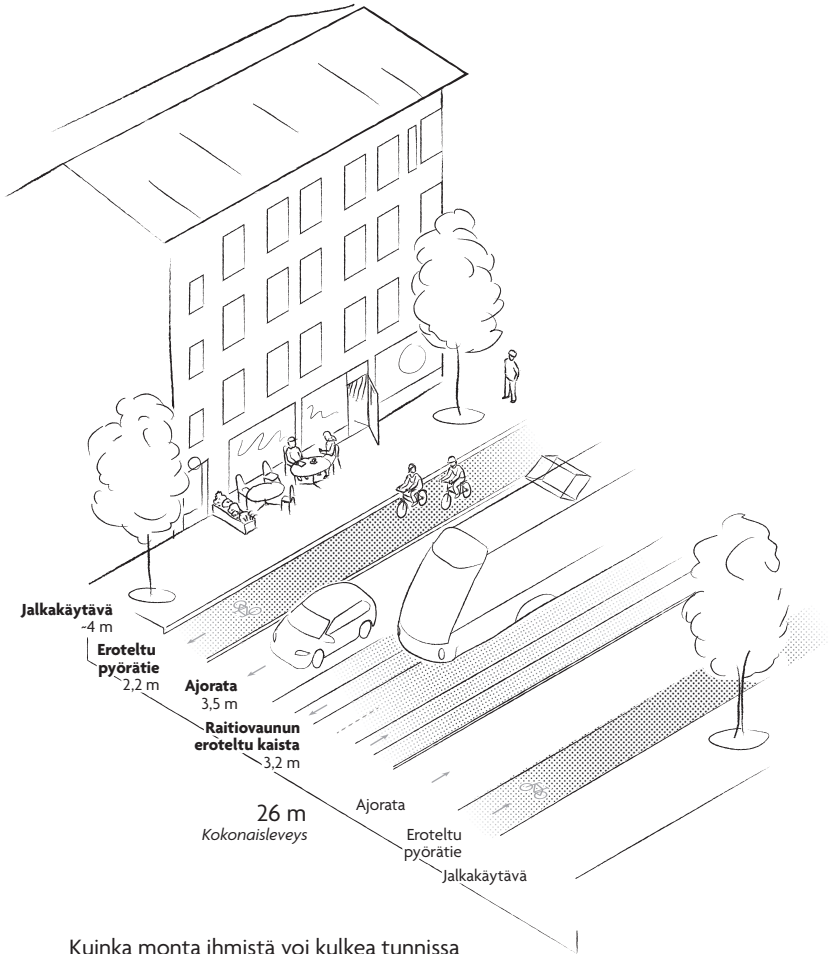
Autot ovat kaupungissa osin välttämättömiä, osin tarpeettomia, osin todella hankalia ja osin melko ongelmattomia. Monelle kaupunkilaiselle auto on välttämätön elämässä. Autoilun pitää olla mahdollista, mutta sitä on syytä pyrkiä vähentämään missä mahdollista. Käsittelen luvussa 5. Autokaupungin ongelma laajemmin sitä, mihin kaikkeen autot eivät kaupungissa sovi ja miten siitä seuraavia ongelmia voidaan ratkaista.

4.5 NOPEUDEN HARHA

Puhe liikenteestä on useimmiten puhetta nopeudesta. Kauanko jonnekin kestää autolla versus joukkoliikenteellä? Onko pikaratikka nopeampi kuin bussi? Kuinka paljon uusi tie nopeuttaa liikennettä? Ja niin edelleen. Mutta kaupunkiliikenteessä nopeus ei ole liikenneväylän tärkein ominaisuus – kapasiteetti on.

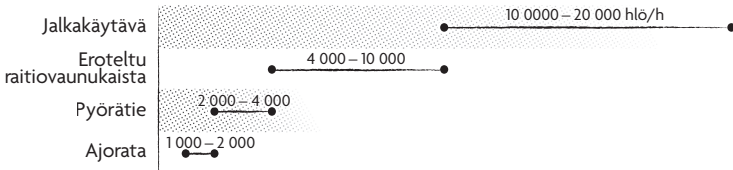
Kapasiteetti tarkoittaa, montako ihmistä katu, moottoritie, pyörätie, ratikkarata tai metro voi kuljettaa tunnissa yhteen suuntaan.

Yleistetty esimerkki kadusta korttelikaupungissa



Kuinka monta ihmistä voi kulkea tunnissa kuvan erilaisilla kadun osuuksilla?

Laskennallinen välityskyky yhteen suuntaan, henkilöitä tunnissa



Lähteet: Helsingin kaupunki 2024, Kaupunkitilaohje. kaupunkitilaohje.hel.fi; kirjoittajan arviot välityskyvystä eri lähteistä

Esimerkiksi moottoritiekaistan kapasiteetti on noin 2 000 autoa, 2 600 henkeä tunnissa, Helsingin metron taas 28 000. Edes kymmenkaistainen moottoritie ei vastaisi metroamme, vaikka junat ovat nykyään aiempaa pienempiä. Vastaavasti Raide-Jokeri rakennettiin, koska bussiväylän kapasiteetti oli loppumassa. Jokaiseen ratikkaan menee kolme bussillista matkustajia, neljä tulevaisuudessa, kun ratikat pidennetään. Ratikkaa ei rakennettu, jotta Itäkeskuksesta pääsisi nopeammin Keilaniemeen – sitä varten on metro.

Yksilön kannalta nopeudella tietenkin on väliä. Jos olen matkalla töihin, en minä mieti, montako ihmistä metroon mahtuu, vaan ehdinkö palaveriin (no okei, kylläpä mietin. Mutta useimmat muut uskoakseni eivät). Liikenneväylän kapasiteetti kuitenkin asettaa rajat nopeudelle. Jos metro on täynnä ja joudun odottamaan seuraavaa, kapasiteetin loppuminen hidastaa matkaani. Ja jos bussit alkavat ketjuuntua liian suuren matkustajamäärän takia ja missaan siksi vaihdon, sekin johtuu kapasiteetin loppumisesta. Puhumattakaan siitä, millä tavoin moottoritie voi muuttua seisovaksi ruuhkaksi, kun autojen määrä kasvaa yli sen vetokyvyn. Näitä kapasiteetin loppumisia tapahtuu Helsingissä harvoin, koska liikenteemme on pääsääntöisesti erittäin hyvin suunniteltua.

Mutta itse asiassa edes yksilöinä meille ei ole tärkeää, kuinka nopeasti liikumme, vaan kuinka pian olemme perillä. Mitä lähempänä kohteet joihin liikumme ovat, sen nopeammin sinne pääsee. Ja kuten luvussa 2.5 Tiivis kaupunki kuvasin, tiiviin kaupungin yksi merkittävä etu on, että kohteet ovat lähellä. Tällöin liikenteen ei tarvitse olla niin nopeaa.

← Kuva 4 (edellisellä sivulla): Hyvälle kadulle mahtuu monenlaista liikennettä, mutta eri kaistoille mahtuvien liikkujien määrät ovat sangen erilaisia.

Suurin osa 1900-lukua oli teknologista kilpajuoksua, jossa liikenneteknologiat, kuten polkupyörä, raitiovaunu ja auto kehittyivät yhä nopeammaksi, mutta tämä ei johtanut siihen, että ihmiset olisivat aiemmin perillä. Kohteet, joihin he olivat matkalla vain siirtyivät yhä kauemmas. Kun 1900-luvun alussa monella oli kotoa 20 minuutin kävely työpaikalle ja 10 minuutin kävely kauppaan, vuosisadan lopussa oli 20 minuutin automatka työpaikalle ja 10 minuutin automatka kauppaan. Etäisyydet vain olivat samalla lähes kymmenkertaistuneet. Nopeuden tavoittelu on kilpajuoksu, jota ei voi voittaa. Siksi pitää enemmän tarkastella saavutettavuutta.

Saavutettavuus tarkoittaa liikennesuunnittelussa sitä, kuinka paljon eri kohteita on tiettyssä ajassa saavutettavissa. Siis esimerkiksi työpaikan saavutettavuus kertoo, montako työntekijää voisi kotoaan päästä sinne vaikkapa 30 minuutissa. Nopeuden kasvattaminen parantaa saavutettavuutta, jos muut asiat pysyvät ennallaan. Esimerkiksi Hämeentien joukkoliikennekatu paransi keskustan saavutettavuutta nopeuttamalla joukkoliikennettä. Mutta jos lisäämme nopeutta vaikkapa rakentamalla moottoritien, samalla pakotamme asutuksen yhä kauemmas estämällä rakentamisen moottoritien viemään tilaan. Siksi tyypillisesti autoliikennettä nopeuttavat hankkeet heikentävät saavutettavuutta verrattuna vaihtoehtoon, jossa autoinfran sijasta rakennamme taloja. Selvitettäessä kaupunkibulevardien vaikutusta saavutettavuuteen niiden todettiin parantavan merkittävästi alueen saavutettavuutta myös henkilöautolla suhteessa vaihtoehtoon, että niitä ei rakenneta. Vaikka autoliikenne hidastui, asukkaita tuli enemmän lähelle, joten heidän matkansa olivat silti nopeampia.

Erityinen nopeuden paradoksi on, että joukkoliikennettä käytetään yleensä eniten siellä, missä se on hitainta. Joukkoliikenne on nopeaa harvaan asutuilla alueilla, erityisesti moottoritietä kulkevat bussit kulkevat nopeasti, koska matkan varrella ei ole juurikaan ihmisiä, joita ne palvelisivat. Vastaavasti siellä missä ihmisiä on paljon ja joukkoliikennettä käytetään runsaasti, pysähdyksiä on

paljon ja ympäristö sellaista, jossa ajonopeudet ovat myös hitaampia.

Joukkoliikenteen nopeuttaminen kannattaa, jos se voidaan tehdä heikentämättä joukkoliikenteen tarjoamaa saavutettavuutta. Ensi sijassa pitäisi kuitenkin kehittää joukkoliikenteen kapasiteettia ja joukkoliikennesaavutettavuutta.

Myös pyöräliikenteen osalta nopean ajamisen mahdollistava väylä on hyvä, mutta tärkeintä on kehittää väyliä, jotka ovat ymmärrettäviä, turvallisia kaikille ja luotettavasti aina käytettävissä. Silloin ihmiset voivat tietää etukäteen, kauanko matka kestää, ja se on tärkeämpää kuin hetkellinen nopeus.

4.6 MONTAKO IHMISTÄ SAA TAPPAA?

Liikenteen kiusallinen ominaisuus on, että liikuttamisen lisäksi se myös tappaa ihmisiä. 1970-luvulla Suomessa liikenteessä kuoli 1 100 ihmistä vuodessa. Pitkäjänteisestä ja systemaattisen liikenneturvallisuuksien johdosta kuolemien määrä on 2020-luvulla pudonnut alle viidesosaan.

Vuonna 2022 tieliikenteessä kuoli 196 ihmistä ja loukkaantui 3 838. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 148:ssa oli osallisena henkilöauto ja 75:ssä kuorma- tai pakettiauto. Tieliikennekuolemia, joissa ei olisi osallisena jonkinlainen auto, on hyvin vähän. Esimerkiksi kohutuissa vuokraskuuttionnettomuuksissa, joissa on kuollut yhteensä kolme ihmistä, kahdessa oli osallisena auto.

Luultavasti yhdessäkään tapauksessa ei ole kolaroitu tahallaan, vaan kyse on aina olosuhteista, yllättävistä tapahtumista ja usein inhimillisestä huolimattomuudesta tai välillä alkoholista. Siksi liikenneturvallisuuksienkin tärkeimmät keinot ovat nimenomaan autoilun olosuhteisiin vaikuttamista niin, että autoilijoiden ymmärrettävät inhimilliset virheet eivät johtaisi heidän tai toisten kuolemaan. Tärkein yksittäinen keino ovat olleet nopeusrajoitukset. Vuonna

1968 tuli käyttöön yleinen nopeusrajoitus 80 km/h ja vuonna 1988 erillinen taajamanopeusrajoitus 50 km/h. Sen jälkeen Helsingin katujen nopeuksia on laskettu asteittain, viimeisimpänä vuonna 2018. Tällä hetkellä pienempien katujen nopeusrajoitus on kaikkialla kaupungissa 30 km/h, pääkaduilla kantakaupungissa 40 km/h ja sen ulkopuolella 50 km/h.

Pitkään oli vallalla uskomus, että jos kaduista tehdään helpompia ajaa ja riittävän leveitä, tämä lisää turvallisuutta, kun autoilijoilla on tilaa havainnoida ja tarvittaessa vaikka väistää. Käytännössä tämä ei ole toiminut, vaan leveämmät kadut ovat houkutelleet ajamaan ylinopeutta. Vähentämisen sijaan ne ovat lisänneet onnettomuuksia. Siksi nykyinen linja onkin, että kadun fyysisen ympäristön tulee ohjata ajamaan nopeusrajoituksen mukaista nopeutta. Jos kyse on 30 km/h asuinkadusta, se pitää rakentaa niin, että siinä ei tunnu turvalliselta ajaa yli 30 km/h. Konkreettisesti tämä tarkoittaa ennen kaikkea ajoradan kapeutta ja mutkaisuutta. Tällöin suurin osa autoilijoista myös noudattaa nopeusrajoitusta.

Fyysisen ympäristön muutokset ovat tärkein turvallisuutta lisäävä tekijä, toiseksi tärkein ovat säännöt ja kiellot. Ja koska autoliikenne on kaupungeissa liikennekuolemista ja muissa liikenteen haitoissa voimakkaasti ylliedustettuna, toimiva keino vähentää liikennekuolemia on myös pienentää autoliikenteen osuutta kaupungeissa. Jos autoja liikkuu vähemmän, ne ajavat harvemmin kenenkään yli. Korvautuivatpa automatkat millä tahansa muilla kulkumuodoilla paitsi moottoripyörillä, kuolemat vähenevät.

Liikennevalistuksen merkitys turvallisuudessa on vähäinen, joskin esimerkiksi liikennejärjestelyjen tai sääntöjen muutosten yhteydessä siitä voi olla hyötyä. Jos samat resurssit, joilla nyt valistetaan heijastimista, käytettäisiin päättäjien valistamiseen siitä, mitkä ovat tehokkaimpia turvallisuustoimia, vaikutus saattaisi olla suurempi.

Liikenneturvallisuuden jatkuva paraneminen ei ole itsestäänselvyys, vaan on perustunut jatkuvaan työhön. Myös vastakkainen

suunta on mahdollinen: Esimerkiksi Yhdysvalloissa jalankulkijoiden liikennekuolemat kääntyivät kasvuun vuonna 2010 ja ovat sen jälkeen miltei kaksinkertaistuneet. Suurimpana syyppäänä tähän pidetään autojen koon valtavaa kasvua, jonka takia ne ovat vaarallisempia muille tielläliikkujille, eikä niistä esimerkiksi edes näe edessä kulkevia lapsia. Valtavat katumaasturit tekivät 30 vuoden turvallisuuskehityksen tyhjäksi vuosikymmenessä.

Suomen virallinen tavoite on nollavisio: että liikenteessä ei kuolisi yhtään ihmistä. Tavoite on tietenkin ilmeisen mahdoton saavuttaa. Niin kauan kun ihmisiä liikkuu, joku myös kuolee liikenteessä. Liikenneonnettomuudeksi lasketaan sekin, jos vanhus saa pyöräillessään aivoinfarkin ja kuolee kaaduttuaan sen seurauksena. Mutta mahdottoman lisäksi nollatavoite on ongelmallinen toisella tavalla: se ohjaa ajatuksia väärään suuntaan. Jos tavoitteena on, että kukaan ei kuole, mikä tahansa ratkaisu, joka vähentää kuolemia on paitsi perusteltu, myös välttämätön, eikä sitä tarvitse suhteuttaa mitenkään mahdollisiin haittoihin.

Esimerkiksi pyöräliikenteen lisääntyessä kuolemat suhteessa poljettuihin kilometreihin vähenevät, koska autoilijat tottuvat näkemään pyöräilijöitä liikenteessä. Mutta samalla absoluuttisten kuolemien määrä kasvaa, vaikka pysyykin pienenä. Tämä ei nollavision näkökulmasta ole hyväksyttävää.

Ratkaisuksi nollavision ongelmiin on Ruotsissa keksitty plusvisio, jossa liikennejärjestelmän tavoitteeksi asetetaan terveiden elinvuosien määrän kasvattaminen. Liikenne aiheuttaa terveiden elinvuosien menetystä paitsi onnettomuuksien myös muun muassa ilmansaasteiden kautta, mutta toisaalta aktiiviset liikkumismuodot kävely ja pyöräily auttavat terveyden ylläpidossa ja lisäävät siten terveitä elinvuosia. Tutkimusten mukaan hyödyt ovat jopa 30-kertaiset verrattuna onnettomuusriskiin. Jos tavoitteeksi asetetaan tämän yhtälön nostaminen plussalle, kohdentuu liikenneturvallisuustyökin tarkoituksenmukaisemmin.

Kaikilla ihmisillä tulee olla oikeus liikkua kaupungissa. Liikkuminen ei itsessään ole ihmisen perustarve, mutta voidakseen tyydyttää perustarpeensa (asuminen, syöminen, sosiaalisuus) ihmisten on välttämätöntä voida myös liikkua. Ja tämän suhteen liikennejärjestelmämme ei ole tasa-arvoinen, vaan toisten liikkumista edistetään paljon suuremmalla rahalla kuin toisten ja joidenkin liikkumistarpeet jätetään lähes huomiotta.

Erityisesti huonosti liikkuvien vanhusten ja vammaisten liikkumismahdollisuudet ovat paljon rajatummalla kuin muiden: moni ei talvella fyysisesti pysty poistumaan kotoaan yksin, koska jalkakäytävien ja suojateiden talvikunnossapito on liian heikkolaatuista. Laajemmin ongelmana on ympäristön esteellisyys, joka estää heidän liikkumistaan, vaikka he muutoin siihen kykenisivät kyllä. Kirjoitan tästä laajemmin luvussa 10. Kaupunki kaikille.

Vammaisia käytetään toisinaan argumenttina, miksi autoilu on tärkeää huomioida, koska jotkut vammaiset eivät pysty liikkumaan joukkoliikenteellä hyvin mutta pystyvät autolla tai taksilla, joilla on tärkeä päästä lähelle kohdetta. Tämä on totta, mutta sen huomiointi ei edellytä autoilun priorisointia muun liikenteen edelle. Se edellyttää, että kaikkialle on mahdollista kulkea myös autolla. On myös syytä huomioida ne lukuisat huonosti liikkuvat, jotka eivät voi liikkua omalla autolla, mutta joille nimenomaan autoilta suojattu liikkumismahdollisuus on tärkeä.

Suoran syrjinnän lisäksi toinen tärkeä näkökulma liikenteen tasa-arvoon on se, miten liikennejärjestelmä taloudellisesti syrjii joitakin ryhmiä vaikkei suoraan estä heidän liikkumistaan. Tätä ongelmaa jäsennetään nykyään liikenneköyhyyden käsitteen kautta. Sillä tarkoitetaan tilannetta, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua arjessaan kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa. Siis esimerkiksi autoton, joka joutuu

asumaan kaukana julkisesta liikenteestä kärsii liikenneköyhydestä. Merkittävin liikenneköyhyden aiheuttaja onkin autokeskeinen liikennejärjestelmä.

Osin liikenneköyhyys liittyy siis asuinpaikkaan. Jos ihmisillä on tosiasiallinen mahdollisuus valita asuinpaikkansa, heillä on myös mahdollisuus vaikuttaa siihen itse. Mutta esimerkiksi joukkoliikenneratkaisuja tai hinnoittelua mietittäessä on syytä aina miettiä, lisääkö tai vähentääkö muutos liikenneköyhyyttä. Vaikka liikenneköyhydestä tuskin päästään kokonaan eroon, sitä voidaan vähentää, ja tehokkain keino tähän on hyvin palveleva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne. Tästä seuraa myös joukkoliikenteelle velvoite tarjota sellaista palvelua, joka ei ehkä ole taloudellisesti perusteltua, mutta turvaa ihmisten mahdollisuudet liikkua.

Ja toisin kuin esteettömyyden kohdalla, liikenneköyhydessä on viime kädessä kyse rahasta: sitä voidaan kompensoida rahalla. Esimerkiksi Kela-kydyt ovat tapa mahdollistaa ihmisten pääsy terveyspalveluihin, joiden luo heillä ei muuten välttämättä olisi varaa matkustaa. Samaten joukkoliikenteen alennukset lapsille, opiskelijoille ja eläkeläisille vähentävät liikenneköyhyyttä näissä ryhmissä.

4.8 JOUKKOLIIKENTEN RAHOITUS

Joukkoliikenne on Suomessa ainoa liikennemuoto, jonka käyttäjien odotetaan maksavan sen tarvitsemia infrainvestointeja käyttömaksuilla. Helsingin seudulla HSL maksaa kaupungeille puolet⁹ joukkoliikenneinvestoinneista infrakorvauksina vuosittain ja HSL vuorostaan kattaa puolet kuluistaan lipuilla. Eli matkustajat mak-

9 Laskukaava on oikeasti monimutkaisempi ja riippuen korkotasosta saattaa tarkoittaa, että HSL maksaa jopa yli 100 prosenttia investoinnin kuluista. Tämänhetkisellä korkotasolla puolet on oikea suuruusluokka.

savat neljäsosan kaikesta uudesta joukkoliikenneinfra. Tämä on yksi syy HSL:n kustannuskriisiin takana: Länsimetron ja Kehäradan kaltaiset kalliit uudet investoinnit tuottavat kuluja joka vuosi.

Autoilija ei maksa tieverkosta mitään. Hän kyllä maksaa erilaisia veroja liittyen autoiluun, mutta ne eivät ole suhteessa hänen tienkäyttönsä, eikä niistä senttiäkään mene kaupungin katujen rakentamiseen. Autoväylät ja niin ikään pyöräväylät ja kävelytiet kaupungissa rakennetaan kuntaverolla, jota maksavat kaikki, riippumatta siitä, miten he liikkuvat. Käsitelen kysymyksiä autoilun kustannuksista ja niiden laskennasta laajemmin luvussa 5.3 Autoilun kustannus.

Helsingin ja myös HSL:n tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen suosiota. Kuitenkin rahoituksessa joukkoliikenteen käyttäjille säilytetään kustannuksia, joita muille ei. Tätä on vaikea perustella ainakaan tavoitteilla. Helsingin seudulla käytössä oleva infrakorvausmalli on kansainvälisesti hyvin poikkeuksellinen. En ole tietoinen, että missään muualla yritettäisiin rahoittaa joukkoliikenteen investointeja merkittävästi käyttömaksuilla. Joissain kaupungeissa kuten Tukholmassa osa rahoituksesta tulee tietulleista, ja kaikkialla länsimaissa verorahoituksella on keskeinen rooli, usein niin että valtio maksaa osan ja paikallishallinto osan.

Edes Japanin yksityisissä ratahankkeissa ei odoteta, että lipputulot kattaisivat investoinnin. Sen sijaan yksityinen ratahanke perustuu siihen, että yhtiö omistaa maan asemien lähellä ja saa tuottoonsa maan arvonnoususta, jonka raideliikenne tuottaa. Lipuilla katetaan sitten junien ajaminen, mutta ei rataa. Ajattelu taustalla on vastaavaa kuin kuvaan luvussa 4.2 Raiteet yhdistävät, mutta tässä tapauksessa sovitettuna yksityiseksi bisnekseksi.

Myös Helsingin seudulla maan arvonnousulla on rooli joukkoliikennehankkeissa. Selkeimmin tämä näkyy Vantaan ratikassa, jonka osalta kaupunginvaltuusto asetti hankkeen ehdoksi, että se on tästä huolimatta kaupunkitaloudellisesti kannattava, eli Vantaan kassaan päätyvä osa maan arvonnoususta on suurempi kuin

kaupungille koituvat kulut.

Joukkoliikennettä toki myös tuetaan verovaroin. HSL:n osalta peruseriaate on ollut, että kunnat rahoittavat puolet kustannuksista, joskin tuosta tukirahasta puolet palaa takaisin kunnille infrakorvauksina. Jos joukkoliikenteen julkinen tuki lasketaan huomioiden muut kulut kuin infrakorvaus, esimerkiksi Helsinki tuki joukkoliikennematkoja 36 prosenttia vuonna 2024. Tällainen laskutapa olisi vertailukelpoisempi niin kansainvälisesti kuin myös muihin liikennemuotoihin, ja HSL:n olisi hyvä siirtyä esittämään asia näin.

Joukkoliikenteen tukemiselle voidaan nähdä kolme eri teoreettista perustelua. Ensimmäinen on korjata vääristymä, jonka valtava julkinen investointi autoliikenteeseen on tuottanut. Kun julkisin varoin on vuosikymmeniä tehty ilmaista autoinfraa, johtaa se yhteiskunnan voimakkaaseen autoistumiseen, mikä on tehnyt joukkoliikenteestä kilpailukyvyttöntä. Autoistumisen (ja toki myös väen vähenemisen) takia maaseudulta on lähes kadonnut bussiliikenne, joka oli aikoinaan vilkasta. Liikennemuotoja ei kuitenkaan ole mikään pakko kohdella tasa-arvoisesti, eli tämä ei yksinään ole riittävä syy tukea joukkoliikennettä, vaikka selittääkin sen, miksi joukkoliikenne ei länsimaissa oikein pärjää ilman tukia.

Toinen perustelu on ihmisten oikeus liikkua. Hyvinvointivaltiossa on kohtuullinen ja perusteltu vaatimus, että kaikkialla kaupungissa asuvat ihmiset voivat myös liikkua kaikkialle kaupunkiin. Ja koska kaikki eivät voi autoilla, täytyy joukkoliikenteen tarjota palvelua kaikkialla missä asuu ihmisiä. Osa tästä palvelusta on väistämättä taloudellisesti tappiollista, eikä tätä sosiaalista veloitetta ole mitään syytä laskuttaa muilta käyttäjiltä vaan maksaa veroilla.

Joukkoliikenteen suunnittelussa tämä ristiriita tunnetaan matkustajamäärä vs. kattavuus -erotteluna (*ridership* vs. *coverage*). Joukkoliikenteen taloutta, kaupungin toimivuutta ja ilmastotavoitteita tukee parhaiten keskittyminen houkuttelemaan mahdollisimman paljon matkustajia. Mutta tällöin jää osa ihmisistä vaille palvelua, koska

heidän asuinalueellaan matkustajia on liian vähän. Siksi joukkoliikenteellä on aina kaksi ristiriitaista tavoitetta, joista toinen ei voi koskaan olla taloudellisesti itsekannattava. Valitettavasti meillä käytössä oleva tilastointi ei salli kovin helposti tai luotettavasti sen arviointia, kuinka suuri osa HSL:n tuen tarpeesta johtuu tällaisesta sosiaalisesta kattavuustavoitteesta. Osuus ei kuitenkaan ole ihan pieni, koska tiiviiden alueiden joukkoliikenne suunnilleen maksaa itsensä nykyään ja kustannus syntyy juuri väljiltä alueilta.

Kolmas perustelu on, että haluamme toimivampaa, miellyttävämpää ja ilmastollisesti kestävämpää kaupunkia ja se edellyttää joukkoliikenteen osuuden kasvattamista. Siksi toimintaa pitää tukea, jotta ihmisille syntyy paremmat kannusteet käyttää joukkoliikennettä. Tämä on sinänsä totta, mutta tällaisten yleisperustelujen kanssa täytyy aina olla hiukan varovainen, koska niillä voisi perustella lähes mitä tahansa. Ja jos tuki on jonkinlainen automaatti mille tahansa joukkoliikenteelle, hukataan helposti samalla kannattavuuslaskennan tuoma ohjaus, millainen joukkoliikenne palvelisi ihmisiä paremmin. Mutta yhdessä ensimmäisen perustelun kanssa tämä selittää hyvin joukkoliikenteen tuen tarpeen.

Vaikka joukkoliikenteen tuki on hyvin perusteltua, samat argumentit eivät perustele täysin ilmaista joukkoliikennettä. Otetaan lähtökohdaksi tavoite kasvattaa joukkoliikenteen osuutta ja vähentää autoilun osuutta. Onko maksuton joukkoliikenne tehokas keino tähän? Tätä itse asiassa tutkittiin vuonna 2008 Helsingissä. Silloin johtopäätös oli, että maksuton joukkoliikenne lisäisi kyllä käyttöä, mutta suurin osa siirtymästä tulisi kävelystä ja pyöräilystä. Sen sijaan henkilöautoilijoita siirtyisi joukkoliikenteen käyttäjiksi melko vähän. Heidän suurin syynsä olla käyttämättä joukkoliikennettä kun ei ole hinta vaan liian hitaat tai huonosti palvelevat reitit. Maksuton joukkoliikenne olisi tuolloin maksanut noin 200 miljoonaa enemmän vuodessa. Jos sama raha lisää olisi käytetty joukkoliikenneinvestointeihin vuosittain, siirtymä henkilöautoista olisi paljon suurempi.

Tallinnan kokemus maksuttomasta joukkoliikenteestä tukee tätä analyysiä. Tallinna siirtyi paikallisille asukkaille maksuttomaan joukkoliikenteeseen vuonna 2013. Aluksi sitä pidettiin menestyksenä, kun moni toisaalla kirjoilla ollut siirtyi maksamaan veronsa Tallinnaan saadakseen ilmaislipun. Sen jälkeen joukkoliikenteen investoinnit ovat kuitenkin olleet hyvin vähissä ennen viime vuotta. Samalla autoilun osuus matkoista on kasvanut ja joukkoliikenteen laskenut. Maksuttomuus ei tuonut juurikaan lisää matkustajia.

Jos taas maksuttomuutta perustellaan sosiaalisin syin, pitää myös kysyä, onko juuri maksuton joukkoliikenne tässä tehokkain tapa? Kuten luvussa 4.7 Liikenteen tasa-arvo huomautin, vaihtoehtona on antaa tarvitseville rahaa, jolla voi ostaa joko bussilipun tai jotain muuta tarvitsemaansa. Maksuttomuuden hinta tänä päivänä olisi Helsingissä noin 250 miljoonaa euroa. Pienituloisia on tilastokeskuksen mukaan 81 000. Heistä jokaiselle voitaisiin siis maksaa 250 euron kuukausittainen avustus samaan hintaan. Kun 30-päivän AB-lippu maksaa 72 euroa, luulisin useimpien ottavan ennemmin rahat. Laskelma on kärjistetty mutta havainnollistaa asiaa hyvin.

Joukkoliikennettä pitää tukea ja sen pitäisi olla nykyistä halvempaa. Hallituksen joukkoliikenteeseen kohdistamat veronkorotukset yhdessä HSL:n harkitsemattoman hintapolitiikan kanssa ovat tehneet joukkoliikennelipuista kohtuuttoman kalliita helsinkiläisille. Seurauksena joukkoliikenteen käyttö on vähentynyt ja liikennekyyhyys kasvanut, mitkä molemmat ovat vastoin kaupungin tavoitteita. Täysin maksutonta joukkoliikennettä on kuitenkin vaikea nähdä tavoiteltavana.

Jos joukkoliikenteen rahoitus pitäisi miettiä puhtaalta pöydältä, itse ajattelisin sen niin, että investoinnit infrastruktuuriin tehdään pääosin osana kaupunkikehityshankkeita ja katetaan maan arvonnousulla, tai siltä osin kun arvonnousu ei riitä, verovaroista. Siis olettaen, että kyseiset kehityshankkeet nähdään muutoin perustelluiksi. Lipputulaja ei näihin ohjattaisi.

Sen sijaan joukkoliikenteen käyttötalous eli bussien ja ratikoiden ajaminen ja huolto, metro- ja juna-asemien auki pitäminen ja niin edelleen maksettaisiin ensi sijassa lipputuloista, mutta osin kuntien tukemana. Kuntien tuki ohjattaisiin kahta reittiä: tietyt sosiaaliset alennukset maksettaisiin tukena. Esimerkiksi puoleen hintaan myyty lastenlippu tuottaisi HSL:lle kuitenkin täyden hinnan kokoisien tulon. Ja vastaavasti opiskelijaliput, eläkeläisliput ja niin edelleen. Siltä osin kun alennusten perustelu on muu kuin kannattava matkustajamäärän lisääminen, kunnat kattaisivat sen.

Toinen osa tukea olisi vain kattavuuden takia liikennöityjen linjojen tappio, jonka kunnat kuittasivat esimerkiksi 90-prosenttisesti. Korvauksen ei ole syytä olla 100 prosenttia, jotta matkustajamäärien kehittämiseksi olisi edelleen kannusteet. Mutta koska joitakin linjoja liikennöidään sosiaalisella perusteella eikä matkustajien saamiseksi, ei ole realistista tai perusteltua rahoittaa niitä lipputuloilla. Tällaisia linjoja ei kuitenkaan saisi olla kovin suuri osa koko liikennejärjestelmästä.

Ajatus tässä tukimallissa on, että HSL:llä olisi selvä taloudellinen kannuste matkustajamäärän lisäämiseen: se tuo lisää rahaa, jolla kehittää toimintaa edelleen. Ja kannuste ohjaisi nimenomaan kannattavan liikenteen lisäämiseen, eli sen, joka tuottaa matkustajille kokonaisuutena eniten arvoa. Vaikka tavalliset liput olisivat tällä mallilla laskettuna täysin vailla tukea, eli niiden hinta maksaisi liikennöinnin kokonaan, saattaisimme silti saada nykyistä paremmin palvelevan ja halvemman joukkoliikenteen. Joskin voi myös olla, että ainakin lyhyellä tähtämellä myös näihin lippuihin tarvittaisiin jokin osa tukea, jotta liput olisivat nykyistä halvempia.

Nykytilanteessa olemme sangen kaukana tästä mallista. Mutta näkisin perustelluksi kehittää joukkoliikenteen tilastointia ja siirtää ajattelua kohti tämäntapaista rahoitusmallia, koska se antaisi parhaat edellytykset kehittää toimivaa ja tehokasta joukkoliikennettä tiivistyvissä kaupungeissa.

TEESEJÄ LIIKENTEESTÄ

- Liikenne muovaa kaupunkeja. Sekä kaupunkien synty että se, miten ne kasvavat määrittyy suuresti siitä, millaista liikennetekniikkaa on käytettävissä.
- Kävely on kaupungissa tärkein liikennemuoto; kaikki matkat sisältävät kävelyä. Kuitenkin jalankulun edellytykset järjestään unohdetaan liikennesuunnittelussa, eikä sitä osata huomioida.
- Raidehankkeet ovat kaupunkikehityshankkeita, joissa suunnitellaan asuntoja, työpaikkoja ja liikkumisen mahdollisuuksia kymmenille tuhansille. Itse rata on vain yksi osa kokonaisuutta.
- Ratikka on kustannustehokas liikenneväline. Se on usein paras kompromissi rahan ja kapasiteetin välillä. Ihmisiä mahtuu enemmän kuin bussiin, mutta hinta on murto-osa metrosta.
- Raideliikenteen verkostokaupungissa matkat kaikkialta kaikkialle ovat mahdollisimman sujuvia joukkoliikenteellä, ei vain keskustaan. Tämä on muutos aiempaan keskustakeskeiseen liikenneajatteluun.
- Autoja tarvitaan kaupungissa, mutta tavoitteena pitää olla, että mahdollisimman moni ei tarvitse autoa. Silloin kaupunki toimii paremmin.
- Auto on tilankäytöltään tehottomin liikennemuoto ja kaupungissa tila on kallein resurssi. Kävely puolestaan on tehokkain. Siksi auton rooli on täydentää tarpeissa, joita muu liikenne ei palvele hyvin.
- Mitä tiiviimpi kaupunki on, sen tehokkaammin sen liikenne toimii, koska tiiviys mahdollistaa tehokkaammat liikennemuodot ja merkittävätkin investoinnit niihin. Maalaisjärki voi monelle sanoa toisin, mutta tämä on niitä asioita, joissa maalaisjärki erehtyy.

- Tasa-arvoinen kaupunki ei ole sellainen, jossa köyhällä on varaa autoon, vaan sellainen, jossa investointipankkiiritkin liikkuvat ratikalla. Joukkoliikenteestä pitää tehdä niin hyvää, että sitä haluavat käyttää kaikki – silloin se on hyvää kaikille.
- Vuokraskuutit ja kaupunkipyörät ovat ainoa merkittävä uusi liikennemuoto kaupungeissa sataan vuoteen. On mahdollista, että ne vaikuttavat kaupunkiin vielä paljon, kuten aiemmatkin innovaatiot ovat tehneet.

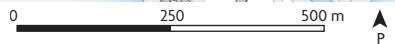
5. AUTOKAUPUNGIN ONGELMA


Ongelma autojen kanssa ei ole se, että omistat auton, eikä edes se, että ajat sillä. Tämä on vapaa maa ja jokainen saa itse valita omista lähtökohdistaan miten liikkuu. Kukaan ei ole viemässä autoasi pois, eikä kieltämässä sillä ajamista. Ainakaan minä en ole.

Suurin ongelma autojen kanssa on, että kaikkialla maailmassa kaupungit on rakennettu vuosikymmeniä siitä lähtökohdasta, että autoliikenne on ensisijaista ja tärkeämpää kuin muu liikenne. Autojen tarpeet on mietitty ensin ja muu liikenne, elämä kaupungissa ja jopa ihmisten mahdollisuus asuntoon on ollut siihen verrattuna toissijaista. Tämä voi kuulostaa hurjalta näin sanottuna, mutta tänään päivänä missään Suomen kaupungissa ei saa rakentaa ihmisille asuntoja, ellei samalla rakenna autoille parkkipaikkoja. Suomi on kuuluisa asunto ensin -politiikasta, mutta sen edelle menee auto ensin -politiikka. Tätä velvoitetta rakentaa parkkipaikkoja, jotta saa rakentaa asuntoja, kutsutaan parkkinormiksi.

Moni tarvitsee autoa elämässään ja niin ikään monelle se on selvästi kätevin tapa liikkua. Syynä tähän ei kuitenkaan ole, että auto olisi jotenkin luontaisesti paras liikenneväline, vaan että autoilusta on tehty kätevää. Kaikki liikennemuodot tarvitsevat rakennettua infrastruktuuria, jotta ihmiset voisivat niillä liikkua. Ja länsimaissa on rakennettu suurella kustannuksella merkittäviä haittoja sallien sellaista kaupunki-infraa, jossa autoilu on helppoa.

Näin ei ollut aina. Ennen autojen yleistymistä rakennetut kaupunginosat ovat pääosin hankala ympäristö autoilla. Kadut ovat kapeita ja täynnä ihmisiä. Jotta niistä saatiin autoilua suosivia, erityisesti Amerikassa purettiin kokonaisia kaupunginosia moottoriteiden tieltä, häädettiin satojatuhansia ihmisiä, tehtiin kadun yli



Ajatuskokeena **Lahdenväylän** ja **Kehä I:n** liittymän **liikennealue**  on sijoitettu likimääräisesti **Sörnäisten** Kurvin kohdalle, niin että Kehä I on käännetty Hämeentien suuntaiseksi. Liikennealueen kokonaisala on noin 392 000 m² eli 39,2 hehtaaria.

Moottoritien liikennealueelle jäisi noin 12 100 nykyistä asukasta ja 1 300 työpaikkaa. Vertailun vuoksi Kauniaissa asuu 10 300 henkilöä ja työpaikkoja on 2 400.

Meluvaiikutus estäisi asuinrakentamisen vielä paljon laajemmalla alueella.

kävelemisestä rikos ja lyijymyrkytettiin pakokaasuilla kokonaisia sukupolvia. Suomessa muutokset ovat olleet vähemmän dramaattisia, kun vanhaa kaupunkiympäristöä on ollut paljon vähemmän. Enemmän on kyse siitä, ettei tiivistä kaupunkia annettu enää toisen maailmansodan jälkeen rakentaa lisää, koska se olisi haitannut autoilua.

Helsinki teetti 1960-luvulla suunnitelman, miten kaupungin liikenne tulisi ratkaista. Tässä Smith–Polvisen suunnitelmassa muun muassa Punavuoresta ja Kruununhaasta olisi revitty kymmenittäin kerrostaloja, jotta keskustan läpi olisi voitu rakentaa kaksi moottoritietä. Ruoholahden ja Tervasaaren päällä olisi valtavat liittymät ja niin edelleen. Suunnitelma kaatui kuitenkin yleiseen vastustukseen, kun valtuutetut ymmärsivät mitä se olisi tarkoittanut. Silti vuosikymmeniä kaikki uusi rakentaminen keskustan ulkopuolella perustui käytännössä Smith–Polvisen suunnitelmaan.

Ongelma ei siis ole auto itsessään vaan autokaupunki, rakentaminen autojen ehdoilla. Edellisissä luvuissa käsitelin sitä, millainen kaupunkirakentaminen on parasta ihmisten ja luonnon näkökulmasta. Tässä luvussa kuvaan suurimman esteen hyvälle rakentamiselle: autojen asettamisen kaiken muun edelle. Luvussa kuvatut ongelmat toteutuvat kaupungissa, erityisesti tiiviillä kaupunkialueella ja keskustassa. Väljillä alueilla osa tilankäytön ongelmista on paljon pienempiä ja maaseudulla ongelmat ovat kokonaan toiset. Tämä on hyvä pitää lukiessa mielessä: tässä puhutaan autoista kaupungissa, ei autoista yleisesti.

← Kuva 5 (edellisellä sivulla): Kehä 1 ja Lahdenväylän risteys ja Sörnäisten Kurvi ovat vertailukelpoisia liikenteen solmukohtia. Niiden läpi kulkee suunnilleen sama määrä ihmisiä, kun Kurvissa lasketaan alla kulkeva metro sekä Teollisuuskatu mukaan.

Autokaupungin suurin ongelma on autojen viemä tila. 50 km/h liikkuva auto tarvitsee alleen ja ympärilleen 140 neliometriä tyhjää katutilaa. Vertailun vuoksi 5 km/h kävelevä ihminen tarvitsee alle kaksi ja 16 km/h polkeva pyöräilijäkin vain viisi. Tarkat luvut vaihtelevat eri lähteissä, mutta niiden suhde on suunnilleen sama.¹⁰ Autoliikenne vaatii vielä paljon enemmän tilaa kuin yksittäinen auto. Moottoritie vaatii ympärilleen kymmenien tai jopa satojen metrien suojavyöhykkeet, joille ei voi rakentaa asuntoja, ja moottoriteliittymät voivat olla kokonaisen kaupunginosan kokoisia. Esimerkiksi Lahdentien ja Kehä I:n risteys sijoitettuna Kurviin vaatisi 12 000 asukkaan ja 1 300 työpaikan häätämistä (katso kuva 5). Suunniteltaessa bulevardisointia arvioitiin, että yksin sisääntulo-ten vaatimaan tilaan Kehä I:n sisäpuolella mahtuisi asuntoja 80 000 asukkaalle, kunhan liikenne järjestellään toisin.

Tilankäytöltään auto on tehottomin tapa kuljettaa ihmisiä kaupungissa. Kaikki muut yleisessä käytössä olevat liikkumistavat vaativat vähemmän tilaa – ihan kaikki. Siksi tiivistyvässä kaupungissa tavoitteena täytyy olla, että mahdollisimman moni pystyisi liikkumaan muutoin kuin autolla.

Jotta ihmiset voisivat liikkua, tarvitaan liikenneinfrastruktuuria, joka sen mahdollistaa. Tämä pätee kaikkiin kaupunkiliikenteen muotoihin – konkreettinen infrastruktuuri toki eroaa liikennemuodosta riippuen. Ja koska fyysinen tila on rajallinen resurssi, yhteen käyttöön lisättävä tila on aina jostain muusta pois. Ajatellaan konkreettisenä esimerkkinä Hämeentietä, joka on Kalliossa noin 28 metriä leveä seinästä seinään. Kun kadulle haluttiin lisätä pyörätiet (2 * 2,5 m) ja leventää ratikkakaistat ja bussikaistat minimimittojen mukaisiksi (yhteensä noin +50 cm), täytyi tämä 5,5 metriä vähentää jostain

¹⁰ Katso kuva 3 sivulla 89.

muusta käytöstä. Ratkaisu löytyi, kun henkilöautokaistat (2 * 3,2 m) poistettiin ja kiellettiin henkilöautolla läpiajo. Paikallinen liikenne mahtuu bussikaistoille. Tilaa jäi jopa hiukan yli, joten jalkakäytäviä voitiin samalla leventää ja puita hiukan lisätä. Itse olisin lisännyt puita enemmänkin, tästä lisää luvussa 3,5 Luonto ihmisen rinnalla.

Hämeentien esimerkissä näkyy autokaupungin korjaamisen keskeinen periaate: autolla pitää päästä kaikkialle, mutta kaikkea tilaa ei pidä käyttää autoiluun. Hämeentien jokaiseen taloon voi edelleen ajaa autolla. Kuljetukset Hämeentien liikkeisiin toimivat itse asiassa aiempaa paremmin ja myös taksit liikkuvat sujuvammin. Keskustaan autolla kulkevien matka-ajoissa tapahtunut muutos oli pieni, koska Sörnäisten rantatie oli sujuvampi reitti jo ennestään. Vähentämällä autoiluun käytettyä tilaa saatiin selvästi nopeampi ja luotettavampi ratikkaliikenne, aiempaa sujuvampi bussiliikenne ja pyörätiet, jotka tekivät Kallion pääkadulla ajamisesta turvallista ja mukavaa. Säästettyjä sekunteja syntyi moninkertainen määrä pienehkön joukon viiveeseen verrattuna. Myös kadun varren viihtyisyys parani ja ihmisiä näkyy Hämeentiellä selvästi aiempaa enemmän. Lähes kaikki voittivat, kun kadun liikenteen tehokkuutta parannettiin vähentämällä tehottomimpaan liikenteeseen käytettyä tilaa.

Vaikka auto on liikennemuodoista tilankäytöltään kaikkein tehottoimin, se on myös monella tapaa joustavin. Autoilun tarvitsema infra on rakennettu käytännössä kaikkialle, joten autolla voi tehdä lähes minkä tahansa maata pitkin kulkevan matkan. Auto sopii myös pitkille matkoille, jos vaikka yhtäkkiä tulee kesken päivää tarve ajaa Lappiin. Ja autolla pystyy kuljettamaan suurempia tavaramääriä kuin muilla henkilökohtaisilla välineillä. Näistä syistä autolle on oma kriittinen roolinsa kaupunkiliikenteessä.

Pääosa Helsingin liikenteestä ei missään realistisessa mallissa voisi toimia autoilla. Nykyään autolla tehdään reilu 20 prosenttia matkoista ja muilla tavoin vajaat 80 prosenttia. Henkilöauto on hyvä täydentävä liikennemuoto niihin tilanteisiin ja niille ihmisille,

joille muut liikennemuodot syystä tai toisesta eivät ole soveltuvia – ja jokainen päättää itse, mikä hänelle soveltuu. Jos muiden liikennemuotojen osuus laskisi 60 prosenttiin ja autojen määrä siis kaksinkertaistuisi, autoliikenne muuttuisi Helsingissä täysin mahdottomaksi, kaikilla pääkaduilla olisi seisova ruuhka. Jo 10 prosenttiyksikön muutos tarkoittaisi valtavia liikenneongelmia.

Siksi autoilun osuuden pitäminen pienenä on myös autoilijan etu. Se on välttämätöntä, jotta autoilu olisi sujuvaa. Jotta kaupunki toimisi tehokkaasti ja olisi viihtyisä asukkailleen, kaikki muut liikennemuodot pitää kuitenkin priorisoida autoilun edelle, kun perinteisesti on tehty päin vastoin. Tämä ei tarkoita autoilun kieltämistä tai lopettamista, vaan että muidenkin tarpeet huomioidaan. Seurauksena autoilu on varmasti vähän hitaampaa ja hankalampaa, mutta jokainen pystyy edelleen tekemään kaikki tarpeelliset matkansa autolla.

Autoiluun käytetty tila muodostaa usein hyvin konkreettisen esteen sille, että ihmiset voisivat liikkua muulla tavoin. Mootoriteliittymän takaa on pitkä matka kävellä. Hämeentietä oli pelottavaa ja vaarallistakin ajaa pyörällä ennen pyöräteiden rakentamista. Autojonossa seisovalla bussilla ei pääse ajoissa töihin. Ja uusia alueita rakennettaessa laajamittaisen autoilun vaatima infrastruktuuri sekä autojen aiheuttama melu ja hiukkaspäästöt estävät asuntojen rakentamisen, mikä pakottaa rakentamaan asunnot paljon kauemmas – jonnekin missä tarvitsee autoa.¹¹

Autot tietenkin kehittyvät koko ajan. 1900-luvun lyijymyrkytysmootoreista on siirrytty kertaluokkia puhtaampiin koneisiin ja yhä suuremmassa määrin sähköautoihin. Mutta autojen kehittyessä autoliikenne ja sen ongelmat ovat muuttuneet hyvin vähän: ennen kaikkea autojen viemä tila ei ole vähentynyt vaan ainoastaan kasvanut autojen koon kasvaessa.

Kaikkien tai lähes kaikkien autojen muuttuessa tulevaisuudessa

11 Tätä käsittelen luvussa 2.7 Kaupunkibulevardit.

sähköisiksi autokaupunki näyttää samalta kuin ennenkin; suurin muutos lienee bensa-asemien korvautuminen pikalatausasemilla, autojen tarvitsemaan tilaan vaikutus on pieni.

Toinen ennustettu tulevaisuuden teknologia ovat itseajavat autot. Niiden tuomia muutoksia on vaikeampi ennustaa täsmällisesti. Saattaa olla, että jokaisella olisi oma robottikuljettaja aina valmiina, tai voi olla, että liikumme automaattitakseilla lähimmälle metroasemalle, josta jatkamme junalla kaupunkiin. Liikkuvan auton tilantarpeeseen vaikutus on kuitenkin vähäinen: toisaalta automaatiikka on ihmistä nopeampi ja vaatii siksi pienemmät turvavälit, toisaalta robottien ei sallita tappavan yhtä paljon ihmisiä kuin ihmiskusien, joten automaattiautot joutuvat myös oikeasti jättämään tuon turvavälin. Pysäköintitilan tarvetta itseajavat autot voivat vähentää merkittävämmän, mutta siinäkin pysäköivä auto saattaa korvautua liikkuvalla, kun robotti ajaa kauemmas odottamaan isäntäänsä. Tilaa ei välttämättä säästy.

Emme siis voi kovin varmasti tietää, miten itseajavat autot vaikuttavat autoliikenteen tilantarpeeseen kokonaisuutena. Mutta sen sijaan voimme tietää, millä tavoin itseajavia autoja voidaan ohjata tehokkaampaan tilankäyttöön: samalla tavalla kuin nykyisiäkin autoja. Jos autoliikenteestä ja sen vaatimasta tilasta syntyvä kustannus saadaan sälytettyä auton käyttäjän vastuulle, tämä ohjaa tehokkaasti ihmisiä hakemaan tehokkaampia vaihtoehtoja.

5.2 MAANALAISET AUTOT

Kun peliyhtiö Electronic Artsin tiimi valmisteli SimCityn 2013 julkaistua uusintaversiota, he aloittivat tutustumalla laajasti kaupunkisuunnitteluun ja miten kaupungit toimivat. Tavoitteena oli tehdä mahdollisimman realistinen kaupunkisimulaattori. Suurin yllätys heille oli parkkeeraamisen viemä tila. Amerikkalaisessa auto-

kaupungissa jokainen toiminto tarvitsi paljon enemmän parkkitilaa kuin varsinaisia rakennuksia. Jotta pelistä ei tulisi pelkkä pysäköintisimulaattori, he ratkaisivat kysymyksen niin että autot menevät maan alle ja vain katoavat sinne. Maan päälle jätettiin sopivan näköinen pieni parkkipaikka, mutta siihen mahtui vain murto-osa autoista.

Myös reaali maailmassa sama taikatemppu on suosittu tapa yrittää ratkaista autoilun tilantarpeen ongelma: laitetaan autot maan alle. Jos naiivisti leikimme, että autojen määrä on vakio, niin tokihan jokainen maan alle laitettu auto on yksi auto vähemmän pinnalla, eikö? Käytännössä ajatus ei kuitenkaan yleensä toimi kovin hyvin.

Kun autoliikenne aiheuttaa haittaa maan päällä (ajattele vaikka mitä tahansa suurta katu), ratkaisuksi yleensä ehdotetaan tunnelia. Ja jos tunneli rakennetaan, se saattaa ratkaista jonkin yksittäisen kohdan, mutta kokonaisuutta katsottaessa autojen aiheuttamat haitat lähes aina pahenevat. Tunneli ei ohita koko kaupunkia, vaan autot nousevat jossain pinnalle. Tunnelien rampit ovat pitkiä ja estävät kaiken poikittaisen liikenteen. Lisäksi EU:n tunnelidirektiivin vaatimuksesta liikennetunnelissa olevien autojen pitää kaikkien mahtua nousemaan pinnalle ennen ensimmäisiä liikennevaloja, joten tunnelin edustalle täytyy rakentaa satojen metrien tila, jossa ei ole suojateitä.

Tunnelin tarjoama uusi aiempaa sujuvampi yhteys myös houkuttelee lisää autoilijoita, mikä lisää ruuhkia ja haittoja toisaalla. Kun Kivihaan tunneli Hakamäentiellä valmistui, se aiheutti pahan ruuhkan Lapinmäentielle. Sörnäisten tunnelia on perusteltu jalankulun olosuhteiden parantamisella ”kun autot eivät enää kulje Kalasataman katuverkossa”. Kuitenkin mallinnusten mukaan tunneli lisää automatkojen määrää noin puoli miljoonaa vuodessa ja vastaavasti vähentää kaikkea muuta liikkumista, myös kävelyä. Käsittelen tätä autoinvestointien tapaa lisätä autoilua luvussa 5.4 Johdettu kysyntä.

Tunnelirakentaminen on myös hyvin kallista. Esimerkiksi Sörnäistentunneli maksaisi kokonaisuudessaan 178 miljoonaa euroa¹², 110 miljoonaa kilometriltä, ja lisäksi joka ikinen vuosi pitäisi budjetoida kaksi miljoonaa tunnelin järjestelmien ylläpitoon ja huoltoon. Jos se parantaisikin jalankulun olosuhteita, se olisi erittäin kallista tapa tehdä sitä. Paljon halvempaa on vain tehdä viihtyisää kävely-ympäristöä.

Toistuva esimerkki tunnelipuheesta on keskustatunnelin vaatiminen. Sitä on vaadittu monilla erilaisilla perusteilla, joista oikeastaan yksikään ei kestä lähempää tarkastelua. Se on myös erinomainen esimerkki tarkastella tämän tunnelipuheen ongelmallisuutta.

Keskustatunneli ei vähentäisi autoilua pinnalla. Tunnelia selvitetiin viimeksi 2017–2019, kunnes kaupunkiympäristölautakunta ja sittemmin myös kaupunginhallitus päätti lopettaa suunnittelun. Tässä tuoreimmassa suunnitelmassa autoilun määrä olisi kasvanut muun muassa Mäkelänkadulla, Itäväylällä, Hermannin rantatiellä, Länsiväylällä ja oikeastaan kaikilla muillakin sisääntuloväylillä. Vähentymää olisi tapahtunut muun muassa Espalla ja Kaivokadulla, mutta kokonaisuudessaan autokilometrien määrä kantakaupungin kaduilla olisi kasvanut. Myöskään keskustan jalkakäytäviä häiritsevää huoltoliikennettä keskustatunneli ei olisi poistanut, koska tunnelista ei pääse suoraan liikkeisiin ja toimistoihin.

Keskustatunneli ei olisi mahdollistanut kävelykeskustaa, eikä se ole tarpeen kävelykeskustaa varten. Keskustatunnelisuunnitelma sisälsi viisi uutta kävelykatua, joista ainoat merkittävät olivat Pohjoisesplanadi ja Eteläranta, muut ovat vähäisiä lisäyksiä kävelykeskustaan. Suunnitelmassa ei olisi syntynyt laajaa kävelykeskustaa, vaan esimerkiksi Kaivokatu olisi pysynyt ennallaan epämiellyttä-

12 178 miljoonaa on hinta vuoden 2020 hintatasossa. Maanrakennuskustannusindeksi on noussut nopeasti ja vuoden 2024 hintatasossa kustannus olisi jo 220 miljoonaa.

vänä autoviemärinä. Sen sijaan nyt ollaan jo suunnittelemassa kävelykeskustan laajennoksia, jotka ovat merkittävästi silloin esitettyä suurempia. Tästä laajemmin luvussa 8.4 Keskustan elinvoima.

Keskustatunnelilla ja kävelykeskustalla ei ole mitään elimellistä yhteyttä. Toinen on autoilunedistämishanke, jonka tavoite on lisätä autoilua, toinen keskustan elävöittämishanke, jonka tavoite on lisätä keskustaan tulevien ihmisten määrää vähentämällä autojen aiheuttamia haittoja. Ainoa yhteys niiden välillä on poliittinen: on mahdollista kuvitella poliittinen kompromissi, jossa tehdään jonkinlainen kävelykeskusta ja jonkinlainen tunneli.

Helsingin sijainti niemellä ei perustele keskustatunnelia, vaikka niin ovat jotkut argumentoineet. Tämä perustelu on tunneliväittämistä ehkä erikoisin, koska hetken karttaa katsomalla tajuaa, ettei se voi pitää paikkaansa. Oslon keskustan ali rakennettiin Bjørvika Tunnel ennen autoilun radikaalia vähentämistä keskustassa. Mutta Oslo sijaitsee lahden pohjukassa. Päästäkseen itärannalta länsirannalle ohittaen keskustan joutuisi kiertämään moninkertaisen matkan koko kaupungin ympäri. Helsingin keskusta sen sijaan sijaitsee niemellä, mistä syystä suurin osa matkoista itäisten ja läntisten lähiöiden välillä on joka tapauksessa suurempaa tai vähintään nopeampaa tehdä jotain muuta kautta kuin ydinkeskustan läpi. Vaikkapa Otaniemestä Herttoniemeeseen suorin reitti autolla menee Lehtisaaren, Pasilan ja Teollisuuskadun kautta, ja jopa Kehä I on suunnilleen yhtä nopea kuin Kaivokadun kautta. Niemi yksinkertaisesti kurkottaa sivuun reitiltä.

Keskustatunnelia ei voisi maksaa käyttäjämaksuilla. Uusimman keskustatunnelisuunnitelman hinnaksi arvioitiin suunnilleen 1,4 miljardia. Virallisesti hintaa ei koskaan laskettu kunnolla, koska sen pelättiin aiheuttavan vastustusta ennen kun hankkeeseen olisi sitouduttu. Todellinen hinta voi siis paljon korkeampikin. Jo tällä hintatasolla hankkeen rahoittaminen käyttäjämaksuin edellyttäisi noin 15 euron tietullia per käyttäjä. Koska hyöty käyttäjille ei pääosin ole

kovin suuri – minuutin tai parin aikasäästö – näin suuri maksu saisi autoilijat kulkemaan toista kautta. Seurauksena tuloja ei kertyisi.

Tämän lisäksi tietullien kerääminen julkisella tiellä ei nykyisen lain mukaan ole mahdollista. Mutta vaikka olisikin, se ei olisi ollut keskustatunnelissa taloudellisesti realistista, kuten ei ole juuri missään muissakaan Helsingin tunnelisuunnitelmissa. Autoinfra on yksinkertaisesti liian kallista, että autoilijat olisivat valmiita maksamaan sitä.

Keskustatunneli ei vähentäisi ruuhkia vaan lisääisi niitä. Keskustatunneli olisi lisännyt keskustan läpiajoa noin 8 000 autolla vuorokaudessa. Kaikki tämä uusi autoliikenne olisi kulkenut samoja sisääntuloväyliä kuin myös keskustaan suuntautuva liikenne. Niille olisi syntynyt uusia ruuhkia ja siksi keskustaan autolla saapuminen olisi vaikeutunut.

Keskustatunneli ei parantaisi keskustan vetovoimaa eikä saavutettavuutta. Yllä kuvatun ruuhkautumisen seurauksena keskustatunneli olisi itse asiassa vähentänyt keskustaan tulevien ihmisten määrää, kun läpiajajat olisivat vieneet heidän paikkansa sisääntuloväylillä. Ihmisten vähentyminen puolestaan olisi heikentänyt keskustan elinvoimaa. Tunnelin tueksi laadituissa selvityksissäkään minkäänlaista keskustaa vahvistavaa vaikutusta ei löytynyt. Heikentyminen sen sijaan jätettiin analyysin ulkopuolelle. Vertailukohtana tälle: nyt tehdyssä Kaivokadun joukkoliikennekatusuunnitelmassa laskettiin, että keskustaan saapuu 400 000 ihmistä lisää vuodessa ja keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumodoilla paranee – siis myös autolla. Tästä lisää luvussa 8.4 Keskustan elinvoima.

Osa yllä kuvatuista autotunnelien ongelmista koskee myös joukkoliikennetunneleita. Nekin ovat usein astronomisen hintaisia, tuottavat merkittävät hiilipäästöt, eivätkä korvaa kokonaan liikennettä maan päällä, koska asemia on kuitenkin liian harvassa. Siksi suurin osa joukkoliikenteestä kulkeekin maan pinnalla ja siksi viimeiset kymmenen vuotta Helsingissä on suunniteltu enemmän

uusia ratikoita kuin uusia metroja.

Pienemmässä mittakaavassa sama maanalaisten autojen harha koskee myös autojen pysäköintiä, johon SimCityn tekijät törmäsivät. Parkkikentät ovat ikäviä ja vievät valtavasti tilaa. Ilmeinen idea on laittaa ne maan alle ja siksi kantakaupungin liepeillä on 1970-luvulta alkaen rakennettu useimpiin uusiin taloihin pihakannet eli betonikansi, jonka päällä on piha ja alla parkkihalli. Ajatus on tällä tavoin saada sekä käyttökelpoinen piha että sen lisäksi runsaasti parkkipaikkoja. Ilman tätä ratkaisua parkkinormi eli autopaikkojen rakentamisvelvoite tekee edes kohtalaisen tiiviin rakentamisen lähes mahdottomaksi. Pihakansi sen sijaan mahdollistaa kohtalaisen tiiviin kaupungin rakentamisen, vaikka kohtuullisen suuri osa asukkaista liikkuisikin autoilla, ja näennäisesti emme hukkaa ollenkaan maata pysäköintiin. Tämän ajatuksen näyttävin esimerkki on Merihaka, mutta vähän vähemmän silmille hyppivässä muodossa sitä on useimmilla muillakin uudehkoilla alueilla.

Käytännössä pihakansista seuraa ongelmia. Ne ovat raskaita ja vaativia betonirakenteita, jotka pitää huolta säännöllisesti. Noin 30 vuoden välein kaikki kasvillisuus ja rakenteet pitää repiä kannen päältä pois, jotta vesieristys päästään uusimaan. Se tarkoittaa, että pihoilla ei voi kasvaa suuria puita. Lisäksi kansiparkkien betoniset sisäänajot ja muut rakenteet luovat usein rumaa ja epäviihtyisää tilaa. Uusien alueiden koettu kivisyys johtuu itse asiassa autoista eikä tiivyydestä. Tästä lisää luvussa 3,5 Luonto ihmisen rinnalla.

Pihakansiin menee huomattava määrä betonia, joka on suuri hiilipäästöjen lähde. Ruotsalaisessa tutkimuksessa laskettiin, että jopa kolmannes rakentamisen päästöistä syntyi pihakansista. Korttelin kokoiset pihakannet myös sitovat koko korttelin rakennushankkeet yhteen, mistä seuraa ongelmia, jos jokin hanke uhkaa viivästyä. Tästä on kärsitty mm. Jätkäsaarella. Lisäksi korkean pohjaveden alueilla tai alavilla täyttömailla pihakansi on vaikea toteuttaa, koska se olisi veden pinnan alapuolella. Lisäksi parkkipaikat pihakan-

nen alla maksavat suunnilleen 70 000 euroa kappaleelta, mikä on huomattava osa rakentamisen korkeaa hintaa – suuruusluokkaa 10 prosenttia tai yli rakennushankkeen kuluista.

Näistä syistä monissa uusissa suunnitelmissa, kuten Hermaninrannassa, pihakansista on luovuttu ja pihat tehdään sen sijaan maavaraishina. Niiden sijaan pysäköinti on keskitetty parkkitaloihin. Nekin vievät tilaa eivätkä yleensä ole kauniita. Parempi ratkaisu onkin luopua parkkinormista, jolloin pysäköinnin määrää voidaan vähentää ja ongelma ylipäänsä helpottuu. Tästä laajemmin luvussa 5.6 Kuka maksaa pysäköinnin.

Autojen laittaminen maan alle on fiktiivisen kaupungin ratkaisu autokaupungin ongelmiin. Se on tapa leikkiä, että voit saada samaan aikaan tiiviin elävän kaupungin ja toisaalta sujuvan autoilun, jota ei rajoiteta. Käytännön kaupungeissa se ei oikeastaan koskaan onnistu. Autot eivät pysy maan alla vaan nousevat aina pintaan – ja autokaupungin ongelmat niiden mukana.

5.3 AUTOILUN KUSTANNUS

Autoliikenne on kaupungissa kalleinta liikennettä. Matkaa kohden autoiluun menee enemmän julkista rahaa kuin mihinkään muuhun liikennemuotoon. Suurin syy tähän on edellä kuvattu autoilun tehottomuus: autoinfraa tarvitaan niin paljon, että kustannuksesta tulee korkeita. Ja toisin kuin joukkoliikenteen matkustajat¹³ autoilija ei maksa kaupunki-infrasta käyttömaksua senttiäkään, vaan se tarjotaan hänelle täysin maksutta.

Autoilusta maksetaan toki veroja, mutta valtiolle eikä kaupungille. Polttoaineveroa lukuun ottamatta verot eivät riipu ajomäärästä, eikä polttoaineverokaan ohjaa sitä missä autoilija ajaa. Siksi

13 Ks. luku 4.8 Joukkoliikenteen rahoitus.

verot eivät juurikaan ohjaa autoilua kaupungissa. Jos saisimme käyttöön ruuhkamaksut ja autoilun veroja alennettaisiin samalla summalla kuin ruuhkamaksut tuottavat, saisimme paljon toimivamman kaupungin. Ja jos kaikki autoilun suorat kulut sekä todelliset laskennalliset haitat yhteiskunnalle laskettaisiin yhteen, eivät auto liikenteestä kerättävät verot itse asiassa edes ihan riittäisi kattamaan niitä.

Kaupungin budjetissa autoilun mahdollistaminen on kuitenkin siis pelkkä kuluerä. Tuon kulun suuruudesta on kuitenkin vaikea saada selkeää kuvaa, koska se jakautuu lukuisille eri investointiriveille ja käyttötalouden riveille. Ja muissa kaupungeissa kuin Helsingissä valtio myös maksaa päätieverkon eli kalleimman autoinfran suurimmaksi osaksi. Helsingissä valtion rahoitus on vähäistä.

Näistä syistä kaupungille on myös taloudellisesti perusteltu pyrkiä ohjaamaan ihmisiä liikkumaan muulla tavoin kuin autolla. Joukkoliikenteeseen tai pyöräliikenteeseen käytetyt rahasummat ovat lähes aina paljon pienempiä kuin autoinfran kustannukset samalle matkamäärälle.

Sörnäistentunnelia varten kaivettiin sen toinen pää valmiiksi ja peitettiin soralla, jotta tunnelin voisi myöhemmin rakentaa katkaisematta Hermannin rantatietä. Tämä käyttämätön tunnelin suu maksoi 50 miljoonaa, eikä siinä kulje yhtäkään autoa. Viime vuosina on käsitelty kolmea suurta pyöräbaanasuunnitelmaa: Pohjoisbaanaa Käpylästä Vantaan rajalle, Itäbaanan jatkoa Herttoniemestä Itäkeskukseen ja Munkkiniemenbaanaa Kampista Munkkiniemen kautta Espoon rajalle Tarvoon. Nämä kolme suurinta baanasuunnitelmaa maksavat yhteensä noin 50 miljoonaa euroa, eli saman verran kuin yksi käyttämätön autoramppi, joka tehtiin varmuuden vuoksi.

Runsaasta julkisesta rahankäytöstä huolimatta auton omistaminen on kallista myös autoilijalle. Siksi osalla ihmisistä ei ole siihen varaa, tai he joutuvat hankkimaan auton, vaikka heillä ei olisi siihen varaa. Puhutaan liikenneköyhyydestä. Tätä ongelmaa on kuitenkin

kin mahdollon ratkaista kaatamalla lisää rahaa autoiluun, vaan parhaiten toimii riittävän halpa ja hyvin palveleva joukkoliikenne. Käytännössä autoilun tuet valuvat pääosin hyväosaisille – ja juuri siksi autoilun etuoikeuksien rajoittaminen herättää niin raivokasta vastarintaa.

Omalta osaltaan jokaisen autoa jonkin verran mutta ei päivittäin tarvitsevan kannattaa laskea, montako taksimatkaa kuukaudessa voisi tehdä auton kokonaiskustannuksella (bensa, pysäköinti, lainakorko/pääomakulu, vakuutukset jne.). Monessa tapauksessa taksi saattaa olla jopa halvempi. Jokainen omasta autosta taksiin siirtyvä tekee myös kaupungista hiukan toimivamman.

5.4 JOHDETTU KYSYNTÄ

Johdettu kysyntä (englanniksi *induced demand*, suomennettu myös 'itseään toteuttava kysyntä') on taloustieteen käsite, joka kuvaa sitä, miten jonkin hyödykkeen tarjonnan lisääntyessä sen hinta halpenee ja halventuessa tyypillisesti sen kulutus kasvaa. Kyse ei ole mistään poikkeusilmiöstä, vaan johdettu kysyntä on osa kysynnän ja tarjonnan lakia ja toteutunut lähes kaikkien hyödykkeiden kohdalla, joiden hinnan laskun vaikutuksia on tutkittu. Arkiesimerkkinä voi ajatella vaikka miten pensasmustikoita tulee ostettua helpommin, jos rasia saa eurolla kuin sen maksaessa viisi euroa.

Johdettu kysyntä on olennainen ilmiö myös liikennettä, erityisesti autoliikennettä mallinnettaessa. Autoilun tapauksessa tarjonta on liikenneväylien kapasiteetti ja kustannus on liikkumiseen käytetty aika. Jos kaduille lisätään kapasiteettia niin, että ruuhkat vähenevät ja liikenne nopeutuu, automatkoja tehdään enemmän ja seurauksena ruuhkat palaavat suunnilleen ennalleen.

Lyhyellä tähtäimellä nopeampi yhteys saa monet liikkumaan autolla muun välineen sijaan tai esimerkiksi menemään kauemmas

parempaan kauppaan, kun se onkin nopeaa. Tai lähtemään tapahtumaan, johon ei muuten jaksaisi. Arkijärjellä tämä on aika ilmeistä. Jos töihin pääsee autolla 15 minuutissa aiemman 20 minuutin sijasta ja vaihtoehtona on 30 minuutin bussimatka, niin kyllähän muutos lisää kiinnostusta autoilla. Useimpien käytös ei välttämättä muutu lainkaan ja muillakin muutokset voivat olla pieniä ja yksittäisiä niin, että harva edes huomaa muuttaneensa käytöstään. Mutta kaupungin tasolla muutos näkyy.

Pidemmällä tähtäimellä sujuvammat liikenneyhteydet vaikuttavat vielä enemmän. Jos töihin autoilu Tuusulasta on sujuvaa, lisää se Tuusulan kiinnostavuutta asuinpaikkana tai potentiaalisena työpaikkana. Ihmiset eivät muuta tai vaihda työpaikkaa joka vuosi, mutta vuosien ja vuosikymmenten mittaan jokainen vuorollaan on tilanteessa, jossa tekee tällaista harkintaa. Selkein todiste tästä ilmiöstä on kaupunkien maantieteellinen kasvu viimeiset 150 vuotta liikenneyhteyksien mukana, kuten kuvasin luvussa 4.5 Nopeuden harha. Autoilun johdettu kysyntä lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä erotellaan toisinaan kahdeksi eri käsitteeksi *johdettu liikenne* ja *johdettu kysyntä* (engl. *induced traffic, induced demand*), mutta viime kädessä kyse on samasta ilmiöstä, joka vaan toteutuu erilaisella viiveellä.

Huolimatta siitä, että johdettu kysyntä on sekä taloustieteen perusmatematiikkaa, empiirisesti todistettu lukuisia kertoja että myös perustuu arkijärjellä itsestään selviin faktoihin, liikenteen mallinnukset eivät ole tavanneet ottaa sitä huomioon. Autoliikenteen ja myös parkkipaikkojen kysynnän oletetaan olevan riippumatonta siitä, mikä niiden kustannus (aika tai raha) on. Helsingin seudulla käytetty Helmet-malli sinänsä mahdollistaa matkakohteiden simuloinnin, mikä tavoittaa jollain tarkkuudella lyhyen tähtäimen johdetun kysynnän, mutta tätä mahdollisuutta ei normaalisti käytetä, koska se estäisi matka-aikahyötyjen laskemisen siten, kun se on totuttu tekemään. Siksi suurimmassa osassa liikenteen arvioinnista leikitään, että tarjolla oleva kapasiteetti ei vaikuta liikenteen

määrään, vaikka kaikki tietävät, ettei tämä oikeastaan ole totta.

Johdettu kysyntä on selitys siihen, miksi autoinvestoinnit harvoin sujuvoittavat autoilua, vaan sen sijaan lisäävät autoilun määrää. Liikennesuunnittelija Reuben Smeed tiivisti tämän jo vuonna 1949 hieman ironiseen teesiin, että Lontoon ytimen liikenteen keskinopeus tulee aina olemaan yhdeksän mailia tunnissa (15 km/h), koska se on alin nopeus, jota ihmiset sietävät. Jos nopeus tästä kasvaa, ihmiset liikkuvat enemmän, ja jos se laskee, ihmiset liikkuvat vähemmän. Tämä laki päti yllättävän tarkasti siihen asti, että Lontoossa otettiin käyttöön ruuhkamaksut 2003. Silloin nopeus nousi 18 kilometriin tunnissa.

Johdettu kysyntä toimii aivan samalla tavoin myös muun liikenteen kanssa. Jos metroon mahtuu paremmin, sillä kuljetaan mieluummin; jos bussi kulkee useammin, sitä käytetään enemmän; jos pyöräväylä on selkeä ja turvallinen, pyöräily on houkuttelevampi vaihtoehto; jos kadulla ei tarvitse pelätä yliajajia, tulee helpommin mentyä kävellen. Yleistettäessä ajatusta ”hinta” pitää miettiä yhdistelmänä rahaa, aikaa, turvallisuutta ja miellyttävyyttä. Koska nämä ovat osin hankalasti mitattavia suureita ja jokainen ihminen painottaa niitä hiukan eri tavalla suhteessa toisiinsa, yleisluontoista liikenteen hintayhtälöä on vaikea muotoilla. Yksittäisen liikenne-
muodon ja suunnitellun muutoksen kohdalla voidaan kuitenkin usein yksinkertaistaa yksilölliset yhtälöt massojen liikkumiseen käyttämällä laskelmissa vain matka-aikaa tai vain rahaa.

Myös autoväylien kapasiteetin vähentäminen toimii aivan vastaavasti: se vähentää autoliikenteen määrää. Ilmiötä kutsutaan katoavaksi liikenteeksi (engl. *disappearing traffic*). Vuonna 1973 Manhattanin länsirantaa pilarien päällä kulkeva West Side Highway romahti osittain ja suljettiin. Muutoksen pelättiin johtavan kaokseen, mutta 93 prosenttia aiempaa moottoritietä kulkeneesta autoliikenteestä yksinkertaisesti katosi. Myöhemmin koko moottoritie päätettiin purkaa ja korvata tavallisella kadulla sekä puistolla.

Vastaavia esimerkkejä on runsaasti Yhdysvalloista, Euroopasta ja Aasiasta. Kaikissa tapauksissa liikenteestä ei katoa näin suuri osa. Ison-Britannian liikenneministeriön laajassa empiirisessä analyysissä todettiin, että keskimäärin jonkin verran yli puolet siitä autoliikenteestä, joka poistuu rajoitettavalta väylältä, ei ilmaannu minnekään muualle vaan katoaa.

Liikenteen määrä tai kasvu ei ole vakio, vaan riippuu voimakkaasti tarjolla olevista liikkumismahdollisuuksista. Tämä sekä teoreettisesti että empiirisesti vahvasti todistettu fakta tulisi ottaa liikennesuunnittelussa lähtökohdaksi ja suunnitella kaupungissa väylät siitä lähtökohdasta, millaista liikennettä sinne halutaan. Kasvu ei ole automaatio vaan seurausta valinnoista. Ihmisten mahdollisuus liikkua on positiivinen asia. Liikenneratkaisuja tulisi kuitenkin perustella sillä, miten ne mahdollistavat liikenteen kasvua ja enemmän liikkumista. Perusteluksi ei sovi, että liikenneratkaisu vähentäisi ruuhkia tai nopeuttaisi automatkoja, koska sitä se tuskin tekee. Ja tietenkin pitää kysyä, millä tavalla liikkumista mahdollistamme ja millä hinnalla. Kaupungissa tehokkain tapa lisätä liikennettä on hyvin harvoin autoilun lisääminen.

5.5 RUUHKAMAKSUT

Ruuhkamaksut, liikenteen hinnoittelu tai jollain muulla tavalla nimetty autolla ajamisen laskuttaminen käytön mukaan kaupungissa on yksi harvoja hyvin toimivia tapoja sujuvoittaa kaupunkiautoilua. Hiukan yksinkertaistaen automatkan hinta autoilijalle on yhdistelmä rahaa ja matkaan kuluva-aikaa. Jos haluamme, että aikaa kuluu vähemmän, täytyy rahaa kulua enemmän. Vastaavasti jos mitä tahansa muuta hyödykettä – vaikkapa ämpäreitä – jaetaan ilmaiseksi, muodostuu jono. Ja jos halutaan, että jokainen halukas saa ämpäriä jonottamatta, täytyy niistä periä hintaa.

Yhä useammassa suuressa kaupungissa on liikenteen hinnoittelu käytössä muodossa tai toisessa. Ensimmäinen ruuhkamaksujen toteuttaja oli Singapore vuonna 1975, sittemmin ne on otettu käyttöön muun muassa Tukholmassa, Göteborgissa, Lontoossa, Roomassa ja Milanossa. Toteutukset vaihtelevat, mutta tyypillisesti kaupungin ydinalueen ympärillä on tulliraja, jonka ylityksestä joutuu maksamaan. Maksujen keräys voi perustua rekisterikilpiä lukeviin kameroihin, erillisiin maksulaitteisiin tai koppiin, jossa voi maksaa. Taksit, tavaraliikenne tai alueen sisäpuolella asuvat saattavat olla vapautettuja maksusta.

Ruuhkamaksujen tavoite ei ole kerätä autoilijoilta rahaa vaan tehdä autoilusta kaupungissa sujuvaa. Samalla ne toki keräävät jonkin verran rahaa. Tyypillisesti tätä rahaa käytetään kaupunkiseudun liikenneinvestointeihin, mutta periaatteessa mikään ei estäisi vaikkapa alentamasta autoilun verotusta samalla summalla joka ruuhkamaksuin kerätään.

Jokaisessa tapauksessa ruuhkamaksujen käyttöönotto on johtanut sujuvampaan liikenteeseen ja ollut käyttöönoton jälkeen suosittu toimenpide. Suomessa laki ei mahdollista ruuhkamaksujen toteuttamista, mutta on todennäköistä, että niitä tullaan tarvitsemaan myös Helsingin seudulla tulevaisuudessa, jos halutaan välttää autoliikenteen ruuhkautuminen.

Ruuhkamaksun toiminta autoliikenteen tehostajana perustuu siihen, että ajaessaan tiettyyn paikkaan tiettyyn aikaan (yleensä keskustaan ruuhka-aikaan) autoilija joutuu maksamaan lisämaksun. Tämä saa osan autoilijoista miettimään vaihtoehtoja aikaa, kohdetta tai liikkumistapaa. Maltillisella maksulla vähemmän autoliikenteessä voi olla vain muutamia prosentteja, mutta johtuen liikenteen dynamiikasta se riittää aiheuttamaan kymmenien prosenttien vähemmän ruuhkiin.

Autoilun verotus ei tuota vastaavaa liikenteen vähenemää, koska se ei kannusta miettimään vaihtoehtoja: autovero on joka tapauk-

sessä sama riippumatta mitä tekee ja polttoaineverotus ei ohjaa sitä, missä tai milloin ajaa. Osa vastaavista hyödyistä voidaan saada pysäköinnin hinnoittelulla, mutta se on jäykempi keino ja kohdistuu pelkästään heihin, jotka käyttävät maksullista pysäköintiä – ei esimerkiksi läpiajajiin tai heihin, joilla on muuta kautta pysäköintipaikka käytössä keskustassa.

Käytännössä kaikki taloustieteilijät pitävät ruuhkamaksuja hyvänä ja suositeltavana tapana hallita autoliikenteen määrää kaupungissa. Myös rationaalinen autoilija, jonka tarvitsee ajaa keskustaan, kannattaa ruuhkamaksuja, koska se tekee hänen autoilustaan sujuvampaa. Suhteellisen pieni maksu on todennäköisesti vähäisempi haitta kuin ruuhkissa mahdollisesti kuluva aika ja tähän liittyvä epävarmuus. Mutta tietenkin autoihin liittyy huomattavasti erilaisia tunnekysymyksiä, eikä ihminen ole rationaalinen homo economicus.

Ruuhkamaksuja vastustetaan toisinaan perusteella, että ne olisivat kohtuuttomia pienituloisille autoilijoille, joiden on pakko ajaa autolla, mutta joilla ei ole varaa ruuhkamaksuun. Autolla liikkuvista kuitenkin valtava enemmistö ei ole pienituloisia: alimpiin tulokymmeniksiin kuuluvat omistavat Helsingissä vähän autoja ja omistaessaankin ajavat niillä muita vähemmän. Kirjoitan tähän liittyvästä liikenneköyhyydestä luvussa 4.7 Liikenteen tasa-arvo. Pienituloisten asemaa voidaan parantaa merkittävästi ilmaista tieinfraa paremmin suorilla tulonsiirroilla, eli rahalla. Käytännössä ruuhkamaksut kohdistuisivat nimenomaan keskiluokkaan ja hyväosaisiin, joista myös niiden vastustus kumpuaa – vaikka he olisivat myös maksujen suurimmat hyötyjät.

Helsingin uusilla tiiviillä alueilla autot pysäköidään joko talojen alle koko korttelin kokoisiin halleihin, erillisiin parkkitaloihin tai parkkilooliin. Kaikki nämä ovat verrattain kalliita ratkaisuja: pysäköintitalo maksaa 20 000–45 000 euroa per parkkipaikka, halli korttelin alla 35 000–70 000 euroa ja parkkiloola 55 000–80 000 euroa¹⁴. Usein parkkipaikka maksaa siis enemmän kuin auto, joka siinä pysäköidään.

Helsingin tämänhetkisessä parkkinormissa määrätään rakentamaan pysäköintipaikka alueesta ja yksityiskohdista riippuen aina kutakin 100–150 kerrosneliötä kohden. Kun uudisrakentamisen kustannustaso (ei sisällä tontin hintaa) on 4 000–5 000 euroa, muodostavat pysäköintipaikat yleensä yli 10 prosenttia rakentamisen kustannuksista. Jokaisen asuinneliön hinnasta siis noin 500 euroa johtuu pysäköintipaikoista. Esimerkiksi 80 neliön perheasunnossa 40 000 euroa. Yksittäisistä rakentamismääräyksistä kaavassa parkkinormi on selvästi kallein, huomattavasti kalliimpi kuin esteettömyyteen, julkisivuun tai taloyhtiön yhteistiloihin liittyvät määräykset. Kohteesta ja laskutavasta riippuen se on tiiviillä alueilla usein kalliimpi kuin kaikki muut rakentamismääräykset yhteensä.

Parkkipaikkojen rakentaminen asetetaan veloitteeksi rakennettavalle taloyhtiölle, eli käytännössä taloa rakentava grynderi joutuu rakentamaan ja maksamaan myös parkkipaikat. Parkkipaikat joko myydään erillisinä osakkeina, tai ne jäävät taloyhtiön hallintaan ja yhtiö vuokraa ne asukkaille. Myytävistä parkkiosakkeista saatava hinta ei tavallisesti riitä kattamaan rakentamiskustannuksia, tai sitten osa paikoista jää myymättä ja päättyy taloyhtiölle. Vuokrapai-

14 Kustannustietojen lähde Kiinteistöomistajat ja rakennuttajat (Rakli) ry:n selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista (2015). Huomioiden rakennuskustannusten nousu, nykyinen kustannustaso on korkeampi.

koissa vuokratuotto riittää kattamaan ylläpitokustannukset, mutta ei juuri koskaan pääomakustannusta. Käytännössä grynderi joutuu siis rahoittamaan parkkipaikkojen rakentamisen merkittävältä osin tai kokonaan asuntojen myynnistä saamallaan tuloilla.

Asukkaat toisaalta eivät ole valmiita maksamaan asunnoistaan enemmän siksi, että joku muu saisi halvemman parkkipaikan. Uudisasuntojen myynti on kohtuullisen toimiva kilpailtu markkina, jossa grynderi koittaa saada asunnoista suurimman mahdollisen hinnan nopeasti ja ostajat etsivät mahdollisimman halpaa itselleen mieluista asuntoa. Hintataso määräytyy siis asukkaiden maksukyvyistä, ei niinkään siitä, paljonko talojen rakentaminen oikeastaan maksaa – ainakin niin kauan, kun asukkaiden maksuvalmius ylittää rakennuskustannukset.

Jos oletamme myös tonttimaan oston ja myynnin olevan tehokas markkina,¹⁵ tästä seuraa, että rakennuttajien valmius maksaa tontista laskee rakennuskustannuksen noustessa. Eli jos asuntojen myyntihinta on neliötä kohden vaikka 8 000 euroa ja rakentamiskustannus 5 000 euroa, grynderi suostuu maksamaan tontista 3 000 euroa. Nyt jos lisäämme kustannukseen 500 euroa parkkiluolaan, grynderin maksuhalukkuus on enää 2 500 euroa. Eli rakentamisen hintaa nostavat määräykset laskevat maanomistajan tontistaan saamaa tuottoa (myyntihintaa tai vuokratuottoa).

Maanomistaja on Helsingissä yleensä Helsingin kaupunki. Ja muiden maanomistajien tapauksessa kaupunki perii kaavoituksesta

15 Helsingin maanmyynnin ja vuokrauksen historiaan liittyy paljon hyvin kummallisia käytäntöjä ja pidemmälle historiaan mentäessä myös suoranaista korrup-tiota. Viimeisen kymmenen vuoden linja on kuitenkin ollut johdonmukaisesti kohti toimivampaa markkinaa. Uusissa maapoliittisissa linjauksissa tonttien kilpailutuksessa siirrytään pääsääntönä huutokauppaan joko myyntihinnasta tai vuokratontin ns. kynnysrahasta. Siksi tulevaisuuteen katsoessa on perusteltua analysoida myös tonttimarkkinaa ikään kuin se olisi tehokas markkina, vaikka historiasta on helppo löytää esimerkkejä, joissa näin ei selvästikään ole ollut.

maankäyttökorvausta, jonka suuruus myös riippuu tonttituotosta. Käytännössä siis pysäköinnin korkeat kustannukset päätyvät kaupungin maksettavaksi: me kaikki maksamme enemmän veroja, jotta joku jossain voisi pysäköidä halvemmalla.

Yllä käsittelin parkkipaikkakustannusten jakautumista ns. kovan rahan asunnoissa. Kaupungin ARA-vuokra-asuntojen, Hitasin ja muun hintasäännellyn tuotannon osalta kuvio on suoraviivaisempi. Koska asuntojen vuokra- tai myyntihinta sääntelyssä perustuu kustannuksiin, parkkipaikkojen kustannuksen maksavat suoraan asukkaat asuntojensa hinnassa. Siis esimerkiksi 100 neliön Hitas-asunnon ostaja saattaa Jätkäsaarella oikeasti maksaa 45 000 euroa siitä, että taloyhtiössä on parkkipaikkoja – vaikka hän ei saisikaan parkkipaikkaa itselleen tai edes omistaisi autoa. Vastineeksi tästä joku muu saa pysäköidä halvemmalla.

Tämä ei tietenkään kuulosta kohtuulliselta eikä järkevältä. Ilmeinen jatkokysymys onkin, että entä jos määräisimme autopaikkojen käyttäjät maksamaan niiden kustannuksen? Ongelmaksi tälle ajatukselle muodostuu markkinoiden ja parkkinormin yhdistelmä.

Myöskään autonomistaja ei ole halukas maksamaan parkkipaikasta mitä tahansa. Jos parkkipaikka oman talon hallissa on liian kallis, hän saattaa hakea paikkaa kauempaa parkkitalosta tai pitää autoa jossain kaukana halvalla kentällä. Osa autonomistajista myös jättäisi muuttamatta taloon tai kaupunginosaan, jossa pysäköinti maksaa liikaa ja heidän sijastaan sinne saattaisi muuttaa vaikkapa autottomia asukkaita (enemmistö Helsingin asuntokunnistahan on autottomia). Ja joku voisi myös luopua autosta todettuaan sen pitämisen liian kalliiksi. Seurauksena liian kalliista autopaikoista osa jää siis lopulta käyttämättä.

Ongelma tässä on, että parkkinormi määrää kuitenkin rakentamaan nuo paikat. Käytännössä parkkinormi määrää rakentamaan paikkoja enemmän kuin mille olisi kustannuksia vastaavaa kysyntää. Kun parkkipaikat rakennetaan, myös rakentamiskustannus täytyy

jonkun maksaa. Ja koska se joku ei voi olla parkkeeraaja, on se siis joku muu, yllä kuvatusti joko talon asukkaat kollektiivisesti tai kaupunki.

Meillä käytössä olevaa järjestelmää voi kutsua parkkipaikka-socialismiksi: pysäköinnin kustannukset sosialisoidaan laajemman joukon tai koko yhteiskunnan maksettaviksi. Seurauksena menettämme mahdollisuuden markkinoiden ohjausvaikutukseen autonomistuksessa, saamme suuremman autoilun osuuden liikenteessä, ruuhkia, suuremman tarpeen investoida kalliisiin autoväyliin ja vähemmän asuntoja. Erotuksena moneen muuhun asiaan, joiden kustannukset maksetaan yhteisvastuullisesti, parkkipaikkasocialismin seuraukset eivät ole kaupungin tai valtion tavoitteiden mukaisia, vaan itse asiassa aivan päin vastoin. Parkkinormin avulla saadaan suurilla kustannuksilla huomattavasti toimivaa ja epämiellyttävämpää kaupunkia.

Yllä käsittelemäni kallista rakenteellista pysäköintiä (parkkihallit, parkkitalot, parkkiloulat). Parkkipaikat voi kuitenkin rakentaa myös huomattavasti halvemmalla avoparkkikenttänä. Kustannus on maan tasaus ja asfaltointi, suuruusluokkaa 5 000 per parkkipaikka, mikä on kymmeninen miljoonien rakennushankkeessa jo melko pieni summa.

Parkkikentän ongelma on, että se vaatii paljon tilaa, ja siinä samalla paikalla voisi yleensä olla myös talo. 1960–80-luvun kerrostalolähiöissä näkyy runsaasti parkkikenttiä. Ilmakuvasta katsomalla huomaa, että niistä useimpien paikalle sopisi luontevasti uusi talo. Kyse ei ole vain teorettisesta laskelmasta. Itse asiassa tämä olisi yksi helpoimpia ja vähiten lähiluontoa uhkaavista tavoista täydennysrakentaa lähiöitä.

Parkkikentän koko on noin 25 neliötä per parkkipaikka (sisältäen ajokäytävät ym.). Jos oletamme, että paikalle rakennettaisiin kentän sijasta 5-kerroksinen talo, jonka pohjan ala olisi 50 prosenttia parkkikentästä ja muu olisi pihaa, saataisiin kunkin parkkipaikan

sijasta 75 kerrosneliötä asuintaloo. Jos rakennusoikeuden hinta on vaikkapa 500–1 000 euroa kerrosneliöltä, on avoparkkikentän vaihtoehdokustannus siis 37 000–75 000 euroa autopaikkaa kohden. Tämän kustannuksen kantaa maanomistaja, yleensä siis Helsingissä kaupunki. Ja rahan lisäksi tietenkin nuo asunnot jäävät saamatta – suunnilleen asunto per kaksi parkkipaikkaa.

Tämä kustannus riippuu suuresti sijainnista. Lähempänä keskustaa rakennusoikeuden hinta on korkeampi ja myös rakentaminen yleensä tiiviimpää, jolloin kustannus kohoaa tähtitieteelliseksi. Siksi Kehä I:n sisäpuolella on hyvin vähän parkkikenttiä. Vastaavasti siirryttäessä kauemmas keskustasta maan arvo on pienempi ja rakentaminen väljempää, jolloin parkkikentän talousyhtälö on paljon mielekkäämpi.

Helsingissä maa on likimain kaikkialla sen verran arvokasta, että parkkikentälläkin on siis vastaava ongelma kustannuksista kuin rakenteellisella pysäköinnillä. Suurella kustannuksella saamme huonommin toimivia asuinalueita.

Parkkinormin kokonaiskustannus Helsingissä on varovaisesti laskettuna¹⁶ 65 miljoonaa euroa vuodessa. Yli puolet tästä kulusta rasittaa kaupungin budjettia saamatta jääneinä tuloina ja osin kuluina, loput koituvat kaupunkilaisten maksettavaksi eri reittejä.

Suoran kustannuksen lisäksi parkkisosialismi aiheuttaa suuria epäsuoria haittoja. Uuden rakentamisen määrä tiiviillä alueilla määrättyy käytännössä siitä, miten parkkipaikat saadaan rakennettua. Asuntoja siis ihan kirjaimellisesti jätetään rakentamatta, koska parkkipaikkoja ei saada tarpeeksi. Esimerkiksi Lastenlinna Meilahdessa ollaan muuttamassa toimisto- ja asuinkäyttöön. Itse torniin ei kuitenkaan tule asuntoja, koska korttelin parkkihalli on liian pieni, että parkkinormi täytyisi. ARA-asuntojen kanssa kustannukset

16 Parkkinormin kustannusta laskettiin Helsingin tuottavuustyöryhmälle tehdyssä selvityksessä 2024.

ovat myös toistuva ongelma: kalliille alueille on vaikea saada tehtyä kaupungin vuokra-asuntoja, koska parkkipaikat nostavat kustannustason korkeammaksi kuin mitä valtion asuntorahasto hyväksyy. Ja lisäksi ympäristöstä, etenkin pihoista, tulee huonompia parkkimääräysten takia.

5.7 MARKKINAEHTOINEN PYSÄKÖINTI

Vaihtoehto parkkipaikkojen kustannusten sosialisoinnille on markkinaehtoinen pysäköinti. Kuten edellisessä luvussa kuvasin, pysäköintipaikkojen osalta on jo nyt olemassa jonkinlainen, painoitellen ihan toimivakin markkina. Parkkipaikkaa tarvitsevat autoilijat etsivät mahdollisia paikkoja eri lähteistä ja valitsevat itselleen parhaiten sopivan huomioiden hinnan, sijainnin, mahdollisen sateensuojan, turvallisuuden ja niin edelleen. Markkinaehtoisen pysäköinnin perusajatus on, että annetaan tämän markkinan ohjata investointipäätöksiä parkkipaikkoihin.

Konkreettisesti markkinaehtoinen pysäköinti toteutetaan niin, että asemakaavoissa ei määrätä rakentamaan pysäköintipaikkoja, eikä epäsuorasti pakoteta siihen esimerkiksi käytännössä pakollisilla pihakansilla. Osa rakennuttajista haluaa kuitenkin rakentaa jonkin määrän parkkipaikkoja, koska he haluavat markkinoida asuntoja sillä, että ostaja voi saada myös parkkipaikan. Kaavoituksen vastuulle jää varmistaa, että tämä on mahdollista ja ohjata, miten parkkipaikat tulee tehdä, jos niitä tehdään.

Emme tiedä, kuinka paljon parkkipaikkoja minnekin markkinaehtoisesti syntyisi. Markkinaehtoisuuden idea on, että emme voikaan ennalta tietää sitä, eikä meidän tarvitse. Kukin asunnon ostaja tai vuokraaja miettii, mitä tarvitsee ja hankkii itselleen sopivan asunnon. Vastaavasti hän voi hankkia parkkipaikankin, jos tarvitsee. Jollain alueilla parkkipaikat voivat olla kalliimpia, mikä on

epäilemättä osalle ihmisistä syy välträä näitä alueita. Mutta samaan tapaan myös asunnot ovat joillain alueilla kalliimpia. Asunto on paljon tärkeämpi perustarve kuin parkkipaikka, mutta ne eivät silti ole hintasäännösteltyjä, vaan ihmisten oikeus asuntoon toteutuu asumistuen ja toimeentulotuen avulla tarvittaessa.

Tähänastisen kokemuksen pohjalta valistunut arvaus on, että kantakaupungissa paikkoja toteutuisi markkinaehtoisesti vajaa puolet siitä mitä parkkinormi nykyään määrää, mutta tässä on varmasti suurta alueellista vaihtelua. Kauempana keskustasta osuudet vaihtelisivat ehkä puolesta parkkinormista täyteen parkkinormiin riippuen sijainnista.

Uusilla alueilla kaupungin on syytä olla kiinnostunut pysäköinti-markkinan kehittymisestä, jotta vältetään tilanteet, joissa maksuhaluksille asukkaille ei löydykään paikkoja. Eryteisesti on syytä ohjata siihen suuntaan, että paikat toteutetaan tavalla, joka mahdollistaa paikkojen vuokraamisen myöhemmin myös asukkaille, joiden talon yhteydessä ei parkkipaikkoja ole rakennettu. Helpoiten tämä on järjestettävissä, jos parkkipaikat ovat pääosin erillisissä parkkitaloissa, joita operoi kaupallinen parkkiyhtiö.

Jotta pysäköintimarkkina toimisi kunnolla, ei mitään muitakaan parkkipaikkoja saisi tarjota tuettuun hintaan. Tuettu tarjonta kun sotkee pysäköintimarkkinaa kuin mitä tahansa muutakin markkinaa. Monilla alueilla vaihtoehtoina ovat kadunvarsipysäköinti tai pysäköintiluolaan ajaminen. Kadunvarsipaikka ei ole sama kuin luolapaikka. Joku suosii kadunvartta, joka on lähellä, toinen pysäköi mieluummin luolaan suojaan, kolmannelle sopii kumpikin yhtä hyvin. Markkinataloudessa hinnat asettaisivat preferenssit lopulta tasapainoon niin että kummankinlaisia paikkoja löytyy. Mutta jos kadunvarren pysäköinnin hinta on tuettu kaupungin rahoilla, kohdistuu kysyntä voimakkaammin siihen ja kadunvarsilla tulee ruuhkaa, kun taas luolassa on tyhjää. Tämä on tilanne esimerkiksi Töölössä. Siksi kaupunki on siirtynyt myös kadunvarsilla malliin,

jossa kunkin alueen asukas pysäköinnin hintaa tarkistetaan vuosittain kysynnän mukaan. Malli on melko kankea, mutta pidemmän päälle se johtaa siihen, että kadunvarsille mahtuu aina ja ne, jotka pysäköivät mieluummin luolaan siirtyvät sinne.

Vastaava ongelma koskee vanhoja taloja, joissa on totuttu vuokraamaan paikat halvalla niille, joilla ne ovat ennenkin olleet. Taloyhtiöt saavat tehdä omaisuudellaan mitä haluavat, joten tähän on mahdollista vaikuttaa lähinnä kulttuurisen muutoksen kautta, kun halpaa parkkioikeutta vaille jäävä enemmistö alkaa pikkuhiljaa kyseenalaistaa tällaisia nautinto-oikeuksia.

Vuonna 2019 päätettiin, että markkinaehtoiseen pysäköintiin siirtyminen aloitetaan Nihdissä, Hakaniemenrannassa ja Hernesaarella. Nihdissä ensimmäiset talot ovat jo valmistuneet ja Hakaniemenrannassa rakentaminen alkaa piakkoin, mutta Hernesaari viivästyi koska kaava kaatui korkeimmassa hallinto-oikeudessa puutteellisiin selvityksiin ja uusi versio on vasta käsittelyssä. Hernesaaren kaavaehdotuksessa on myös Helsingissä uusi pysäköinnin maksiminormi, jotta alueen autot eivät voi tukkia sinne johtavaa Telakkakatua. Käytännössä siis jokaiselle tontille on asetettu maksimimäärä, jota enempää parkkipaikkoja ei saa rakentaa. Ratkaisu monimutkaistaa pysäköintimarkkinan kysymyksiä jonkin verran, mutta ei muuta perusideaa.

Vuoden 2025 talousarvion yhteydessä Helsingissä päätettiin siirtyä markkinaehtoiseen pysäköintiin suurimmassa osassa kantakaupunkia. Kaupunkiympäristölautakunta tulee käsittelemään tarkan suunnitelman keväällä 2025. Malli tulee sisältämään tapoja varmistaa, että pysäköintipaikkoja tosiasiallisesti on saatavilla, jotta kaikki autoa tarvitsevat voivat myös saada paikan. Helsinki on ensimmäisenä kaupunkina Suomessa lähtemässä kunnolla mukaan tähän uuteen tapaan ohjata autoilun edellytykset ja kustannukset autoilijan itsensä vastuulle. Erityisesti USA:ssa vastaava on jo valtavirtaa, ja voimme oppia käytännön kysymyksistä paljon sieltä.

Liityntäpysäköinnin idea on periaatteessa hyvä – autolla ei ajeta keskustaan, vaan se jätetään kauemmas ja tullaan joukkoliikenteellä. Sen voi ajatella vähentävän autoilua tiiviillä alueella ja samalla mahdollistavan keskustaan tulemisen kätevästi myös ihmisille, jotka asuvat huonon joukkoliikenteen alueella. Käytännössä vain törmätään yleensä ongelmiin heti kun aletaan miettiä, minne liityntäpysäköintipaikkoja konkreettisesti voisi tehdä.

Hyvä esimerkki ongelmista on Puotilan metroaseman liityntäpysäköinti. Suoraan metroaseman päällä, Itäväylän vieressä on kolme ilmaista parkkikenttää yhteensä noin 300 autolle. Paikka on aika kätevä idästä autolla saapuessa ja varmaan pääosa jatkaakin tästä metrolla keskustan suuntaan. Käsittelyssä on kaavamuutos, jossa tähän tehtäisiin kaksi korttelia, joissa on asunnot 1 100 asukkaalle ja joitakin satoja työpaikkoja. Matka metrolle on useimmista asunnoista alle sata metriä ulko-ovelta ja paikka on siis poikkeuksellisen hyvä joukkoliikenteeseen tukeutuvalla asuntorakentamiselle. Jokaista poistuvaa parkkipaikkaa kohden tulee siis kolme asukasta. Tällä sijainnilla moni heistä käyttää varmasti metroa, ja päivittäisiä matkoja tulee moninkertaisesti enemmän kuin mitä 300 liityntäpysäköijää tekee. Lisäksi maan arvonnousu tuo kaupungille 12 miljoonaa euroa voittoa. Jokaista menetettävää liityntäpysäköintipaikkaa kohden tulee siis kolme asukasta, 40 000 euroa ja enemmän joukkoliikenteen käyttöä kuin pysäköijät tuovat. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee ja liikenteen päästöt vähenevät.

Lähes kaikkialla, missä liityntäpysäköintiä tehdään parkkikentillä, tilanne on sama. Pysäköintikentät ovat juna- tai metroaseman vieressä, paikoissa, jotka olisivat erinomaisia asuntorakentamiseen. Jokaista parkkipaikkaa kohden voisi olla yhdestä kolmeen asukasta aseman vieressä. Poikkeuksen tähän muodostavat vain paikat, joihin

ei muista syistä voi tehdä asuntoja, eli siltojen aluset ja pahimmat melualueet.

Vaihtoehto avoparkkipikentille on rakentaa parkkitaloja tai maanalaisia luolia. Näin onkin tehty esimerkiksi Länsimetroa rakennettaessa. Kivenlahdessa on 650 liityntäpaikkaa parkkihallissa. Hankesuunnitelman mukaan rakentaminen olisi maksanut noin 62 000 euroa per parkkipaikka. Yhtä paikkaa kohden tulee käytännössä korkeintaan kaksi joukkoliikennematkaa päivässä, luokkaa 400 vuodessa. Tällä matematiikalla pelkkä investoinnin kuoletus 30 vuodessa maksaa kuusi euroa joukkoliikennematkaa kohden, kun päälle lasketaan käyttökulut ja korot, lähestytään jo kymmentä euroa per matka – siis jos parkkilaitos on täynnä ja parkkipaikkoja käytetään vain liityntäpysäköintiin. Käytännössä merkittävä osa paikoista on ihan muussa pysäköintikäytössä tai tyhjinä.

Liityntäpysäköinti maksaa osassa paikoista, mutta maksut eivät kata kustannuksesta kuin pienen osan. HSL-alueella joukkoliikennematkaa tuetaan keskimäärin vähän yli eurolla. Liityntäpysäköinnissä taso on 5–10 euroa. On vaikea keksiä hyvää perustelua, miksi juuri autolla liikkuvien matkustajien tukemiseen pitäisi käyttää näin paljon enemmän rahaa. Käytännössä tämä on hyvä esimerkki aiemmin kuvaamastani autoilun ensisijaisuuden ajatuksesta. Jotenkin se vaan on ihan eri asia käyttää kymmenen euroa kaupungin rahaa siihen, että joku tulee autolla metrolle kuin yksi euro kävellen tulevan metromatkaan.

Luolat ovat kaikkialla kalliita. Parkkitalot ovat vähän halvempia, mutta toisaalta vievät samalla tilaa muulta rakentamiselta, joskin vähemmän kuin avokenttä. Parkkihalli voisi olla liityntäpysäköintiin toimiva ratkaisu, jos vaikkapa kauppakeskus rakentaa joka tapauksessa parkkilaitoksen ja haluaa tarjota liityntäpaikkoja autoilijoille halvalla tai ilmaiseksi houkutellessaan heidät käymään kotimatalla samalla kaupassa. Tällä tavoin yksityisellä rahalla ei liityntäpysäköintiä ole Helsingin seudulla toteutettu, mutta parhaat kaupun-

gin ja kauppojen väliset sopimukset ovat sisältäneet Länsimetroa selvästi kohtuullisempia summia julkista tukea.

Liityntäpysäköinti korvaa myös joukkoliikennematkoja autoilla. Helsingin ja Espoon tilaamassa selvityksessä arvioitiin, että noin puolet liityntäpysäköintimatkoista korvasi automatkan kohti keskustaa, toinen puoli taas joukkoliikennematkan, jossa olisi käytetty liityntäbussia, pyörää tai omia jalkoja metroasemalle tulemiseen. Liityntäpysäköinti siis myös lisäsi autoilua tekemällä siitä helpompaa ja halvempaa.

Neljäs ongelma on, että liityntäpysäköinti ei itsessään vähennä keskustaan suuntautuvaa liikennettä. Kuten luvussa 5.4 Johdettu kysyntä käsittelen, autoliikenteen määrä ei ole vakio, vaan keskustaan on potentiaalista kysyntää enemmän kuin kaduille sujuvasti mahtuu. Jos yksi autoilija jättää menemättä keskustaan ja kurvaakin liityntäparkkiin, tilastollisesti hänet korvaa toinen keskustaan autoilija, jolle matka muuttui juuri pikkuisen sujuvammaksi.

Siksi autoilu keskustaan vähenee vain, jos samalla kun rakennetaan liityntäpysäköintiä, myös autoväylien kapasiteettia keskustaan tai keskustan läpi vähennetään. Mutta tällöinkin vähentyminen johtuu väylien kaventamisesta, ei liityntäpysäköinnistä. On mahdollista tehdä poliittinen sopimus, että autoilumahdollisuuksia keskustaan vähennetään ja samalla rakennetaan liityntäpysäköintiä – ja jollain reunaehdoin tuollainen sopimus voisi olla ihan hyvä ja perusteltu kompromissi. Mutta keskusta-autoilun vähenemisen ja liityntäpysäköinnin yhteys on tässä poliittisesti sovittu, eikä vähenemä johdu liityntäpysäköinnistä. Siksi liityntäpysäköintiä pitäisi arvioida vastaavasti kuin muitakin investointeja joukkoliikenteeseen: jos sillä saadaan lisää matkustajia maltillisella kustannuksella, se on järkevää.

Liityntäpysäköintiä kannattaa siis tehdä, jos joko voidaan tehdä avoparkki paikkaan, joka ei sovellu muuhun käyttöön, tai kauppakeskus on valmis kattamaan pääosan pysäköintilaitoksen kustan-

nuksista. Lisäksi liityntäpysäköintipaikan pitää olla melko kaukana keskustasta, jotta syntyvä lisäautoilu ei tule valmiiksi ahtaille alueille. Hyvin pieni osa toteutetuista tai suunnitelluista liityntäpysäköintiprojekteista kuitenkin täyttää nämä ehdot. Siksi liityntäpysäköintihankkeet usein tyssäävät siihen, kun aletaan miettiä kuka ne maksaa. Joukkoliikenteen kokonaisuudessa liityntäpysäköinnillä on korkeintaan pieni täydentävä rooli.

TEESEJÄ AUTOKAUPUNGISTA

- Auto on tilankäytöltään kaikkein tehottomin liikenneväline kaupungissa, ja kaupungissa tila on tärkein niukka resurssi. Siksi politiikan tavoitteena pitää olla, että mahdollisimman moni voi liikkua ilman autoa. Moni tarvitsee autoa, mutta mitä harvempi pakotetaan tarvitsemaan autoa, sen parempi.
- Autoiluun käytetty tila hyvin konkreettisesti estää ihmisiä liikkumasta muilla, tehokkaammilla ja ekologisemmilla liikenne-muodoilla. Kaupungissa tilaa on vähän ja sen suhteen on tehtävä valintoja.
- Kaupunkia on rakennettu 70 vuotta tavoitteena maksimoida autoilun sujuvuus ja määrä. Tuloksena on saatu huonommin toimivaa kaupunkia suurilla kuluilla. Tämän kehityksen suunta pitää kääntää.
- Autoilulle on kaupungissa aina potentiaalista kysyntää selvästi enemmän kuin toteutuvaa kysyntää eli automatkoja. Siksi auto-väyliä parantaminen harvoin johtaa sujuvuuden kasvuun, vaan lähes aina automatkojen lisääntymiseen.
- Vastaavasti autoväylän sulkeminen ei yleensä johda siihen, että viereiset kadut menisivät tukkoon, vaan osa liikenteestä yksin-kertaisesti katoaa, kansainvälisessä vertailussa keskimäärin yli puolet.
- Tunnelit ovat harvoin toimivia ratkaisuja liikenneongelmiin. Ne tapaavat pahentaa ongelmia toisaalla. Hyödyt jäävät vähäisiksi ja kustannukset nousevat erittäin korkeiksi.
- Keskustatunneli ei olisi parantanut keskustan elinvoimaa. Sen sijaan hyvin tehty kävelykeskusta parantaa sitä – eikä edellytä tunnelia.
- Ruuhkamaksut ovat yksi harvoja toimivia keinoja tehdä autoi-lusta kaupungissa sujuvampaa. Taloustieteilijät kannattavat niitä lähes yksimielisesti ja rationaalinen autoilija kannattaisi myös.

- Ruuhka johtuu aina autoista, jotka ovat tiellä. Tehokkain tapa helpottaa välttämätöntä autoilua on vähentää ei-välttämätöntä autoilua ruuhkamaksuilla.
- Parkkipaikkojen pakkorakentaminen eli parkkinormi maksaa Helsingille vähintään 35 miljoonaa vuodessa ja tuottaa huomommin toimivia asuinalueita sekä ohjaa liikennettä kaupungin tavoitteiden vastaiseen suuntaan. Siitä tulee luopua ja korvata se markkinaehtoisella pysäköinnillä.
- Markkinaehtoinen pysäköinti tarkoittaa sitä, että taloyhtiöitä ei pakoteta rakentamaan parkkipaikkoja, vaan parkkipaikka on normaali hyödyke, joita voi ostaa ja myydä. Se tehostaa pysäköinnin toteuttamista huomattavasti ja parantaa kaupungin taloutta vähintään kymmeniä miljoonia vuodessa. Lisäksi se on reilumpaa, kun autottomat eivät maksa toisten pysäköintiä.
- Liityntäpysäköinti on hyvän kuuloinen idea, mutta käytännössä hankkeet ovat yleensä joko vaihtoehto asuntorakentamiselle, joka on parempi idea, tai liian kalliita ollakseen mitenkään perusteltuja.

6. KOHTI HIILINEUTRAALIA KAUPUNKIA

Helsingin tavoite on olla hiilineutraali vuonna 2030. Se tarkoittaa, että hiilidioksidipäästöjä on leikattu vuoden 1990 tasosta vähintään 80 prosenttia ja loput päästöt kompensoidaan hiiltä sitovilla toiminnoilla, jotka voidaan tehdä kaupungin alueen ulkopuolella. Huomioiden ilmastokriisin syvyys, hiilineutraaliuteen pitäisi pyrkiä vielä nopeammin, mutta tämä on se poliittinen kompromissi, joka saatiin vuonna 2021 sovittua – ja tämä onkin nopeutus alkuperäiseen, vuonna 2017 sovittuun tavoitteeseen.

Seuraava tavoite on nollata päästöt kokonaan vuoteen 2040 mennessä, eli silloin hiilinielut kaupungin alueella kattavat kokonaisuudessaan kaikki kaupungin päästöt. Tähänkin tavoitteeseen pitää pyrkiä jo nopeammin.

Päästölaskennassa käytettävä yksikkö on hiilidioksidiekvivalentti (CO₂-ekv). Hiilidioksidi on itsessään tärkein kasvihuonekaasu. Ekvivalentti yksikön nimessä tarkoittaa, että muut ihmistoiminnasta peräisin olevat kasvihuonekaasut huomioidaan siten, että lasketaan hiilidioksidimäärä, joka tuottaisi vastaavan suuruisen lämpenemisen kuin päästetty muu kaasu. Esimerkiksi tonni metaania on 29,8 hiilidioksidiekvivalenttitonnia, koska metaanin lämmitysvaikutus on 29,8-kertainen hiilidioksidiin verrattuna. Luettavuuden vuoksi puhun jatkossa hiilipäästöistä, mutta se tarkoittaa siis kasvihuonekaasupäästöjä laskettuna hiilidioksidiekvivalentteina.

Helsingin hiilipäästöt olivat vuonna 2023 1,9 miljoonaa tonnia laskettuna Suomen ympäristökeskuksen käyttämällä laskutavalla, jonka kuvaan seuraavassa luvussa 6.1 Mistä kaupungin päästöt muodostuvat. Päästöt ovat laskeneet 45 prosenttia vuodesta 1990 ja asukasta kohden laskettuna jopa 60 prosenttia. Päästöt ovat tällä

hetkellä nopeassa laskussa johtuen hiilivoimaloiden sulkemisesta, mutta etenkin liikenteen päästövähennykset vaativat vielä merkittäviä toimia.

Pidemmällä tähtäimellä kriittinen osa päästövähennystoimia on pohjata yhdyskuntarakennetta kestäväksi, jotta kaupungin rakentaminen ja ihmisten päivittäinen elämä tuottaisi pienemmät päästöt. Käytännössä tämä tarkoittaa luvussa 2. Kaupungin kasvu kuvattua tiivistä rakentamista ja kestävää liikennejärjestelmää. Koko kaupunkiseudun tasolla tarkasteltuna tiiviys on hyvä sekä ilmaston että luonnon kannalta, mutta paikallisesti ilmastonmuutoksen torjunnan ja luonnon näkökulmat voivat olla vaikeassakin ristiriidassa. Uusi ratikkalinja ja tiivis rakentaminen sen varten on ilmastonäkökulmasta oikea tapa kaupungin kasvaa, mutta jos ratikan varressa on arvokasta luontoa, seuraa ristiriitoja, joita täytyy tasapainottaa.

6.1 MISTÄ KAUPUNGIN PÄÄSTÖT MUODOSTUVAT

Suomessa kuntien päästöt lasketaan ns. alueellisella laskutavalla. Se tarkoittaa, että kunnan hiilipäästöihin lasketaan kaikki kunnan alueella syntyvät hiilipäästöt paitsi sähkön- ja lämmöntuotannon sekä jätehuollon päästöt, jotka lasketaan kulutuksen mukaan. Sähkön tai lämmön tuotantopaikalla ei siis ole merkitystä, vaan päästöt ovat sähkön käyttäjän päästöjä. Tämä ei ole ainoa mahdollinen tapa laskea päästöjä ja kansainvälisesti vertaillaessa täytyy yleensä huomioida, että laskutavat voivat erota. Useimpien maailman kaupunkien ja alueiden päästöt lasketaan kuitenkin samantyyppisesti, perustuen ensi sijassa alueella syntyviin päästöihin, eikä alueen asukkaiden kulutukseen. Syy tähän on, että tällainen päästölaskenta on ollut olennaisesti helpompaa toteuttaa kuin kulutukseen perustuvat tavat. Alueperusteisesti laskettuna Suomen kuntia voidaan vertailla keskenään ja laskea päästöt myös melko

kaus historiaan, joten tapa kannattaa pitää käytössä myös uudempien mallien rinnalla, vaikka sillä on puutteensa.

Helsingin suurin päästölähde on pitkään ollut lämmitys. Kaukolämmön tuotanto aiheutti vuonna 2023 noin puolet Helsingin päästöistä: 1,1 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Lämmityksen päästöjen määrä kuitenkin laskee nopeasti, koska Hanasaaren voimala suljettiin vuonna 2023 ja Salmisaaren voimala suljetaan 2025. Kun lisäksi Venäjän hyökkäyssota on käytännössä lopettanut kaasun polton lämmitykseen, lämmöntuotannon päästöt tippunevat jo 2025 tasolle, joka on noin 20 prosenttia aiemmasta tasosta. Tästä saavutuksesta itseämme onnitellessa (ja tämän eteen on tehty 15 vuotta töitä) on hyvä huomata, että puunpoltto on nykyisillä laskentasäännöillä päästötöntä lämmöntuotannossa, vaikka tosiasiallisesti voimalan piipuista tulee tietenkin hiilidioksidia. Ne päästöt vaan lasketaan maankäytön päästöiksi siellä missä puut hakataan. Kaukolämpö ei siis tosiasiallisesti ole vielä aivan niin päästötöntä kuin laskelmissa.

Merkittävin fossiililämpöä korvaava ratkaisu on ollut lämpöpumput. Helsingissä kerätään lämpöä talteen jätevedestä pian jo 250 megawatin teholla ja lisäksi pienemmillä tehoilla myös konesaleista, merivedestä ja ilmasta. Kaupunkiin on rakennettu ja rakennetaan myös useita lämpövarastoja, jotka mahdollistavat tuotannon tasaimista, ja sähkökattiloita, joilla voidaan tuottaa lämpöä halvimman sähkön aikaan. Tulevaisuudessa myös pienydinvoima, Kilpilahden jalostamon hukkalämpö ja merivedestä lämpöpumpuilla tuotettu lämpö ovat mahdollisia lämmön lähteitä.

Myös sähköntuotannon päästöt (0,2 Mt CO₂-ekv.) ovat laskeneet nopeasti ja laskevat yhä, kun sähköntuotanto Suomessa muuttuu yhä vähäpäästöisemmäksi. Hiilivoimaloiden sulkeminen ja korvaaminen tuulella, aurinkovoimalla ja ydinvoimalla on keskeinen osa tätä kehitystä, niin ikään turpeen polton alasajo. Tässäkin kategoriassa kehitys näyttää lupaavalta.

Kolmas suuri kategoria eli liikenne ei näytä yhtä valoisalta.

Päästöt (0,5 Mt CO₂-ekv.) kyllä tippuvat, mutta eivät nopeasti, eikä liikenteelle asetettua tavoitetta tulla tähänastisilla toimilla saavuttamaan. Jo vuonna 2025 liikenne on Helsingin suurin päästölähte ja vuonna 2027 yli puolet jäljellä olevista päästöistä tulee siitä. Voi olla, että lämmityksen ja sähkön päästöjen nopea putoaminen riittää kompensoimaan vatuloinnin liikenteen kanssa, mutta yksin sen varaan ei voi laskea – etenkin kun seuraava tavoite on aidosti nollata päästöt, mikä ei jätä tilaa vapaamatkustukselle.

Hyvänä uutisena raideliikenne on Helsingissä jo lähes täysin päästötöntä ja myös bussien päästöt kääntyivät nopeaan laskuun 2019 kun sähköbussit alkoivat yleistyä. Vuonna 2030 HSL:n bussi-liikenne on kokonaisuudessaan päästötöntä, joten joukkoliikenteen päästöt ovat hallinnassa. Ongelma on autoliikenne, joka tuottaa yli puolet liikenteen päästöistä. Autoliikenteen osalta täytyy tavoitella sekä sen määrän vähentymistä että nopeaa sähköistymistä. Sähköistymisen nopeuttamisessa ehkä lupaavin työkalu olisi liikenteen päästövyöhyke. Se tarkoittaa aluetta, jossa sallittaisiin vain paikallisesti päästöttömät autot eli lähinnä sähköautot. Tukholmassa on päätetty perustaa keskustaan päästötön vyöhyke vuonna 2025. Päästövyöhyke voisi auttaa myös nopeuttamaan raskaan liikenteen sähköistymistä ainakin kaupunkijakelun osalta.

Viimeinen kategoria päästöissä on ”muut”, jonka osuus kokonaispäästöistä on muutamia prosentteja. Se sisältää muun muassa työkoneiden päästöt.

6.2 HIILINEUTRAALI RAKENTAMINEN

Rakentaminen tuottaa globaalisti noin 10 prosenttia kasvihuonekaasupäästöistä. Se on siis yksi merkittävimmistä kasvihuonekaasujen lähteistä fossiilisten polttoaineiden ja ruuantuotannon rinnalla. Jos lasketaan rakennusten käytön aikaiset päästöt, osuus on jopa 37

prosenttia, mutta tästä suurin osa on käytön aikaista energiankulutusta. Sekin on kuitenkin päästöjä, johon rakentamisella voidaan vaikuttaa.

Suurin yksittäinen kysymys on rakennusten käytön aikainen energiankulutus. Toisaalta, kun uusi rakentaminen on joka tapauksessa hyvin energiatehokasta ja myös energian päästöt Suomessa laskussa lähelle nollaa, alkavat itse rakentamisen päästöt olla keskeisessä roolissa.

Rakentaminen voidaan jaotella sekä talonrakennukseen että infrarakentamiseen eli katujen, siltojen ja sen sellaisten rakentamiseen. Talonrakennuksessa päästöt koostuvat materiaalien päästöistä sekä rakennustyön ja kuljetusten päästöistä, eli lähinnä polttoaineen kulutuksesta. Rakennuskoneissa ja työmaalämmityksessä polttoaineet voidaan korvata sähköllä ja epäilemättä korvautuvatkin jollain aikataululla. Samaten rakennustarvikkeiden kuljetusten ongelma on sama kuin muunkin logistiikan, ja vastaus on osin sähkö, osin luultavasti uusiutuvalla energialla tuotetut polttoaineet, kuten metanoli ja synteettinen diesel.

Vaikeimmat kysymykset liittyvät rakennusmateriaaleihin ja niistä erityisesti kahteen: teräs ja betoni tuottavat kumpikin noin 7 prosenttia globaaleista päästöistä. Tästä suuri osa on rakentamisen päästöjä. Koska kyse on suurista päästöistä, kummankin kohdalla tehdään paljon tutkimusta niiden korvaamisesta tai päästöjen poistamista. Rakennusmateriaalien kierrätyksellä voidaan vähentää päästöjä, mutta ei täysin poistaa uudismateriaalien tarvetta, kun maailmassa rakennetaan koko ajan enemmän.

Sekä teräksen että betonin käyttöä voidaan vähentää erityisesti puurakentamisella. Rakennuksiin käytetty puu muodostaa merkittävän hiilivaraston ja kun metsään kasvaa uusia puita tilalle, on se muutaman vuosikymmenen säteellä jopa hiilinegatiivista ja pitkän päälle hiilineutraalia. Päästölaskennassa puu lasketaan hiilineutraaliksi. Puu ei kuitenkaan sovi materiaalina kaikkiin käyttöihin ja

myös puutalot – erityisesti puukerrostalot – sisältävät sekä betonia että terästä. Se ei siis yksinään ratkaise rakentamisen päästöjä.

Teräksen tuotannossa syntyy päästöjä energiankulutuksen lisäksi pelkistysprosessista, jossa rautamalmi muutetaan masuunissa takki-raudaksi ja sitten mellotetaan teräkseksi. Hiilidioksidin synty on osa varsinaista prosessia, hiili ei siis ole siinä vain polttoaineena vaan mukana reaktiossa. Hiilimasuunille on kehitetty vaihtoehdoksi vety-pelkistys, jossa ei tarvita hiiltä, ja ensimmäistä teollisen mittakaavan tehdasta rakennetaan jo Ruotsissa. Koko terästeollisuuden uudistus on kuitenkin hidasta ja vety-pelkistys tarvitsee myös paljon sähköä, jonka luonnollisesti täytyy olla päästötöntä. SSAB tavoittelee ”pääosin hiiletöntä” tuotantoa 2030 ja täysin hiiletöntä 2045. Muut teräsvalmistajat tulevat perässä, eli seuraavat 10–20 vuotta myös teräksen käytön välttäminen on tärkeää hiilipäästöjen laskemiseksi.

Betoni on sementin, hiekan ja veden seos. Hiilipäästöt syntyvät lähinnä sementin tuotannosta. Nykyään yleisimmän portland-sementin valmistuksessa syntyy runsaat päästöt, koska se valmistetaan polttamalla kalkkikiveä, josta irtautuu prosessissa hiiltä. Kuten teräksenkin kanssa, myös tässä hiilidioksidin synty on osa prosessia, eikä johdu pelkästään fossiilisista polttoaineista. Nykyään on jo laajalti saatavilla vähähiilistä betonia, jossa osa sementistä on korvattu muilla aineilla, kuten teräsasuunin tuottamalla kuonalla. Joiltain osin näiden betonien laatu voi olla myös tavallista betonia parempaa, mutta koska välttämätön raaka-aine on edelleen portland-sementti, eivät ne voi toimia kuin välivaiheena.

Portland-sementti ei ole ainoa mahdollinen tapa tuottaa betonia. Esimerkiksi muinaisten roomalaisten käyttämä betoni ei tuottanut vastaavaa päästöä. Kehitteillä onkin runsaasti erilaisia hiilettömiä sementtejä tai sementin korvaavia aineita, joista osa toimii myös hiilivarastona. Mitään ei kuitenkaan ole vielä tarjolla teollisessa mittakaavassa, joten näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa kaikki betonin käyttö aiheuttaa päästöjä, vaikka määrää voidaan vähentää.

Infrarakentamisessa käytetään niin ikään terästä ja betonia, mutta koska infraprojekteissa tyypillisesti siirretään suuria määriä maata ja kiveä ympäriinsä, suurin päästölähde ovat fossiiliset polttoaineet, joita työkoneet ja kuorma-autot käyttävät. Päästöjä voidaan laskea kymmeniä prosesseja tehostamalla toimintaa niin, ettei polttoainetta tuhleta, mikä säästää myös rahaa. Loppujen päästöjen osalta ratkaisu on siirtyä sähköisiin työkoneisiin tai päästöttömiin polttoaineisiin, mikä puolestaan maksaa rahaa. Läheskään kaikkia koneita ei myöskään vielä saa sähköisenä. Helsinki edellyttää infrahankkeissa käytettävän vähähiilistä betonia ja koordinoi maamassojen käyttöä eri hankkeiden välillä, jotta kuljetukset voidaan minimoida.

Luvussa 6.1 Mistä kaupungin päästöt muodostuvat kuvaamassani alueperusteisessa laskutavassa rakentamisen päästöistä lasketaan Helsingin päästöiksi vain työkoneiden päästöt itse työmaalla ja kuljetukset Helsingin rajojen sisällä. Talonrakennuksen suurimmat päästöt ulkoistetaan siis muualle Suomeen tai maailmalle. Ilmas- tonmuutoksen kannalta nämä päästöt ovat kuitenkin aivan yhtä todellisia riippumatta missä ne syntyvät, ja niiden syy löytyy sieltä missä talo rakennetaan. Niitä vaan ei lasketa Helsingin päästöiksi Hiilineutraali Helsinki -ohjelmassa. Siksi niitä ohjataan erikseen normeilla.

Helsinki asetti 2023 ensimmäisenä kuntana rakentamisen hiilijalanjäljen raja-arvon asuintalojen rakentamiselle. Raja-arvo on tällä hetkellä $16,0 \text{ kgCO}_2\text{e}/\text{m}^2/\text{a}$ eli 16 kiloa hiilidioksidiekvivalenttia kerrosneliometriä kohden vuosittain, laskettuna 50 vuoden käyttöajan mukaan. Raja-arvo tulee laskemaan Helsingin rakentamisen päästöjä lähivuosina, kun se on ehtinyt vaikuttaa. Tarkoitus on myös kiristää rajaa tulevaisuudessa, kun tekninen kehitys mahdollistaa vielä vähäpäästöisemmän rakentamisen. Kiristyvää raja-arvo on tehokas teknologianeutraali keino ohjata rakennusteollisuutta vähäpäästöisiin ratkaisuihin, olivat ne sitten puurakentaminen, päästötön betoni ja teräs tai jokin muu.

Helsingissä on panostettu rakentamisen päästöjen vähentämiseen jo ennen raja-arvoakin. Vertailtaessa rakentamisen päästöjä per asukas, Helsinki on 20 kunnasta jaetulla toiseksi viimeisellä sijalla, vain Kauniaisissa tulee päästöjä vähemmän per asukas. Esimerkiksi Tampereella päästöt ovat Helsinkiin verrattuna lähes kaksinkertaiset, Espoossa lähes nelinkertaiset ja Iissä kuusinkertaiset. Nämä ovat kuitenkin yhden vuoden lukuja ja laskelmassa on jonkin verran epävarmuuksia. Minkä lisäksi vertaaminen asukaslukuun rankaisee kuntia, jotka kasvavat eniten. Rakentamisen päästöeroja eri kunnissa ja niiden syitä olisi arvokasta selvittää tarkemmin.

Esirakentamisessa eli tonttien maaperän muokkaamisessa rakennuskelpoiseksi syntyy myös merkittäviä päästöjä, koska se useimmiten sisältää erilaisia stabilointitekniikoita, joissa käytetään sementtiä tai betonipaalujen hakkaamista maahan sekä suurien maamassojen siirtämistä joko pois tai tuomista tontille. Malminkentän aluetta on käytetty koalueena, jossa on haettu kaikkia mahdollisia keinoja vähentää päästöjä. Malminkentän kaavarungon yhteydessä arvioitiin, että perinteisillä menetelmillä esirakentaminen olisi tuottanut 340 000 tonnin hiilidioksidipäästöt. Päästövähennystyössä havaittiin, että kaupallisesti saatavilla olevilla keinoilla on mahdollista vähentää tätä päästöä vähintään 50 prosenttia eli 170 000 tonnilla ennen kaikkea korvaamalla syvästabiloinnissa sementtiä teollisuuden sivuvirroilla, jotka menisivät muutoin jätteeksi. Teknisen kehityksen myötä päästöjä arvioidaan olevan mahdollista vähentää vielä lisää, joten Malminkentän esirakentamisen hiilipäästöt tulevat jäämään vielä selvästi pienemmiksi. Samalla tutkimus antoi varmuuden vaihtoehtoista ja Helsinki onkin kieltänyt portland-sementin käytön syvästabiloinnissa.

Päästöjen vähentäminen rakentamisessa edellyttää globaalia muutosta rakennusteollisuuden toimintaan. Betonin ja teräksen valmistustapamuutoksilla saadaan aikaan merkittävä päästövähennys, mutta se tapahtuu vuosikymmenten viiveellä. Materiaalinkäytön

tehostamisella ja systemaattisemmalla toiminnalla on mahdollista saavuttaa päästövähennyksiä ja myös kustannussäästöjä jo selvästi nopeammin. Tämä edellyttää kuitenkin toimintatapojen aktiivista muuttamista, mikä ei ole koskaan ollut rakennuslalla helppoa. Helsinki on ollut ja sen tulee olla yksi niistä kaupungeista, jotka omilla tavoitteillaan vievät eteenpäin muutosta rakennuslalla. Kun tarpeeksi moni kaupunki edellyttää muutoksia, kasvaa paine rakennuslalan sisällä kypsäksi muutoksille.

6.3 HELSINKILÄISTEN KULUTUKSEN PÄÄSTÖT

Luvussa 6.1 Mistä kaupungin päästöt muodostuvat kuvattu alueellinen päästölaskenta antaa länsimaiden kaupunkien hiilipäästöistä epärealistisen positiivisen kuvan, koska kaiken kaupunkiin tuodun tavaran päästöt jäävät tavaraa tuottavien paikkakuntien vastuulle, eli usein kolmanteen maailmaan. Jos oletamme että päästöt laskettaisiin kaikkialla samalla tavoin ja että meillä olisi globaali päästökauppa, tämä ei olisi ongelma, koska päästöjen seuranta toimisi ja kuluttaja myös maksaisi päästönsä päästökaupan kautta.

Meillä ei kuitenkaan ole globaalia päästökauppaa eikä edes täysin vertailukelpoista päästölaskentaa ja siksi nykyinen laskutapa sulkee silmänsä merkittävilta päästölähteiltä, joita voisimme vähentää. Nykyisen laskutavan rinnalle tarvitaankin kaupunkilaisten kulutukseen perustuvaa seurantaa.

Helsingissä tehtiin ensimmäisen kerran kulutusperustainen päästölaskenta 2020 ja toisen kerran 2022. Käytettävä laskutapa on vielä hyvin karkea ja perustuu monelta osin laskennallisiin oletuksiin. Esimerkiksi rakennusten perustustavat, lentomatkojen jakautuminen eri kuntien asukkaiden välillä ja tavaroiden kulutuksen päästöt perustuvat laskennalliseen malliin. Tämä tarkoittaa, että kulutuksen päästöihin ei pitäisi suhtautua faktana vaan arviona suuruusluokasta.

Valitettavasti tämä tarkoittaa, että myös monet päästövähennystoimet eivät näy luvussa, koska laskennallinen malli ei niitä huomioi. Tulevaisuudessa laskentamallit toivottavasti tarkentuvat.

Helsinkiäisten kulutusperusteiset päästöt olivat vuonna 2022 noin 5,8 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia¹⁷. Verrattuna alueellisesti laskettuun päästömäärään, 2,6 miljoonaa tonnia CO₂-ekv, ovat kulutusperusteiset päästöt kokonaisuudessaan yli kaksinkertaiset. Tässä on tosin syytä muistaa luvun merkittävät epävarmuudet.

Myös kulutusperäisesti laskettuna suurin päästölähde Helsingissä on energiankulutus (1,9 Mt CO₂-ekv), joskin sen päästöjen nopeasti laskiessa se menettäneen asemansa seuraavaan laskentaan mennessä. Energiankulutus on kulutusperäisesti laskettuna olennaisesti sama luku kuin aluepohjaisessakin laskennassa, koska sähkön ja lämmön päästöt laskettiin siinäkin käytön eikä tuotannon mukaan. Ainoa ero on kaupunkilaisten omistamien mökkien kulutus, joka on kuitenkin melko pieni osa kokonaisuudesta.

Melko tasaisesti energian perässä päästölähteinä tulevat tavaroiden ja palveluiden kulutus (1,4 Mt CO₂-ekv) sekä ruoka (1,2 Mt CO₂-ekv). Tavaroiden ja palveluiden kulutuksen määrä sekä päästöt per euro ovat molemmat laskennallisia arvioita, eli luku on melko epätarkka. Ruuan kulutus perustuu S-ryhmän myyntitietoon ja on sikäli tarkempi, että erilaisten tuotteiden jakaumat eri kunnissa on huomioitu (esim. kasvimaito vs. lehmänmaito). Eri tuotteiden päästömäärien laskentamalli sen sijaan on vasta kehitteillä, eli tässäkin luvussa on huomattavia epävarmuuksia.

Neljäs suuri päästöluokka on liikenne (1 Mt CO₂-ekv). Liikenteen päästöistä yli puolet tulee lentomatkojen päästöistä. Ne muo-

17 Tässä luvussa esimerkkivuotena on 2022, koska se on tuorein vuosi, jolta kulutusperusteinen laskelma on olemassa. Luvut poikkeavat siksi luvussa 6.1 Mistä kaupungin päästöt muodostuvat esittämistäni luvuista, jotka olivat vuodelta 2023. Vuosien välinen ero on suuri: Helsingin alueperustaiset päästöt vähenivät vuodessa 27 prosenttia, etupäässä koska Hanasaaren hiilivoimala suljettiin alkuvuodesta 2023.

dostavatkin helsinkiläisten päästöistä yksinään lähes 10 prosenttia. Toiseksi suurin kategoria on henkilöautoliikenne. Myös lentoliikenteen päästöjen jakaumaan liittyy epävarmuutta, koska tietoa, missä kunnassa matkustajat asuvat, ei ole ollut käytettävissä.

Rakentamisen osuus on helsinkiläisten päästöissä pienempi, noin 300 kt CO₂-ekv. Käsittelen rakentamisen päästöjä ja niiden vähentämistä luvussa 6.2 Hiilineutraali rakentaminen.

Helsinki ei voi määrätä, mitä kaupunkilaiset syövät tai lentävätkö he mahdollisesti lomalle Thaimaahan. Eikä kaupungin pidäkään voida. Sikäli kun ruokaan tai lentoihin asetetaan esimerkiksi veroja hillitsemään päästöjä, ne tulee säätää valtiollisella tasolla, tai vielä mieluummin koko Euroopalle tai globaalisti. Suuri osa kaupunkilaisten päästöistä on tällaisia päästöjä, joita kaupunki voi ohjata vain hyvin rajatusti. Niitä voidaan lähinnä pyrkiä seuraamaan.

On kuitenkin joukko päästöjä, joihin kaupunki voi vaikuttaa:

- Energiankulutus on pääosin kaupungin omistaman yhtiön Helenin tuotantoa ja siten sen päästöihin voidaan vaikuttaa – ja on vaikutettukin.
- Rakentamisen päästöihin kaupunki voi vaikuttaa tilaajana koskien katuja ynnä muuta infraa sekä omia rakennuksiaan, ja muuhunkin rakentamiseen voidaan vaikuttaa rakentamismääräyksissä määritellyllä hiilipäästöjen raja-arvolla.
- Ruoankulutuksen päästöihin kaupunki voi vaikuttaa siltä osin, kun kyse on kaupungin tarjoamasta ruuasta, esimerkiksi kouluissa, päiväkodeissa, palvelutaloissa ja kokoustarjoiluissa. Helsinki onkin päättänyt jo 2019 puolittaa lihan ja maidon kulutuksen vuoteen 2025 mennessä, eli ihan kohta. Osana tämän toteutusta kaupunki on myös lopettanut punaisen lihan tarjoamisen kokoustarjoiluissa ja vastaavissa. Kokonaisuuudessaan linjauksen toteuttaminen on kuitenkin ollut vaikeaa, koska palvelukeskus ja koulutoimi ovat olleet halut-

tomia edes tilastoimaan kulutusta.

- Tavaroiden ja palveluiden päästöihin kaupunki voi vaikuttaa omien hankintojensa osalta, mikä kuitenkin on melko pieni osa kokonaisuudesta.
- Liikenteen päästöihin kaupunki voi vaikuttaa etenkin alueensa sisäpuolella keinoilla, joita käsittelemme luvuissa Ekologinen liikenne ja Autokaupungin ongelma.

Energiankulutusta lukuun ottamatta nämä päästöt, joihin kaupunki voi vaikuttaa, ovat yhteensä ehkä 10–20 prosenttia helsinkiläisten päästöistä. Suurin osa päästöistä on sellaisia, joihin toimiva tapa vaikuttaa on kansallinen lainsäädäntö, päästökauppa tai muu EU-sääntely tai kansainväliset sopimukset. Sekä osaltaan toki myös valistus ja henkilökohtaiset valinnat.

Joitakin vuosia sitten jonkin verran julkisuutta sai professori Seppo Junnilan ryhmän tutkimus, jonka mukaan kaupunkilaisten kulutuksen päästöt olivat korkeampia kuin maaseudulla asuvien. Moni ajatteli virheellisesti tämän tarkoittavan, että itse asiassa tiiviin kaupungin rakentaminen onkin epäekologista. Tutkimuksessa kuitenkin sivuutettiin se, että kaupunkilaiset ovat hyvätuloisempia. He kuluttavat enemmän, koska heillä on enemmän rahaa. Mikäli kaupunkilaiset kuluttaisivat rahansa samalla tavoin kuin maalla asuvat, heidän päästönsä itse asiassa kasvaisivat nykyisestä.

Kaupunkilaisten pakkomuuttaminen maalle ei siis auttaisi päästöjen vähentämisessä. Kulutuksen päästöjä voidaan tehokkaimmin laskea päästökaupalla. Tai jos kulutuksen määrää halutaan laskea, se onnistuu myös verottamalla ihmisiltä enemmän rahaa pois. Köyhemmat ihmiset kuluttavat vähemmän. Tässä ratkaisussa olisi kuitenkin joitakin muita ongelmia.

Tammikuussa 2005 Veikko-myrsky työnsi edellään valtavan määrän vettä Suomenlahdelle ja Helsingissä mitattiin ennätyskorkea vesi, +151 senttiä. Meri nousi Kauppatorille, Pohjoisrantaan ja useille asuinalueille merenrannassa. Presidentinlinna säästyi juuri, mutta muutama sentti lisää olisi voinut ylittää Kauppatorille tuotujen pumppuautojen kapasiteetin.

Vastaavaa vedenkorkeutta ei ole sittemmin nähty, mutta on todennäköistä, että se tullaan ylittämään tällä vuosisadalla vielä useita kertoja. Ilmastonmuutos aiheuttaa merien pintojen nousua. Suomessa maankohoaminen kompensoi tätä osittain, mutta on todennäköistä, että vuoteen 2100 mennessä merenpinta on Suomenlahdella 30 senttiä nykyistä korkeammalla. Kun myös myrskyjen todennäköisyys kasvaa, tulvia on luvassa.

Vuoden 2005 myrskyn jälkeen muun muassa Marjaniemeen, Vartiokylään ja Taliin rakennettiin tulvavalleja. Pikkuhuopalahteen ja Hietalahteen ollaan rakentamassa tulvaportti, jolla koko lahti voidaan sulkea meren tulviessa. Kauppatorillekin suunniteltiin pysyvä suojamuuri, mutta se juuttui kaupunkikuvalliseen pohdintaan. Uudelle rakentamiselle asetettiin minimikorkeudeksi noin 3 metriä merenpinnan yläpuolella, jotta kauempanakaan tulevaisuudessa tulvat eivät nousisi taloihin asti. Tästä syystä esimerkiksi Kalasataman pohjoisosissa uudet kadut ja talot ovat penkereen päällä selvästi vanhaa maanpintaa korkeammalla.

Varautuminen meritulviin on esimerkki ilmastonmuutokseen sopeutumisesta. Patovallit eivät millään tavoin hidasta ilmastonmuutosta, mutta vähentävät kyllä tuhoa, jota siitä seuraa. Vastavasti muutkaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen keinot eivät hidasta muutosta, vaan ainoastaan helpottavat osaa sen seurauksista paikallisesti. Joskus sopeutumistoimia näkee niputettavan ”ilmas-totoimiksi” yhdessä ilmastonmuutoksen torjumiskeinojen kanssa.

Tämä on käsitevirhe, jota on syytä välttää ja joka johtaa helposti sekaannuksiin. Ilmastonmuutokseen sopeutumistoimet ovat tärkeitä ja valitettavasti välttämättömiä, mutta mikään määrä sopeutustoimia ei pelasta meitä biosfäärin heikkenemiseltä ja ruuantuotannon romahdukselta, jotka ilmastonmuutoksesta seuraavat. Sopeutumistoimet pienentävät sitä tuhoa, jota emme enää pysty välttämään, vaikka onnistumme ilmastonmuutoksen pysäyttämässä. Mutta jos emme onnistu pysäyttämässä, sopeutumistoimet muuttuvat merkityksettömäksi näpertelyksi.

Merenpinnan nousu on ilmastonmuutoksen vaikutuksista kaupunkiin selkein, mutta meillä pientä verrattuna ongelmiin vaikkapa Bangladeshissa. Toinen jo selvästi yleistynyt ongelma ovat hulevesitulvat eli suurten sademäärien aiheuttamat tulvat maalla, puroissa ja joissa. 2020-luvulla rankkasateet ovat aiheuttaneet joissa suuria tulvia muun muassa Espanjassa, Saksassa ja Puolassa. Paikallisia hulevesitulvia ja kastuneita kellareita löytyy Helsingistäkin joka vuosi, mutta ongelma tulee pahenemaan, kun ilmastonmuutos kasvattaa sademäärää ja lisää rankkasateita.

Kaupunkialueella sadeveden hallinnan kannalta tärkein kysymys on vihreän osuus: mitä enemmän on avointa maata, jossa kasvaa kasveja, sen suurempi osa sateesta imeytyy multa. Sen sijaan asfalttia, betonia ja peltiä pitkin vesi virtaa ja rankalla sateella alkaa kerryttää tulvaa. Tulvimista voidaan ratkaista myös viemäreillä, mutta pahimmissa tulvahuipuissa niiden kapasiteetti on ongelma ja ne voivat myös tukkeutua. Sen sijaan multa imee vettä aina ja viivyyttää sen kulkua tasaten tulvahuippuja.

Viherkatot ovat yksi merkittävä keino viivyyttää vettä. Suuri osa viherkatolle sataneesta vedestä jää sinne ja haihtuu aikanaan. Ja sekin mikä valuu ränniin, valuu pidemmän ajan kuluessa. Maan tasalla suurin ongelma on asfaltti. Mitä suuremman osan katujen, pihojen ja avointen tilojen asfaltista pystymme repimään ja korvaamaan mullalla, sen paremmin kaupunki kestää tulvia. Katupuiden

väleissä voisi olla kiveyksen sijasta pensaita, parkkipaikan tilalla puutarha ja betonisen pihakannen päällä nurmikko, kun siihen ei puita saa. Hulevesien hallinnan lisäksi viherratkaisut auttavat paah-teisuuteen, jota käsittelen alla, vahvistavat hiukan luonnon moni-muotoisuutta ja luovat viihtyisämpää kaupunkitilaa.

Kuten kaupungissa niin usein, ongelmaksi muodostuu tila. Vettä läpäisevä pinta vaatii tilaa, joka on tällä hetkellä jossain muussa käytössä. Käytännössä ongelmaksi muodostuvat leveät autoväylät ja autojen pysäköinti, joko asfalttikentillä tai betonihalleissa, mistä kirjoitan luvussa 5. Autokaupungin ongelma. Jotta voimme lisätä kaupunkiin vihreää ja siis vettä läpäisevää pintaa, täytyy autoiluun käytetyn tilan määrää vähentää. Neljännes Helsingin maa-alasta käytetään liikenteeseen – yhtä paljon kuin taloihin, joten ilman puuttumista siihen ei kysymystä voi ratkaista.

Virtaavalle vedelle avoin puro on parempi kuin suljettu vie-märi. Viemäriellä on maksimikapasiteetti ja jos vettä tulee enemmän, pihaille ja kaduille alkaa nousta lammikoita. Puro sen sijaan voi aina vetää enemmän vettä, pinta vain nousee. Jos tulvasuunnittelu on tehty hyvin, tämä ei johda tulviin, vaan vesi kohoaa paikkoihin, joissa se ei ole ongelma. Perinteisesti virtavesien hallinnassa on keskitytty parantamaan virtaamaa, mutta se juuri aiheuttaa tulvia. Muun muassa Vantaanjoen tulvat johtuvat suurelta osin siitä, että sen virtaamaa on pyritty parantamaan 1800-luvulta asti ja esi-merkiksi entinen Nurmijärvi on korvattu pumpulla, joka syöttää tulvaveden suoraan eteenpäin alajuoksulle. Nykyaikainen tapa on päinvastoin hidastaa veden virtaamaa paikoissa, joissa tulviminen ei ole ongelma ja jopa rakentaa erikseen tulvaniittyjä, jonne se saa nousta. Vesien hallinnassakin siirrytään ihmisen totaalisen ylivallan ajatuksesta yhteistyöhön, jossa puron tapa tulvia hyväksytään ja hallitaan sen haittoja.

Ilmastonmuutos tietenkin myös kuumentaa ilmaa. Rakentami-
sessa ja kaupunkisuunnittelussa on meillä perinteisesti varauduttu

kylmään ja koitettu pitää lämpö sisällä. Esimerkiksi Jätkäsaaren kaavoituksessa ääneen lausuttuna tavoitteena oli luoda lämpösaa-rekettä, jota kylmä merituuli ei viilentäisi. Mutta kun kesät lämpe-nevät ja hellejaksot pitenevät, aletaan tarvita lämmityksen rinnalle myös viilennystä. Keski-Euroopassa vanhusten hellekuolemat ja kuumuuden maltillisemmatkin haitat ovat jo arkipäivää, mutta Suo-messa kuumuuteen varautuminen on vielä uutta.

Suurin vaikutus lämpenemisellä on rakentamiseen. Talojen pitämiseen viileänä täytyy alkaa kiinnittää enemmän huomiota ja ottaa käyttöön viilennysratkaisuja. Osa kylmää vastaan ajatelluista ratkaisuista auttaa myös kuumaan. Esimerkiksi massiivitiiliseinä pitää talvella lämpöä sisällä, mutta kuumana kesäpäivänä ulkona. Osa keinoista taas on ristiriidassa. Vaatimus, että asunnoissa on pääikkuna etelään tai länteen, tuo lämpöä talvella mutta kuumentaa huoneita kesällä. Vastaavasti lämpösäteilyä ulos heijastava ikkuna auttaa kesällä, mutta se saamatta jäänyt lämpö pitää tuoda muualta talvella. Varjostavat puut, etenkin lehtipuut, auttavat paljon luo-malla varjon kesällä mutta eivät talvella.

Ikkunalasien lisäksi teknisiä keinoja ovat myös muun muassa talojen värit, markiisit ikkunoissa, läpitalon asunnot, lämpöpumput ja koneellinen jäähdytys. Etenkin sairaaloiden ja palvelutalojen kaltaisiin tiloihin, joissa monelle kuumuus voi olla hengenvaarallista, pitäisi koneellisen jäähdytyksen olla itsestäänselvyys.

Myös ulkotilojen kuumuutta täytyy kuitenkin ajatella – sekä yksittäisten kohteiden kohdalla että koko kaupungin tasolla. Pahiten kuumenemista lisää katettu pinta – siis asfaltti, betoni, talojen katot ja niin edelleen. Ja vastaavasti kuumenemista vastaan auttaa vihreä pinta eli kasvillisuus, joka haihduttaa vettä ja viilentää siten ympäris-töään. Ratkaisu on siis tarkalleen sama kuin sadevesitulvien kanssa sillä täydennyksellä, että kuumenemista vastaan arvokkaimpia ovat suuret puut, jotka haihduttavat paljon vettä ja myös luovat varjoja.

Yksittäisten ulkokohteiden osalta on syytä kysyä, onko ihmisten

pakko viettää siinä aikaa vai onko heillä vaihtoehtoja. Esimerkiksi kuumalla terassilla olutta kittaavia kannattaa muistuttaa veden juonnista, mutta heidän hikoilunsa on tapa viettää kesää eikä yhteiskunnallinen ongelma. Sen sijaan, jos terveyskeskukseen päästäkseen joutuu kävelemään yli kuuman parkkikentän vailla varjoa tai päiväkodin piha on kokonaan auringossa, kyse on ongelmasta, joka pitää ratkaista vaikkapa puita istuttamalla.

Kuumenemista täytyy ajatella myös koko kaupungin tasolla. Kaupungit muodostavat mikroilmaston, joka on aina vähän lämpimämpi kuin muualla, koska kaupungissa syntyy hukkalämpöä ja katettua pintaa on väistämättä. Kaupungin mikroilmasto on se taso, johon rakennusten ja kuumimpien kohteiden lämpö vertautuu. Jos koko kaupunki on asteen kuumempi, myös jokainen liian kuuma asunto on asteen kuumempi. Tätä lämpösaarekeilmiötä on kuitenkin mahdollista rajata.

Lämpösaarekeilmiö toimii sekä kaupunginosien tasolla, että koko kaupunkiseudun tasolla. Suurin selittäjä on katetun pinnan osuus. Katettua pintaa on tiiviillä alueilla suurempi prosenttiosuus kuin väljällä, mutta toisaalta henkeä kohden katetun alan määrä on autoilun varaan rakennetuilla väljillä alueilla 12-kertainen kantakaupunkiin verrattuna, kun kerroksia on katon alla vähemmän ja asfalttia paljon enemmän. Eli vaikka harvempi rakentaminen auttaisi osittain paikalliseen lämpösaarekkeeseen, johtaisi se pahempaan lämpösaarekkeeseen koko kaupunkia koskien. Toimivin keino sen sijaan on lisätä vihreän osuutta niin tiiviillä kuin väljilläkin alueilla. Lämpösaareke liittyy asfalttiin ja betoniin, ei oikeastaan alueen tiiviyteen.

Tulvat ja lämpeneminen eivät ole ilmastonmuutoksen ainoita seurauksia. Lisääntyvät viistosateet haastavat tekniikoita, joilla seinä on totuttu rakentamaan. Kuivuus uhkaa kaupunkiluontoa siinä kuin muutakin luontoa, ja kasvillisuusvyöhykkeiden siirtymä pohjoiseen tuo muun muassa uusia tuholaisia. Lisäksi voi olla myös vaikutuksia, joita emme vielä hyvin tunne.

TEESEJÄ HIILINEUTRAALIUDESTA

- Helsingin suurimmat päästölähteet ovat lämmitys, sähkö ja liikenne. Lämmityksen ja sähkön päästöt on onnistuttu kutistamaan murto-osaan aiemmasta. Ongelma ovat liikenteen päästöt, jotka alenevat hitaasti.
- Sähköautot ovat vain osittainen ratkaisu liikenteen päästöihin, mutta myös sähköistymisen nopeuttaminen on välttämätöntä. Joukkoliikenne on jo pian kokonaan sähköistä.
- Rakentamisen päästöjä ei lasketa mukaan kaupungin päästöihin ja siksi niitä seurataan erikseen. Helsinki on asettanut rakentamiselle maksimipäästörajan, jonka avulla rakentamista ohjataan kohti päästöttömyyttä. Päästötöntä terästä ja betonia kehitetään, mutta rakennusala tarvitsee myös toimintatapojen muutosta onnistuakseen. Kaupunki voi ja sen pitää ohjata rakennusala muuttumaan.
- Helsinkiläisten päästöistä rakentaminen tuottaa noin 5 prosenttia. Näiden päästöjen poistaminen on tärkeää, mutta vielä tärkeämpää on poistaa lämmityksen, ruuan, tavaroiden ja palveluiden sekä liikenteen päästöt, jotka ovat suurempia.
- Kaupunkilaisten kulutuksen päästöjä pitää myös seurata ja pyrkiä laskemaan, ja kaupungin toimilla tulee vaikuttaa niihin asioihin, joihin kaupungilla on vaikutusvaltaa. Kaikki päästöt eivät liity kaupunkirakenteeseen eikä niihin voi kaupunkisuunnittelulla vaikuttaa.
- Ilmastonmuutoksen torjunnan rinnalla tarvitaan myös sopeutumistoimia, joilla vältämme osan vahingoista. Sopeutuminen ei korvaa ilmastotoimia eikä ole niille vaihtoehto. Tärkeintä on ehkäistä tulvia sekä kuumuuden aiheuttamia kuolemia ja kärsimystä.

7. KAUPUNKIRAKENNE

Pitkään kaupunkien kaavoitus keskittyi siihen missä menevät kadut ja missä on tontteja sekä yksittäisiin julkisiin rakennuksiin. Mutta 1900-luvulle tultaessa keskellä kaupunkia sijaitsevan teollisuuden aiheuttamat saasteet ja muut haitat olivat jo niin suuria, että ratkaisuja oli pakko löytää.

Ratkaisuksi keksittiin Preussissa kaupungin jakaminen käyttötarkoituksen mukaan eri osiin: asunnot tänne, tehtaat tuonne ja tässä on puisto. Ajattelutapaa kutsutaan funktionalismiksi sen mukaan, miten siinä jäsennetään kaupunkia eri toimintojen eli funktioiden mukaan. Ajatus levisi suureen osaan länsimaailmaa. Helsingissä ensimmäinen selkeästi funktionalistinen yleiskaava tehtiin 1960. Siinä erityisesti kaupungin rannat määriteltiin teollisuuden käyttöön.

Nykyisen suomalaisen kaavoituksen ydin niin yleiskaavan kuin yksittäisen tontin asemakaavankin kohdalla on sama funktionaalinen jako. Tarkimmillaan käyttötarkoituksia voidaan määrätä niinkin täsmällisesti kuin että tähän saa rakentaa ainoastaan valtion virastotalon. Ei siis kunnallista virastoa, saatika yksityisen yhtiön toimistoa. Kaikkia mahdollisia kaupungin ongelmia on koitettu ratkoa määrämällä, mitä jollain maapalalla saa tai ei saa tehdä. Kun kädessä on vasara, kaikki alkaa näyttää nauloilta.

Jako pääkäyttötarkoituksen mukaan ei ole ainoa mahdollinen tapa ratkaista nykyaikaisen kaupungin kaavoitus. Esimerkiksi Japanissa vastaavaa käsitettä ei kaavoituksessa tunneta lainkaan, eikä kaupungilla ajatella olevan oikeastaan mitään oikeutta määrätä, mihin käyttöön jokin talo tehdään. Sen sijaan kaavoitus rajoittaa niitä vaikutuksia, joita toiminta tietyllä alueella saa naapureille

aiheuttaa. Esimerkiksi saako aiheuttaa öistä melua tai hajuja tai kuinka paljon saa varjostaa korkealla talolla.

7.1 EROON TOIMINTOJEN EROTTELUSTA

Nykyisen kaltainen kaupunkisuunnittelu perustuu yllä kuvatusti funktionalistiseen ideaan, jossa kaupunki on kuin kone, jonka jokaisella osalla on oma tehtävänsä ja osat tulee erotella selkeästi toisistaan. Asuntoja tässä, toimistoja tuossa, kaupat tässä, tässä ja tässä, ja pääkadut ovat verisuonisto, joka yhdistää eri alueet toisiinsa.

Ajatus ei koskaan toiminut kovin hyvin, ja erityisen huonosti se vastaa niitä odotuksia, joita ihmisillä nykyään on kaupungille ja miten siellä voisi elää. Yhdysvaltalainen kirjailija ja kaupunkiteoreetikko Jane Jacobs huomasi jo 1950-luvulla, että elävimpiä ovat ne kadut ja alueet, joilla on mahdollisimman monia erilaisia toimintoja eikä mahdollisimman harvoja. Hän jakoi toiminnot asumiseen, työpaikkoihin ja asiointikohteisiin, joissa tullaan käymään – siis ravintoloihin, puistoihin ja niin edelleen. Vastaavaa jaottelua on käytetty myöhemminkin, ja esimerkiksi Tampereen strategiassa on tavoitteena edistää eri toimintojen sekoittumista yksittäisten korttelien tasolla niin, että keskustassa olisi eri toimintoja samoissa kortteleissa. Ero funktionalistiseen kaavoitusperinteeseen ja sen tavoitteeseen erottaa eri toiminnot eri kaupunginosiin on merkittävä.

Sekoittuneella rakenteella on useita etuja. Puhtaat toimistoalueet ovat iltaisin aivan kuolleita, puhtaalla asuinalueella taas keskellä päivää vähemmän väkeä. Sekoittuneemmalla alueella taas on ihmisiä pitkin päivää, jolloin kadut ovat turvallisempia ja kadunvarren palveluille on paremmin asiakkaita – mistä seuraa, että näille alueille syntyy myös helpommin erilaisia asiointikohteita: ravintoloita, kauppia ja niin edelleen. Tällä tavoin asuminen ja työpaikat oikeastaan tukevat toisiaan, eivät haittaa.

Myös liikenne on sekoittuneella alueella helpompi järjestää. Kaiken liikenteen määrä on suurimmillaan aamuruuhkassa asuntojen suunnasta kohti työpaikkoja. Liikennesuunnittelun nyrkkisäännön mukaan 12 prosenttia koko päivän liikenteestä tapahtuu yhden tunnin aikana ja yhteen suuntaan. Matkustajapaikkojen määrä joukkoliikenteessä ja kaistojen määrä autoille täytyy mitoittaa niin, että tämä ruuhka jotenkin mahtuu. Toiseen suuntaan bussit ja kaistat ammottavat tyhjyyttään, kuten myös muihin aikoihin päivästä. Ilta-päivällä ruuhka toistuu toiseen suuntaan, joskin muutaman tunnin aikana.

Jos työpaikat ja asunnot sijaitsevat paremmin toistensa lomassa, on liikennettä enemmän kahteen suuntaan. Aivan samalla tavalla on aamulla ruuhkapiikki, mutta koska se jakautuu kahteen suuntaan, tarvitsee ratikoita, junia ja autokaistoja rakentaa vähemmän. Koska kaikki liikenneinfra mitoitetaan ruuhkan käyttäjämäärän mukaan, pienetkin muutokset sekoittuneisuudessa voivat johtaa huomattaviin säästöihin investoinneissa.

Sekoittunut rakenne on eroteltua parempi niin yksittäisten korttelien tasolla (enemmän lähipalveluita, autopaikkojen parempi käyttöaste) kuin myös kaupunginosien tasolla (toimivampi liikenne, paremmin palveluita, parempi turvallisuuden tunne). Julkisuudessa jonkin verran puhuttu 15 minuutin kaupunki viittaa juuri sekoittuneeseen tiiviiseen kaupunkiin: kun toiminnot ovat lomittain ja suht tiiviisti, vartin kävelymatkan säteeltä löytyvät kaikki yleiset arjen palvelut.

Tästä näkökulmasta suuri kauppakeskus on funktionalistinen ratkaisu ja toimii kaupungin kanssa huonommin yhteen kuin kivijalkoihin hajautuneet liikkeet. Eron voi huomata Jätkäsaaren ja Kalasataman välillä. Ensin mainitussa kaduilla on paljon enemmän liikkeitä kuin jälkimmäisessä, jonka keskellä on suuri kauppakeskus. Triplan ja Redin rakentamista on myös ihan syystä kritisoitu keskustan elävyyden heikentämisestä. Päätökset näistä kauppakeskuksista

tehtiin ennen kuin tulin mukaan kaupungin politiikkaan, enkä ole onnistunut löytämään ketään, joka olisi osannut selittää, miksi näin tehtiin.

Myös massakohteet, kuten konserttipaikat, stadionit ja muut, joihin voi kertyä jopa kymmeniä tuhansia ihmisiä, toimivat paremmin tiiviillä ja sekoittuneella alueella. Suuret ihmismäärät tarvitsevat suuren kapasiteetin joukkoliikennettä (juna tai metro), joka on helpointa tarjota paikkoihin, joissa on muutenkin suuri kysyntä joukkoliikenteelle. Lisäksi ennen ja jälkeen tapahtumien ihmiset kaipaavat muita palveluita, etenkin ravintoloita. Niitä taas on helpoin pyörittää paikoissa, joissa on muutenkin kysyntää samoille palveluille – siis tiiviillä sekoittuneilla alueilla. Siksi festarit, urheilutapahtumat ja messut kannattaa järjestää keskeisillä paikoilla. Paras esimerkki tästä on Tampereen uusi Nokia Arena, joka on suoraan rautatieaseman yläpuolella, mutta myös Suvilahden tapahtumat kannattaa pitää Suvilahdessa, vaikka niistä tuleekin meteliä.

Toimintojen sekoittamiseen samoille alueille on yksi merkittävä poikkeus: toiminnot, jotka aiheuttavat huomattavaa haittaa ympäristölleen. Esimerkiksi lentoliikenne aiheuttaa niin suurta meteliä, että lentokentän on ainakin noususuunnan osalta syytä olla melko kaukanakin asutuksesta. Samaten monet teollisuuslaitokset aiheuttavat meteliä tai saattavat aiheuttaa onnettomuuksissa vaaraa lähistölle. Haittaa ympäristölleen aiheuttavien kohteiden erottelu irti muista tulisi kuitenkin olla poikkeus erityisille toiminnoille, ei yleissääntö, joka ulotetaan koskemaan kaikkea työpaikkarakentamista, kuten nykyään edelleenkin tehdään.

Haittaa aiheuttavien kohteiden erottelukaan ei kuitenkaan ole ihan yksinkertaista. Jo mainitut festarit aiheuttavat melua, joka heikentää monien ihmisten asumisviihtyvyyttä (vaikka toisaalta toiset juuri haluavat kuulla niitä). Samat festarit kuitenkin hyötyvät voimakkaasti sijainnista hyvällä paikalla. Tähän ristiriitaan ei ole olemassa patenttivastausta, vaan viime kädessä kyse on eri tavoittei-

den ja intressien tasapainottelusta ja kompromisseista. Siedetäänkö haittoja, vai pyritäänkö niitä aiheuttava toiminta siirtämään?

Suvilahtea koskien on päädytty ratkaisuun, jossa aamuyölle soittavia bileitä saa olla pari päivää vuodessa, kahteentoista jatkuvia lisäksi muutama päivä ja klo 22 loppuvia enemmän. Isoja viikonloppufestareita mahtuu tällä tavoin kentälle noin kolmet vuodessa ja lisäksi pienempiä tapahtumia. Kun aivan kentän vieressä ei ole asuntoja, myös ympäristöviranomaiset ovat hyväksyneet tämän määrän meluhäiriötä.

Mutta jos aivan Suvilahden kentän viereen haluttaisiin rakentaa asuntoja, ristiriita kärjistyisi luultavasti ratkaisemattomaksi. Ympäristölainsäädäntömme on rakennettu niin, että jos jokin toiminta häiritsee asumista, tuo toiminta joutuu väistämään, ellei kyse ole tieliikenteestä (jos tätä sovellettaisiin siihen, suurin osa kaupungin autoliikenteestä kiellettäisiin). Monet klubit ovat joutuneet muuttamaan keskustasta, koska äänen on katsottu häiritsevän asumista tai hotellitoimintaa.

Ongelma olisi ratkaistavissa niin, että jos vaikkapa Suvilahden viereen rakennettaisiin asuntoja, festarit katsottaisiin tunnetuksi tosiasiaksi, jonka asuntoja ostavat hyväksyvät. Tällöin viereen muuttaisi ihmisiä, jotka kokevat ikkunasta kuuluvan keikan plus-saksi eikä miinukseksi. Kaikki voittavat. Valitettavasti lainsäädäntömme ei tällaista mahdollista, vaan asumisen häiriöttömyys on ehdoton vaatimus, josta ei voi neuvotella (paitsi siis autojen tapauksessa). Siksi jäljelle jää vaihtoehto, että jos kaupungissa halutaan olevan festareita (tai äänekästä teollisuutta, satama tai muuta häiriötä aiheuttavaa), täytyy niiden ympärillä olla suojavyöhyke, jolla ei ole asuntoja.

Kaupunkisuunnittelun ydintehtäviä on toimintojen ohjaaminen – siis sen ratkaiseminen, missä päin kaupunkia, tai täsmälleen, millä tontilla on asuntoja, missä puistoja, missä tehtaita, satama, jäähalli, kauppakeskus ja niin edelleen. Kaupungilla on lain määräämä yksinoikeus (kaavoitusmonopoli) ratkaista tämä kysymys, huomioiden siinä maanomistajat, asukkaat ja muut osalliset.

Lain suoma oikeus ei kuitenkaan tarkoita, että kaupunki voisi päättää mitä vain. Kaupunki tekee asemakaavan, joka määrää, mitä tietyille tontille voi rakentaa, mutta se ei voi pakottaa ketään sinne rakentamaan. Moottoriteiden varsille on kaavoitettu kymmenittäin toimistotaloja, jotka suojaavat kauempana olevia asuintaloja tien melulta. Suurinta osaa niistä ei vain ole koskaan rakennettu, koska niille ei ole kysyntää.

Kaikilla kaupungin eri toiminnoilla on oma logiikkansa, joka määrää, millaiset sijaintipaikat ovat niille hyviä. Mitä lähemmäs tätä ”luontaista” sijaintia kaavoitus toimintoja ohjaa, sen todennäköisemmin kaava toteutuu ja sen tehokkaammin toimivaa kaupunkia saadaan. Sana ”luontaista” on edellä lainausmerkeissä, koska kyse ei kuitenkaan lopulta ole luonnonlaeista, vaan paljolti erilaisista säädöksistä ja yhteiskunnan toimintatavoista, joita niitäkin on mahdollista muuttaa. Silti on olennaista ymmärtää, ettei kaavoitus voi sijoitella asioita minne huvittaa, jos ja kun tavoitteena on hyvä ja toimiva kaupunki.

Asuntojen sijoittumista käsittelin jo aiemmin luvussa 2.2 Missä ihmiset haluavat asua – hintatiedon hyödyntäminen. Tiivistetysti asumiselle parasta on sijainti mahdollisimman lähellä keskustaa, mahdollisimman hyvät joukkoliikenneyhteydet ja mieluiten merenranta. Vanhan vitsin mukaan ihmiset haluavat omakotitalon rantatontilla keskustasta – ja siinä on totuuden siemen. Ja kuten vitsikin yrittää sanoa, parhaita paikkoja ei riitä kaikille, jolloin katse kään-

tyy toiseksi parhaisiin. Jotakuinkin kaikki sijainnit Kehä I sisäpuolella ovat asumiseen hyviä ja niin on moni kehän ulkopuolinenkin. Asumisen parhaita sijainteja voi päätellä asuntojen hintatiedoista, joskaan ei aivan suoraviivaisesti, koska eri talot eivät ole suoraan vertailukelpoisia.

Työpaikkojen optimaalinen sijainti on siellä, minne suurempi joukko ihmisiä voi saapua helposti, eli käytännössä joukkoliikenteen solmukohdat ja erityisesti ydinkeskusta, mutta myös Pasila, Otniemi, Vallila ja monet metron ja junan asemanseudut. Työpaikkojen ideaalisijainnit riippuvat myös yrityksen toimialasta: kuinka paljon tarvitaan autoliikennettä, missä asiakkaat ja muut alan toimijat ovat? Monelle toimistotyöpaikalle ydinkeskusta on ylivoimainen, toiset hakeutuvat tiiviin kaupungin ja autokaupungin rajapintaan, missä saavutettavuus on hyvä eri kulkutavoilla.

Tässä kohti tulee jo vastaan ensimmäinen ristiriita: esimerkiksi Pasilan aseman viereiset tornitalot ovat optimaalinen sijainti toimistoille, koska mahdollisimman moni pääsee sinne joukkoliikenteellä. Toisaalta keskustan läheisyys ja hyvät joukkoliikenneyhteydet tekevät siitä hyvän sijainnin myös asunnoille. Teoreettisessa ideaalimarkkinataloudessa kysymys ratkeaisi suhteellisen edun periaatteella: kunkin tontin kohdalla huutokaupattaisiin, paljonko joku maksaa siitä toimistona tai toisaalta asuintonttina, ja voittaja saisi pitää. Tällöin toimistot hakeutuisivat niille paikoille, joissa vuokralaiset haluavat maksaa niistä parhaiten suhteessa asuntoihin. Emme kuitenkaan elä tällaisessa teoreettisessa mallissa. Johtuen toimistotonttien ylitarjonnasta ja asuntopulasta asuintontista maksetaan toimistotonttia enemmän käytännössä kaikkialla. Siksi toimistoille varataan tilaa kaavalla, joka kieltää asunnot tietyillä tonteilla. Tässä ohjauksessa tulisi kuitenkin pyrkiä mahdollisimman hyvin huomioimaan se, miten suhteellinen etu asettuisi.

Runsaasti tilaa vaativat toiminnot, joiden kyky maksaa tilasta on rajallinen, sijoittuvat luontevasti kaupungin reunamille, missä tilaa

riittää paremmin. Sama koskee toimintoja, jotka tarvitsevat suuria määriä rekkaliikennettä tai aiheuttavat haittoja kuten melua ympäristöönsä. Kauppojen suuret varastohallit sijaitsevat pääosin kehä III:n varressa, missä on halvahkoa maata ja hyvät yhteydet rekoille. Vielä enemmän maata ja vielä halvemmalla tarvitsevat avokentät, joilla varastoidaan rakennustelineitä, nostureita ja niin edelleen. Niitä löytyykin esimerkiksi Tuusulasta.

Kaupungin kasvaessa paljon halpaa tilaa vaativien toimintojen on luontevaa siirtyä pikkuhiljaa yhä kauemmas. Helsingin lentoasema muutti vuonna 1936 Katajanokalta Malmille, missä oli paljon tyhjää peltoa. Malmin alkaessa käydä ahtaaksi 1952 seuraava muutto suuntautui Vantaan Seutulaan. Jos lentoasemalle mietittäisiin paikkaa tänä päivänä, se tuskin enää sopisi Seutulaankaan. Malmilla toki jatkui pienimuotoisempi lentotoiminta aina vuoteen 2021 asti, mutta jo pitkään oli selvää, ettei 300 hehtaarin aluetta Kehä III:n sisäpuolella loputtomiin voida varata melko pienimuotoiseen käyttöön. Entisen kentän ympäristöön on tulossa asunnot 25 000 asukkaalle, mikä on tällä sijainnilla perustellumpaa käyttöä kuin joidenkin satojen ihmisten lentoharrastus.

Ristiriitoja liittyy usein paitsi eri toimintojen sijoittumiseen, myös siihen, että samankin toiminnon kannattaisi jostain näkökulmasta olla lähellä keskustaa ja toisesta näkökulmasta kauempana. Jos erikoisliikkeen asiakkaista puolet saapuu kävellen, se puhuisi keskustan puolesta, mutta toinen puoli tulee autolla, ja heille sijainti kehällä olisi hyvä. Tai ravintolan asiakkaille keskeinen sijainti olisi paras, mutta logistiikan kannalta syrjäisempi. Yksittäisten yritysten osalta parasta on, että yrittäjät miettivät itse omalle toiminnalleen sijainnin, eikä kaupunki pyri sitä liikaa ohjaamaan. Lähinnä kaupungin pitää koittaa edistää sitä, että erityyppisiin tarpeisiin tiloja on olemassa tai voidaan rakentaa, ja että tilojen hintatason ohjaus sijoittumiseen vastaisi likimain sitä mikä olisi luvun alussa kuvattu ”luontainen” ohjausvaikutus.

Yksittäisten suurten toimijoiden osalta kaupunki ei kuitenkaan voi vetäytyä markkinoiden taakse piiloon. Vaikkapa sataman sijainti on väistämättä kaupungin päätös ja vaikuttaa koko kaupunkiin. Se on myös hyvä esimerkki ristiriitaisista tarpeista.

Suurin osa sataman toiminnasta on tavaralogistiikkaa: kontteja ja rekkoja tulee ulkomailta tuoden Suomeen tavaraa ja lähtee taas toiseen suuntaan vieden vientituotteita. Helsingin satama on koko Suomen tuonnin ja viennin kannalta kriittinen toimija – ja itse asiassa myös se alkuperäinen syy, että Vantaanjoen suulle perustettiin kaupunki vuonna 1550. Logistiikan kannalta hyvä sijainti on Vuosaassa, mistä pääsee suoraan Kehä III:lle ja tavarajunat tunnelia Keravalle, siksi satamasta suurin osa sinne siirrettiinkin 2008.

Helsingin Satama on kuitenkin myös Euroopan vilkkain kansainvälinen matkustajasatama. Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee seitsemän miljoonaa ihmistä vuodessa, ja jalankulkijoille sijainti keskustan lähellä on tärkeä. Se myös tukee Helsingin pyrkimystä läheiseen yhteistyöhön Tallinnan kanssa. Siksi pääosa Tallinnan laivoista kulkee Jätkäsaaresta, joka on lähellä keskustaa ja hyvien julkisten yhteyksien päässä. Ongelma vain on, että merkittävä osa rekkaliikenteestä kulkee noilla samoilla laivoilla.

Luultavaa on, että pidemmän päälle Vuosaaren rooli rekkaliikenteessä kasvaa ja matkustajaliikenne korostuu Jätkäsaassa lisää, koska hiilipäästöjä leikattaessa matkustajaliikenteen ja tavaraliikenteen tarpeet erkanevat voimakkaammin toisistaan. Varmaa tämä ei kuitenkaan ole, ja rekkaruuhka Tyynenmerenkadulla on hyvin konkreettinen havainnollistus tästä sataman eri roolien aiheuttamasta ristiriidasta.

Etätyö on Suomessa yleisempää kuin oikeastaan missään muualla maailmassa. Se oli kasvussa jo ennen koronaa, mutta pandemia nopeutti kehitystä huomattavasti. Koska pandemian jälkeen on tehty jonkin verran paluuta toimistolle, on ennen aikaista sanoa, mille tasolle etätyön osuus asettuu, vai jatkuuko kasvu edelleen. Selvää kuitenkin on, että tänä päivänä ja tulevaisuudessa ihmiset viettävät vähemmän aikaa toimistoilla kuin aiemmin.

Tällä on vaikutuksensa myös kaupungin toimintaan ja rakentamiseen, joskaan muutokset eivät ole niin dramaattisia kuin pandemian aikoina spekuloitiin. Koska olemme kehityksessä muita länsimaita edellä, etätyön vaikutuksia ei voi päätellä katsomalla esimerkkiä muualta. Epävarmuudesta huolimatta joitakin asioita voidaan päätellä melko varmasti jo nyt.

Ensinnäkin etätyö ei edes pandemian aikana koskenut kaikkia: lähihoitajat, kaupan kassat, bussikuskit, rakennusmiehet ja oikeastaan kaikki muutkin suorittavan työn tekijät tekivät työnsä siellä missä ennenkin, koska työ vaatii konkreettisia tekoja tietyssä paikassa. Etätyö koski ja koskee vain toimistoissa töitään tekeviä asiantuntijoita, eikä heitäkään kaikkia. Koronan aikaan arvioitiin, että noin 45 prosenttia Helsingin työpaikoista on sellaisia, joissa etätyö voisi olla mahdollista. Käytännössä nämä ovat lähinnä toimistotyöpaikkoja.

Etätyön ilmeisin vaikutus onkin muutos toimistotilan kysyntään: jos ihmiset viettävät toimistolla kaksi päivää viikossa viiden sijasta, keskimäärin väkimäärä tippuu 60 prosenttiin, eikä tilaa tarvita niin paljoa. Jo aiemmin toimistotilaa on kaavoitettu merkittävästi liikaa ja sijainteihin, jotka eivät ole houkutteleet työpaikkoja. Toimistotalo on ollut kaavoittajalle kätevä melumuuri moottoritien viereen, johon asuintaloa ei saa laittaa melun ja saasteiden takia, mutta toimiston saa. Seurauksena meillä on Helsingissä 1,3 miljoona kerrosneliötä

toimistotalokaavoja, joita ei ole rakennettu. Tämä toimintatapa on nyt kriisiytynyt ja pitää lopettaa.

Samalla kun toimistotilan kysyntä on vähentynyt, se on keskitynyt ja laatuvaatimukset ovat koventuneet. Jos firma aiemmin olisi halunnut 50 hengelle 1 000 neliön toimiston Kehä I:n läheltä, se haluaa nyt ehkä 400 neliötä, mutta pitäisi olla kävelymatka rautatieasemalle tai vähintään Pasilaan. Moderni toimistotila menee kaupaksi ainakin keskustassa, Ota-/Keilaniemessä ja Keski-Pasilassa. Sen sijaan Pitäjänmäellä ja Vallilassa on paljon vaikeampaa, etenkin jos tilat ovat vähän vanhanaikaisia. Muutos toimistokysynnässä ohjaa kehittämään aiempaa keskittyneempää kaupunkia.

Joukkoliikenteelle pandemia oli kriisi johtuen äkisti vähentyneestä kysynnästä, johon ei voitu reagoida leikkaamalla tarjontaa yhtä paljon. HSL on edelleen osin kriisissä johtuen rahoitusongelmistaan, mutta esimerkiksi Tampereella siitä toivuttiin nopeasti, kun ratikka alkoi kulkea. Etätyön lisääntyminen ei ole pidemmän päälle ongelma joukkoliikenteelle tai muullekaan liikenteelle.

Joukkoliikenteen (ja muunkin liikenteen) kysyntä on hyvin epätasaista: suurin kysyntä on ruuhka-aikoina, kun ihmisjoukot vaeltavat kotoa töihin ja taas toisin päin. Junien, ratikoiden ja bussien määrä pitää laskea tämän maksimin mukaan; keskellä päivää osa on tyhjän panttina. Vastaavasti myös autokaistat mitoitetaan ruuhkalle ja muun aikaa tilaa on tarpeettoman paljon.

Etätöiden lisääntyminen vähentää nimenomaan ruuhka-aikaan kulkemista, jolloin sen suhteellinen osuus pienenee. Kysyntäkäyrä siis tasaantuu jonkin verran. Tämä tekee itse asiassa kustannustehokkaan joukkoliikenteen ajamisesta helpompaa samalla kun se myös vähentää painetta investoida autoväyliin. Nykyiset HSL:n talousongelmat ovatkin osittain kysynnän muutoksiin reagoimisen vaikeutta ja siis luultavasti tältä osin ohimeneviä.

Kolmas etätöiden vaikutus on, että se kiihdyttää keskustan roolin muutosta, jota käsittelem laajemmin luvussa 8.4 Keskustan elinvoima.

Kasvavissa kaupungeissa paljon tilaa vaativat toiminnot tyypillisesti siirtyvät pikkuhiljaa yhä kauemmas keskustasta. Tilaa vievä ja meteliä tai saasteita aiheuttava teollisuus on tästä hyvä esimerkki. Helsingin teollistuessa 1800-luvulla nousi kaikkialle kantakaupungin rannoille teollisuuslaitoksia. Punavuorella pantiin olutta ja tehtiin suklaata, Arabiassa poltettiin posliinia, Merihaan paikalla rakennettiin rautatiesiltoja sekä laivoja ja Töölönlahdella tehtiin sokeria, vain muutamia mainitakseni. Tänä päivänä tästä teollistumisesta on jälkiä Helsingin nimistössä, mutta itse tehtaat ovat muuttaneet muualle jo aikaa sitten. Niiden tilalla on asuinalueita, kulttuurirakennuksia ja puistoja.

Nykytila ei ole kehityksen päätepiste, vaan sama siirtymä ulospäin jatkuu koko ajan kaikissa kasvavissa kaupungeissa. Niin myös Helsingissä. Kehitys on kuitenkin hidasta ja epätasaista, yksittäinen teollisuuslaitos voi pysyä samalla paikalla hyvinkin pitkään. Esimerkiksi Hanasaaren voimala sinnitteli paikallaan vuoteen 2023, vaikka kaikki teollisuusalueet ympärillä olivat jo muuttuneet asuinalueiksi tai toimistoiksi ja laivayhteys oli katkeamassa.

Yleiskuvana Helsingissä kaikki Kehä I:n sisäpuoliset teollisuusalueet ovat muutoksessa, jossa melua tai saasteita aiheuttavat sekä paljon tilaa tai paljon reikkoja vaativa teollisuus muuttaa kauemmas ja korvautuu muilla toiminnoilla. Vallilan yritysalue on jo lähinnä toimistoja ja kouluja, Konepajalle on rakennettu asuntoja, Tukkutori on muuttumassa ravintola-alueeksi ja Valion alueelle Pitäjänmäkeen tulee 3 500 asukasta. Vaikka teollisuus usein poistuukin kanta-kaupungin alueelta, se ei tarkoita, että työpaikat poistuisivat. Itse asiassa sekoittuneessa rakenteessa toimistotyöpaikkoja, ravintoloita, palveluita ynnä muuta on usein paljon enemmän ja tiheimmin kuin vastaavalla teollisuusalueella.

Lähivuosisikymmeninä vastaava muutos tapahtunee muuallakin, joskin myös tuotannollista toimintaa voi säilyä ja toivottavasti säilyykin alueilla. Selvyyden vuoksi korostan, että tarkoitukseni ei ole ajaa teollisuusyrityksiä ulos Helsingistä vaan mahdollistaa kaupungin tiivistyminen, jossa uudet teollisuus- ja varastotilat tehdään pääosin reunemmalle ja vanhat teollisuusalueet muuttuvat sekoittuneiksi alueiksi, joissa tuotannon seassa voi olla myös asumista.

Monelle teollisuusyritykselle sijainti tiiviillä alueella voi olla myös kilpailutekijä. Esimerkiksi satelliitteja rakentava ReOrbit päätti muuttaa tehtaansa Hernesaareen, koska haluaa olla lähellä keskustaa, jotta päättäjiä on helppo tuoda tutustumaan tuotantoon. Eikä se ole ainoa laatuaan. Vain 6 prosenttia toimistoista ja noin puolet teollisuustiloista sijaitsee varsinaisilla toimitila-alueilla. On vanhanaikainen ja paikkansapitämätön ajatus, että yritystoimintaa edistääkseen pitää kaavoittaa yritystontteja.

Toisaalta, kun ainakin osa teollisuudesta muuttaa kauemmas, mahdollisia sijainteja kauempaa pitää löytyä. Östersundomissa Kehä III:n lähellä on peltoja, jotka sopisivat hyvin Vantaalta Vuosaaren satamaan jatkuvan teollisuusvyöhykkeen osaksi. Ja kunkin teollisuusyrityksen on paras arvioida itse, kannattaako toimintaa tiivistää ja vähentää haittoja lähellä keskustaa vai siirtää kauemmas, missä tila on halvempaa.

Kehitys kohti sekoittunutta kaupunkia ei kuitenkaan ole mikään luonnonlaki. Yksittäisten yritysten päätösten ja siitä seuraavien dynaamisten prosessien rinnalla kulkee kaupungin päätöksenteko, jolla on jossain rajoissa mahdollisuus ohjata tai etenkin jarruttaa kehitystä. Vuoden 2016 yleiskaavassa Kehä I:n sisäpuolella on 12 toimitila-alueita, joille yleiskaava kieltää merkittävän asuntorakentamisen. Näistä suurimmat ovat Valimo Pitäjänmäessä ja Herttoniemen sekä Roihupellon teollisuusalueet metroradan varressa idässä. Kukin näistä kolmesta on kooltaan 50–100 hehtaaria, mikä vastaa Katajanokkaa tai Kamppia. Neljäs vastaava alue on Ilmalan ratapiha Poh-

jois-Pasilassa, josta Helsinki ja valtio ovat sopineet, että selvitetään valtion toimintojen siirtymistä toisalle osittain tai kokonaan.

Valimo, virallisesti osa Pitäjänmäen yritysalueetta, sijaitsee pääosin Vihdintien, Pitäjänmäentien ja Rantaradan rajaamassa kolmiossa. Alueen reunalla on oma juna-asema, josta kulkee 10 minuutin välein juna keskustaan, eteläreunalla kulkee Jokeri-ratikka ja itäreunalle ollaan rakentamassa uutta pikaratikkaa Meilahden kautta Töölöön ja keskustaan. Liikenne yhteydet joka suuntaan ovat siis erinomaiset. Alueella toimii ABB:n merkittävä muun-
motehdas, jonka toimintamahdollisuuksien turvaamisesta on vahva konsensus. Suuri osa nykyisestä teollisuusalueesta on kuitenkin varastotilaa tai entisiä varasto- ja tuotantorakennuksia erilaisessa melko matalan tuottavuuden käytössä.

Valimon eteläreunalle on rakennettu ja rakennetaan asumista, ja pohjoisreunalla Valion tehdas on muuttamassa Hämeenlinnaan. Erityisesti itäosa on kuitenkin melkoisessa pysähtyneisyyden tilassa. Toimitilan vajaakäyttöaste on pysynyt 25 prosentin tienoossa jo yli vuosikymmenen.

Tein 2022 valtuustoaloitteen Valimon rakentamisesta. Vihdintien bulevardin yhteydessä suunnitellaan asumista Vihdintien itäpuolelle Riistavuoren puistoon, mutta ei länsipuolelle teollisuusalueelle, mikä tuntui sekä hölmöltä että kohtuuttomalta. Esitin, että osa rakentamisesta suunnattaisiin teollisuusalueelle, jotta puistoa voidaan säästää enemmän. Aluksi etenkin kokoomus ja Helsingin seudun kauppakamari asettuivat tätä vastaan, mutta pitkällisen soutuamisen ja huopaamisen jälkeen valtuusto hyväksyi yksimielisesti lausuman, että alueelle aletaan valmistella yleiskaavamuutosta tehtäväksi valtuustokaudella 2025–2029. Valtuuston päätöstä saattoi auttaa, että alueen yritykset ja maanomistajat ottivat yhteyttä valtuutettuihin ja pyysivät aloitteen hyväksymistä.

Herttoniemen teollisuusalue sijaitsee Herttoniemen, Herttoniemenrannan ja Roihuvuoren välissä. Alueen reunalla on kaksi

metroasemaa ja suunnitelmissa kaksi pikaratikkaa, Jokeri-o Pasilaan sekä Laajasalon linjan jatke voisivat kulkea siellä tulevaisuudessa. Alueen länsipäässä on joitakin kortteileita lähellä Herttoniemen metroasemaa muutettu asumiseen tällä vuosikymmenellä. Alueen keskivaiheilla toimii Planmeca, joka on merkittävä työnantaja ja suunnittelee tehtaansa laajennosta. Itäpäässä on useita autokauppoja, muutoin alueella on muun muassa autotarvikkeiden ja rakennustarvikkeiden myyntiä, konevuokrausta, autokorjaamoja ja muuta varastointi- ja myyntitoimintaa. Alueen suunniteltua rakennustehokkuutta vähennettiin 1980-luvulla puoleen alun perin suunnitellusta ja tästä puolikkaastakin vain puolet on toteutunut. Kokonaisuutena alueella on noin 5 000 työpaikkaa. Vertailun vuoksi: jonkin verran suuremmassa Vallilassa on 22 000 työpaikkaa ja lisäksi 10 000 asukasta. Herttoniemen teollisuusalue erottuikin ympäristöstään selvästi väljempänä, ja suurelle osalle nykytoiminnasta sijainti kauempana olisi luontevampi.

Viereinen Roihupelto on Viikintien, metroradan ja metrovarikon välinen alue. Alueen läpi kulkee Jokeri ja metrolle on pysäkkivaraus alueen eteläreunalla. Mikäli Jokeri-o jatkaa Itäkeskukseen asti, kulki sekin Roihupellon eteläreunaa tarjoten yhteyden myös Pasilan suuntaan. Myös Itäkeskukseen on kävelymatka (siis ratikan lisäksi) ja pohjoispuolelle on tulossa uusi 2 700 asukkaan Karhukallion alue. Roihupellossa toimii muun muassa sisustuskauppakeskus Lanterna, suuri K-rauta ja Motonet. Stadin ammattiopisto rakentaa uutta kampusta alueen pohjoisreunaan ja sinne on tulossa myös luisteluhalli. Suuri osa rakennuskannasta on aika vanhaa ja palvelee huonosti nykyaikaista teollisuustoimintaa.

Herttoniemen ja Roihupellon teollisuusalueiden välissä on Itäväylän ja Viikintien liittymä, joka yksinään on vajaan 20 hehtaarin kokoinen, mikä vastaa Sompassaaren ja Nihdin saaria Kalasatamassa, yhteensä 6 000 asukasta. Liittymä rakennettiin aikoinaan aivan ylimitoitetuksi varautumisena tulevaan Smith–Polvisen

suunnitelman moottoritieverkkoon, jossa siitä olisi lähtenyt moottorikatu E9 kohti kehää. Viikintien liikennemäärä on joitakin tuhansia autoja, eikä vaatisi kovinkaan laajaa risteystä. Liittymän kohdalla on yleiskaavassa aluekeskus, mutta kumpikin teollisuusalue on (pois lukien Herttoniemen lounaispää) merkitty toimitilamerkinnällä, joka kieltää asumisen.

Oma ajatukseni on, että koko alueelle pitää laatia suunnitelma, jossa metroasemavaraus siirretäänkin liittymän kohdalle ja sen ympärille lähdetään rakentamaan tiivistä keskusta. Samalla metroasema korvaisi Siilitien metroaseman. Siilarilaisten näkökulmasta jatkossa metron portaat lähtisivät kadun toiselta puolelta. Pääosa teollisuusalueista muuttuisi sekoittuneeksi kaupungiksi, mutta Herttoniemen teollisuusalueen keskiosat ja ehkä jotain muuta jätettäisiin teollisuuskäyttöön. Samassa yhteydessä suunniteltaisiin Jokeri-o:n tulo alueelle ja vähintään varauduttaisiin Laajasalon ratikan jatkuon. Koska liittymän kohdalla yleiskaavaa ei tarvitse muuttaa, Itäväylän sekä liittymän muutoksen, metroaseman ja uuden keskuksen suunnittelun voisi aloittaa nopeastikin. Muutoksen leviäminen teollisuusalueille tapahtuisi vähitellen ja vasta yleiskaavamuutoksen voimaantulon jälkeen. Tarkoitukseni on edistää tämän muutoksen tapahtumista ensi valtuustokaudella ja tein sen pohjaksi loppuvuodesta 2024 aloitteen, jonka allekirjoitti 27 valtuutettua.

Ilmalan ratapiha-alue on noin neliökilometrin kenttä Pasilan, Käpylän, Postipuiston ja Keskuspuiston välissä. Alueen luoteisnurkkaan on rakenteilla Pohjoisen Postipuiston alue ja lounaisnurkkaan, Ilmalan aseman viereen aletaan pian rakentaa Eteläistä Postipuistoa. Muilta osin alue on pääosin junien säilytysrataa, korjaamoa, huoltohallia ja muuta junien huoltoa. Itäreunassa pääradan vieressä on K-rauta ja bussivarikoita. Ilmala on pääosin entistä suota, joka on toiminut myös kaatopaikkana, minkä takia sinne ei ole tähän mennessä rakennettu juurikaan. Alueen lounaiskulmassa on Ilmalan asema. Pasilan asema puolestaan on kävelymatkan päässä etelä-

reunalta ja koillisnurkka kurkottaa lähelle Käpylän asemaa, josta on tulossa bulevardihankkeen yhteydessä merkittävä paikalliskeskus. Lisäksi Postipuistoon on suunnitteilla ratikka, jolla pääsisi Pasilaan ja jotain kautta keskustan suuntaan. Alueen liikenneyhteydet eivät ole valmiiksi yhtä hyvät kuin Valimossa ja Herttoniemessä, mutta toisaalta se on lähempänä keskustaa ja uusia linjoja on mahdollista rakentaa.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2025 valtio ja Helsinki sitoutuivat yhdessä selvittämään alueen tulevaisuutta ja valtion toimintojen muuttamista pois. Alue tulee siis vapautumaan osittain tai kokonaan, mutta tämä voi viedä pitkän aikaa.

Postipuiston paikalla ollut Maaliikennekeskus muutti jo aiemmin ja Postin lajittelukeskus suunnittelee muuttoa. Lähijunien varikoiden osalta on jo olemassa suunnitelma, että ne muuttaisivat linjojen ulompiin päihin ja uudet varikot tehdään Keravalle, Vantaalle ja Espooseen tai Kirkkonummelle. Tämä helpottaisi myös junien liikennöintiä ja säästäisi HSL:n rahaa. Kaukojunien varikkotilan ja junien korjaamon siirtäminen voi olla hankalampi projekti muttei mahdoton. Lisäksi pitää siirtää autojunien lastauspaikka ja määrittellä, millä tavoin suunniteltu lentorata sukeltaa maan alle, jotta sen varauksesta voidaan luopua. Myös K-rauta ja bussivarikot joutuisivat siirtymään.

Alueen erottaa Pasilasta ja Ilmalasta valtion omistama Hakamäentie, joka rakennettiin aikoinaan kaupunkimoottoritieksi osana suunniteltua Pasilanväylää, joka olisi leikannut Helsingin halki kantakaupungin pohjoisreunalta. Tästä syystä erityisesti Hakamäentien varren pyörätiet pilattiin laittamalla ne jyrkille kaarteille ylittelemään ja alittelemaan rampeja. Pasilanväylän rakentamisesta on sittemmin luovuttu ja Hakamäentie on siirtymässä Helsingin haltuun. Sen estevaikutusta voidaan siis tulevaisuudessa pienentää ja muuttaa se vähän paremmin kaupunkiin sopivaksi. Samalla pyörätiet voidaan korjata.

Ilmalan alue on lähes kiinni kantakaupungin rakentuvassa reunassa, mikä tekee siitä erittäin lupaavan laajentumisalueen kaupungille. Junavarikkojen ja -korjaamon siirto on kuitenkin hidas projekti, minkä takia pelkän Ilmalan varaan ei lähivuosikymmenten kasvua voi laskea.

Näiden kolmen, Valimon, Herttoniemi-Roihupellon ja Ilmalan, tulisi nähdäkseni olla Helsingin kaavoituksen uusia painopisteitä tuleville vuosille. Ne mahdollistavat useampia kymmeniä tuhansia uusia asukkaita erinomaisilla sijainneilla ja kantakaupunkia vastaavalla joukkoliikenteen tarjonnalla ilman, että luontoon tai nykyisiin asuinalueisiin tarvitsee puuttua juuri lainkaan. Tämä ei yksin lopeta tarvetta tiivistää kaupunkia muuallakin, mutta vähentää merkittävästi pahinta painetta rakentamiselle ja tarjoaa mahdollisuuden rakentaa kaksi tai kolme neliökilometriä uutta kantakaupunkia ja asuntoja 30 000–60 000 ihmiselle.

TEESEJÄ KAUPUNKIRAKENTEESTA

- Kaupunki toimii sitä paremmin, mitä enemmän asunnot, työpaikat ja asiointikohteet sijaitsevat toistensa lomassa. Erottelun tulisi olla poikkeus tilanteisiin, joissa sitä tarvitaan, ei pääsääntö.
- Alueiden eri käyttöön varaamiseen perustuva kaavoitus on peruslähtökohdaltaan vanhentunut.
- Yksittäisten yritysten kannattaa tehdä sijaintipäätöksensä itse. Kaupungin roolina on varmistaa, että erityyppisiä tiloja tai tontteja on tarjolla jossain päin seutua ja että niiden hinnoittelu ei vääristy liikaa.
- Toiminnot, jotka vaativat paljon tilaa, halpaa maata tai hyvät rekkayhteydet, hakeutuvat seudun laiduille ja kaupungin kasvaessa muuttavat yhä kauemmas. Se on kaikkien etu.
- Toimistotontteja on kaavoitettu vuosikymmenten ajan nykytarpeeseen nähden aivan liikaa ja suurelta osin väärin paikkoihin. Tontteja ja jo rakennettuja taloja kannattaa muuttaa muuhun käyttöön.
- Valimon ja Herttoniemi-Roihupellon teollisuusalueet sekä Ilmalan varikko on syytä ottaa tulevina vuosina kaavoituksen uusiksi painopisteiksi. Niissä on mahdollisuus kymmenille tuhansille uusille asukkaille erinomaisen joukkoliikenteen äärellä ja uhraamatta luontoa.

8. KAUPUNGIN ELINVOIMA

Kaupungit ovat syntyneet kaupan keskuksiksi. Ensin oli vakituisia markkinapaikkoja, joissa kohdattiin vaihtamassa tuotteita, ostamassa ja myymässä. Pikkuhiljaa markkinapaikkojen ympärille alkoi asettua asumaan ihmisiä, jotka työkseen toimivat markkinoilla tai niiden yhteydessä: majatalonpitäjiä, kauppiaita, viihdyttäjiä ja niin edelleen. Kaupungit alkoivat kasvaa sinne missä kauppareitit kohtasivat.

Kylät olivat maanviljelijöiden tapa asua yhdessä. Yhteisöstä suuri enemmistö sai elantonsa maatalouden töistä ja erikoistuneita ammatteja oli vain vähän. Kaupungissa taas valtaosan elanto tulee erilaisista erikoistuneista ammateista ja maata viljeltiin vain sivutoimisesti, jos ollenkaan. Juuri tämä erikoistumisen mahdollisuus on kaupungin keskeinen ominaisuus niin taloudellisesti kuin kulttuurisestikin. Kaupungissa et ole sidottu siihen, mihin asemaan satuit syntymään, ja ihmisten kohtaamisissa voi syntyä myös kokonaan uutta. Kaupungit ovatkin olleet keskeinen elementti siinä kehityksessä, joka on mahdollistanut korkeakulttuurit kautta aikojen, nykyisen teknisen sivilisaation ja elintasomme.

Kaupunki on myös uuden luomisen keskus. Tiede, taide ja innovaatiotoiminta on aina tapahtunut lähinnä kaupungeissa. Kaupungeista löytyy riittävästi ihmisiä muodostamaan yhteisön, joka miettii jotain asioita, oli se sitten tiedettä, taidetta tai bisnestä. Yksinäinen nero voi asua missä vain, mutta hänen työnsä jää tuuleen huutamiseksi, jollei ole olemassa yhteisöä, joka osaa sen ottaa vastaan. Ja sellainen samanmielisten yhteisö saattoi ennen internetiä syntyä vain sinne missä ihmisiä on paljon – siis kaupunkiin. Esimerkiksi suomalainen korkeakulttuuri, kuten sen tunnemme, ja ajatus suomalaisista

”metsäkansana” luotiin Esplanadilla, missä kulttuurimme kantaisien Symposium kokoontui Kämppiin viinipullojen ääreen.

Nykyään internet ja etätyöt mahdollistavat periaatteessa sen, että tieteen, taiteen ja liiketoiminnan verkostoja voi syntyä muuallekin kuin kaupunkeihin. Käytännössä ei kuitenkaan ole hirveästi merkkejä, että uutta luova toiminta olisi hajasijoittumassa. Vaikka Teamsissa voi pitää kokousta, ihmisten halu kohdata toisiaan on kuitenkin vahva ja henkilökohtaisilla kohtaamisilla vaikuttaisi olevan merkittävä rooli uuden luomisessa.

Kolmas suuri rooli kaupungeilla oli teollistumisen näyttämönä. Teollisuus syntyi ensin kaupunkeihin, koska siellä oli saatavissa eniten työvoimaa – ja koska teollisuutta kehittävät porvarit asuivat siellä itse. Myöhemmin teollisuutta rakennettiin toki myös kaupunkien ulkopuolelle, mutta lähes kaikki alat syntyivät ja tarvittavat verkostot rakentuivat ensin kaupungeissa. Tai joissain tapauksissa teollisuuslaitosten ympärille syntyi kaupunki esimerkiksi paikkaan, jossa on vesivoimaa. Ja myöhemmin siirryttäessä jälkiteolliseen yhteiskuntaan voidaan ajatella, että koko kaupunki itsessään on nykyajan tehdas, joka tuottaa arvoa.

Kaupungin rooli nykyään ponnistaa paljolti näistä samoista lähtökohdista: kauppa, uuden luominen ja tuotanto ovat edelleen hyvin kaupunkilaista toimintaa. Helsingin seudulla tuotetaan 37 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta. Keskeiset keskusliikkeiden varastot sijaitsevat Kehä III:lla ja Helsingin satama on maan merkittävin tuontisatama, jos Kilpilahden öljysatamaa ei lasketa. Seudulla toimii myös viisi yliopistoa ja kuusi ammattikorkeakoulua, joissa on yhteensä 15 000 työntekijää ja 100 000 opiskelijaa.

Puhuttaessa kaupunkien elinvoimasta tarkoitetaan niiden kykyä synnyttää uusia työpaikkoja ja uusia yrityksiä sekä houkutelaa ihmisiä muuttamaan tai pysymään kaupungissa. Tämä yleensä epämääräisesti määritelty elinvoiman käsite vastaa suunnilleen niitä kaupungin rooleja, joita yllä käsittelin. Tässä luvussa kuvaan, mistä

elinvoima muodostuu ja miten se näkyy erityisesti Helsingissä. Kuvaan ilmiöitä paljolti yritysten näkökulmasta. Suuri osa asioista pätee myös muunlaiseen toimintaan kuin yritystoimintaan, kuten osuuskuntiin, yhdistyksiin ja kunnalliseen toimintaan. Yksinkertaisuuden vuoksi esittelen ilmiöt vain yritysten kautta.

8.1 ERILAISUUS ON RIKKAUTTA

Kaupunkien yksi vahvuus on aina ollut kyky sietää erilaisuutta. Monipuolinen elinkeinorakenne edellyttää, että hyväksytään, että jotkut tekevät erilaista työtä. Kansainvälinen kauppa toimii paremmin, jos on hyväksyttyä puhua eri kieliä ja näyttää erilaiselta. Uutta on mahdollista luoda paikoissa, joissa saa ajatella eri lailla ja kiistä vanhat totuudet, jotka ”kaikki tietävät”. Ei ole vain sattumaa, että tietotekniikan murros sai alkunsa San Franciscosta, joka oli hippien mekka. Uutta teknologiaa kehittävät nörtit tunsivat siellä olonsa tervetulleeksi ja itseään vahvistava kierre lähti käyntiin.

Kekkosen ajan teollisuuspolitiikka perustui Suomessa ajatukseen yhtenäiskulttuurista, jossa samoja teollisuuslaitoksia voitiin laittaa periaatteessa minne vain ja laitettiin mielellään mahdollisimman hajalleen, jotta maa kehittyisi tasaisesti. Voidaan väitellä siitä, kuinka hyvin se toimi silloin, mutta ainakaan se ei toimi nykypäivänä.

Teollisuustyö on automatisoitunut koko ajan enemmän aina teollisen vallankumouksen alusta saakka. Tehtailla ei yksinkertaisesti enää tarvita kovin paljon työntekijöitä. Vaikka Suomeen perustettaisiin kuinka menestyviä teollisuusyrityksiä, ne voisivat vaikuttaa bruttokansantuotteeseen, mutta vaikutus työpaikkoihin olisi rajallinen. Yhden tehtaan tai yhden teollisuudenalan kaupungit ovat kaikki vaikeuksissa – elleivät ole onnistuneet muuttamaan teollisuuskaupungista monialaiseksi osaamiskaupungiksi.

Nykytalouden sydämessä ovat erityistä osaamista vaativat työ-

paikat: koodarit, tuotekehitysinsinöörit, copywriterit, startup-yrittäjät, tutkijat, muotoilijat ja niin edelleen. Richard Florida kutsui tätä joukkoa luovaksi luokaksi, joskin käsite on vähän hämäävä. Enemmän kuin erillisestä luokasta kyse on siitä, että kaikki työ muuttuu aiempaa enemmän luovuutta vaativaksi.

Kaikkia näitä ammatteja yhdistää se, että parhaina pidettyjä työntekijöitä jahdataan eri työpaikkoihin ja he voivat ansaita todella hyvin, mutta vastaavasti heikoimmin menestyvät jäävät heistä kauas taakse. Toiminta on perusluonteeltaan eriarvoisempaa kuin kaikille samanlainen tehdastyö. Siksi yritysten täytyy myös sijoittua sinne, missä työvoimaa on. Käytännössä tämä tarkoittaa yliopistokaupunkeja, tarkemmin ottaen yliopistokaupunkeja, joihin valmistuneet haluavat jäädä tai muuttaa. Suomessa tämä tarkoittaa ennen kaikkea Helsinkiä (Helsingin seutua) ja Tamperetta. Näiden kahden seudun osuus korkeakoulusta valmistuneista alle 35-vuotiaista on 55 prosenttia. Osuus opiskelupaikoista on vähän yli 40 prosenttia, eli monet muualla valmistuneet muuttavat näihin kahteen kaupunkiin.

Menestyvien kaupunkien elinkeinopolitiikassa korostuukin maailmalla osajien houkuttelu asukkaiksi ja kaupungin tekeminen mahdollisimman viihtyisäksi ja kiinnostavaksi niin asukkaille kuin vierailijoillekin. Erityisesti suurtaapahtumilla on suoraa vaikutustaan suurempi rooli, koska ne saavat suuren määrän ihmisiä tutustumaan kaupunkiin ja toivottavasti kokemaan sen myönteisesti.

Työntekijät muuttavat työpaikkojen perässä sinne, missä niitä on, mutta niin muuttavat yrityksetkin työntekijöiden perässä. Kyseessä on kahteen suuntaan itseään voimistava kierre. Suurilla ja monipuolisilla kaupungeilla on tässä kuitenkin selvä etulyöntiasema. Jos seudulla on erikoistuneelle työntekijälle useita mahdollisia työnantajia, seuraavan työpaikan löytäminen on huomattavasti helpompaa. Ja toisaalta, jos seudulla on monenlaista toimintaa, myös puolison mahdollisuudet löytää työpaikka ovat suuremmat. Ja toki myös mahdollisuudet löytää puoliso.

Ihmiset myös valitsevat asuinpaikkojaan monista muistakin syistä kuin työpaikkaa ajatellen. Jotakuta kiinnostaa kulttuuritarjonta, toista homobaariskene, kolmatta jokin urheilulaji, alakulttuuri, ravintolatarjonta, oma kieliryhmä, yleinen vapaamielisyys, mahdollisuus anonyymiuteen kadulla... Kaikkien näiden suhteen mitä suurempi ja monipuolisempi kaupunki on, sen paremmat edellytykset sillä on houkutellessa ihmisiä. Kyse ei ole vain elinkeinotoiminnan monipuolisuudesta, vaan koko inhimillisen elämän kirjjon. Ja oikeastaan näitä ei voi edes erottaa toisistaan, koska elinkeinot syntyvät ihmisten elämän varaan ja palvelemaan elämää – ei vientimarkkinoita, vaan lopulta aina ihmistä.

Useamman elinkeinon kaupunki on myös aina vahvempi kriisissä. Kun paperitehdas suljettiin Otanmäellä, kylä ajautui kriisiin, josta se ei ole toipunut. Kun Nokia lopetti Salossa, kaupunki muuttui juhlitusta menestyjästä kriisikunnaksi yhdessä päivässä. Nokia lopetti työpaikkoja Helsingin seudulla paljon enemmän, mutta siitä ei kirjoitettu montakaan lehtijuttua, eikä se johtanut kriisiin, vaikka etenkin Espoon taloudessa kyllä näkyikin. Nokialta lähteneet menivät muihin yrityksiin, perustivat yrityksiä ja kuka mitäkin. Monen palkka laski, mutta harva jäi tyhjän päälle. Suuressa kaupungissa on mahdollisuuksia toisella tavalla.

Monipuolisuuden rinnalla toinen kriittinen tekijä on muuntautumiskyky. Joku toimiala on aina kriisissä. Kriisi ei ole poikkeus, vaan osa markkinatalouden ja kehityksen dynamiikka. Mitä nopeammin muutoksiin toimintaympäristössä pystytään reagoimaan, sen vähemmän vahinkoa kriiseistä seuraa. Enkä nyt tarkoita, että kaupungin pitäisi välttämättä reagoida kaikkeen, vaan yritykset reagoivat oman tilanteensa muutoksiin. Kaupunkisuunnittelun kannalta olennaista on välttää asettamasta esteitä muutoksille. Kun tavaratalot ovat menneet pois muodista, eikä yläkerroksia enää kannata pitää kauppana, niihin voidaan tehdä toimistoja tai ehkä asuntoja. Kun pankit eivät enää halua näyttäviä marmoripalatsia, niistä voidaan tehdä

yökerhoja. Mitä vähemmän asemakaavat ja lupaprosessit estävät tätä, sen nopeammin kriisit kääntyvät uusiksi mahdollisuuksiksi.

8.2 KASAUTUMISHYÖDYT

Kasautumishyödyt tarkoittavat taloustieteessä hyötyjä, jotka toimijat saavat siitä, että sijaitsevat lähekkäin. Kun kaupunkiin kehittyy jonkin alan toimintoja enemmän, sinne myös syntyy alalle kouluja ja opiskelijoita. Kaikki alan yritykset hyötyvät uusista osaavista työntekijöistä. Kun yhdellä yrityksellä menee huonommin, toiset yritykset usein palkkaavat työntekijöitä. Esimerkkinä tästä on muun muassa Pohjoismaiden suurin startup-keskittymä Maria 01, jossa yritykset onnistuvat ja epäonnistuvat jatkuvasti ja niiden työvoiman tarve vaihtelee. Ei olekaan tavatonta, että työntekijä siirtyy suoraan saman käytävän varrella toiseen yritykseen työtilanteiden mukaan. Suurin osa kasautumishyödyistä on vaikeita osoittaa suoraan ja niiden tutkimus onkin usein epäsuoraa: havainnoidaan jalostusarvon kasvua tai muita mittareita suhteessa toimijoiden sijoittumiseen.

Kaupungin tuottamia kasautumishyötyjä on ainakin kolmenlaisia: suuren työssäkäyntialueen hyöty, kontaktikaupungin hyöty ja palvelujen hyöty suuresta asiakaspohjasta.

Suuren työssäkäyntialueen hyöty on työnantajalle laajempi rekrytointipohja, josta etsiä työntekijöitä. Etu tästä ei ole pelkästään suurempi valinnanvara, vaan mahdollisuus erikoistumiseen. Kymmentuhannen asukkaan kaupungista löytyy varmasti monta koodaria, mutta ei välttämättä vaikkapa Fortran 77 -rinnakkaisohjelmointia osaavaa. Miljoonan asukkaan joukkoon sellainenkin mahtuu.

Laajempi työssäkäyntialue mahdollistaa myös laajemman alihankkija- ja yrityspalveluverkoston. Kun yrityksiä on useampia, ne voivat käyttää samoja alihankkijoita. Alueelle syntyy uusia yri-

tyksiä, jotka ovat erikoistuneet palvelemaan juuri tietyn klusterin yrityksiä, ja toisaalta yrityksellä on mahdollisuus kilpailuttaa useita yrityksiä ja saada parempia tuotteita tai palveluja halvemmalla. Internet on joltain osin mahdollistanut palveluiden hankkimisen kaikkialta maailmasta, mutta osassa palveluja paikallisuus on edelleen välttämätöntä tai ainakin etu.

Työntekijän kannalta tämä tarkoittaa, että suuremmassa kaupungissa on mahdollisuus erikoistua enemmän, koska työnantaja vähemmänkin kysytylle osaamiselle löytyy. Ja erikoistuminen – niin yritysten kuin työntekijöidenkin – on suurimpia tuottavuuden nousun syistä läpi historian. Seuraus suuren työssäkäyntialueen hyödyistä on, että suuremmat kaupungit ovat keskimäärin tuottavampia kuin pienemmät.

Kontaktikaupungin hyöty taas tarkoittaa hyötyä, joka syntyy siitä, että toimijat ovat niin lähellä toisiaan, että ihmiset kohtaavat enemmän, niin tarkoituksella kuin satunnaisestikin. Viereisessä talossa työskentelevän tutun kanssa on helppo sopia lounas ohimennen, kun taas kilometrien päässä työskentelevän kanssa se pitää ottaa asiakseen. Ja lounaalla saattaa syntyä uusi idea, joka muuttaa jommankumman tai molempien yritysten toimintaa. Muukin tieto leviää runsaassa kanssakäymisessä paremmin, mikä auttaa kaikkia. Vähän kieli poskessa voisi sanoa, että talous kehittyy sitä paremmin, mitä huonommin yrityssalaisuudet pysyvät salassa.

Pienimmässä mittakaavassa tämä kontaktihyöty näkyy siinä, miten samassa kerroksessa työskentelevät ihmiset kohtaavat enemmän ja heidän tuottavuutensa on sen takia hiukan suurempi kuin päällekkäisissä kerroksissa työskentelevillä. Klisee kahviautomaatilla kohtaamisesta ei ole syntynyt tyhjää. Toimistojen kysyntä onkin keskittynyt enemmän laajempiin kerroksiin kuin kapeisiin torneihin juuri tästä syystä.

Vähän laajemmassa mittakaavassa kävelyetäisyys ja ympäristön käveltävyys on kontaktihyödyille keskeinen. Jos ihmiset liikkuvat

kävellen lähiympäristössä, he kohtaavat muita siellä kävellen liikkuvia ja tästä aina joskus satunnaisten kohtaamisten kautta syntyy jotain. Vaikka oltaisiin kuinka lähellä, jos jokainen lähtee omasta parkkihallista omalla autolla kotiinsa, ei kohtaamisia synny. Kehätien ruuhkassa ei kohtaa ketään, ratikalle kävellessä kyllä.

Kontaktihyöty kytkeytyy siis vahvasti alueen tiiviyteen. Mitä enemmän työpaikkoja lähekkäin, sen suurempi tuottavuus. Kontaktihyötyä ja siitä seuraavaa tuottavuuden kasvua onkin mahdollista kehittää kaupunkisuunnittelun keinoin luomalla tiiviitä ja viihtyisiä alueita, joilla on hyvä kävellä. Erityisesti tämä koskee keskustaa, josta kirjoitan luvussa 8.4 Keskustan elinvoima.

Kolmas kasautumishyötyjen luokka on palveluiden suuri asiakaspohja. Tässä pätevät samat volyymiin, kilpailuun ja erikoistumiseen liittyvät kysymykset kuin työvoiman kohdalla. Suomalaiselle ravintolalle on myönnetty Michelin-tähti 88 kertaa. Näistä 81 kertaa se on myönnetty Helsingin kantakaupungissa sijaitsevalle ravintolalle. Kahta tähteä ei ole koskaan myönnetty Helsingin keskustan ulkopuolelle. Michelin-tähti ei tietenkään ole mikään objektiivinen paremmuuden mittari. Mutta se on esimerkki erikoistumisesta, joka on vaikeampaa suurten kaupunkien ulkopuolella, kun riittävää siitä kiinnostunutta asiakaspohjaa ja erikoistunutta työvoimaa ei ole niin helppo löytää.

Monipuolisemmat ja houkuttelevammat palvelut tekevät kaupungista kiinnostavamman asuinpaikan työntekijöille, mikä lisää työmarkkina-alueen kokoa ja samalla tekee helpommaksi houkutella erikoisosaajia myös muuttamaan kauempaa. Ja etenkin isot yritykset pyrkivät sijoittumaan kaupunkeihin, joissa on mahdollista tarjota asiakkaille hyvät liikenneyhteydet, korkeatasoiset hotellit ja laadukasta vapaa-ajan tarjontaa, kuten konsertteja tai ravintoloita.

Kaavoituksen helmasynti on, että kun jokin asia pitää ottaa huomioon, sille keksitään oma kaavamerkintä ja varataan oma alue. Ei siis ole mitenkään yllättävää, että tapa, jolla yritysten tarpeet on pyritty huomioimaan, on kaavoittaa yritysalueita. Helsingin yleiskaavassakin useita toimitila-alueeksi merkittyjä harmaita läiskiä. Suurin osa Helsingin yrityksistä toimii ja suurin osa toimitiloista sijaitsee näiden yritysalueiden ulkopuolella.

Yritysalueiden kaavoitus hankaloittaa kaupungin kasvua, mutta lisäksi se on kovin tylppä instrumentti huomioida yrityksiä. Eri yritysten tarpeet kun ovat erilaisia, eikä tällainen hehtaareihin perustuva suunnittelutekniikka kykene niitä kovin hyvin tunnistamaan. Yksi yritys tarvitsee kaksi hehtaaria hiekkakenttää, toinen lämmintä hallitilaa, johon voi ajaa pakettiauton sisään, kolmas keittiön, jossa on rasvanerotus ilmastoinnissa.

Vaikka katsottaisiin vain toimistoja, yksi tarvitsee 10 000 neliötä samassa kerroksessa, toinen sijainnin 200 metriä rautatieasemalta, kolmas omat saunatilat, neljäs päivittäin vaihtuvan määrän huoneita. Erilaisia tarpeita on lukemattomasti, eikä kukaan suunnittelija voi ottaa niitä kaikkia huomioon. Sen sijaan kukin yritys voi miettiä itse, mitä tarvitsee – ja toisaalta, mihin on valmis tyytymään, kun maksukyky tai muut reunaehdot tulevat vastaan. Tämän jälkeen toiset yritykset voivat koittaa pimpata eri toimitiloja ensimmäisille sopiviksi ja markkinatalous tuottaa jonkinlaisen tasapainon. Kaupungin luonteva rooli on kuunnella näitä tarpeita ja koittaa olla estämättä yritystoimintaa. Se ei tarkoita, että kaikkeen, mitä joku yritys ehdottaa pitäisi suostua, vaan että kielletään asiat, jotka on jokin hyvä syy kieltää, ja että lähtökohtaisesti kaikki on sallittua, ellei syytä kieltoon ole.

Idealisti siis kukin yritys voisi hankkia tai rakentaa haluamansa laista toimitilaa minne tahansa, ellei ole jotain nimenomaista syytä,

mikä sen estäisi. Esimerkiksi runsas melu tai vaaralliset kemikaalit olisivat syitä rajoittaa tätä oikeutta. Tämänkaltaiset haittoihin perustuva kaavoitus on käytössä Japanissa. Sen perusfilosofia eroaa merkittävästi meillä käytetystä alueen käyttötarkoituksen määrittämiseen perustuvasta mallista, eikä näitä kahta liene helppo yhdistää. Jonkinlainen siirtyminen tähän suuntaan olisi kuitenkin luultavasti parannus nykyiseen kaavoitukseemme. Olen itse pyrkinyt ohjaamaan erityisesti yleiskaavoitusta suuntaan, jossa käyttötarkoituksimerkinnot olisivat mahdollisimman väljiä. Pahimmillaan yleiskaavoissa voidaan määrätä jopa koulun paikka, vaikka voisi ajatella, että tontti kannattaa ennemmin valita vasta asemakaavaa tehtäessä.

Käytännössä yritykset eivät hanki toimitiloja mistä tahansa, vaan useimmiten niillä on hyvin selvä käsitys, minne ne haluvat. Luvussa 7.2 Toimintojen sijoittuminen seudulla kuvaamieni näkökohtien lisäksi tässä vaikuttaa toisten yritysten sijoittuminen. Saman alan yritykset hyötyvät siitä, että ne toimivat samalla seudulla ja myös siitä, että ne toimivat aivan lähekkäin. Yhteistyömahdollisuuksien lisäksi se helpottaa rekrytointia, kun työntekijät ovat asettuneet asumaan paikkoihin, joista juuri sinne on helppo saapua. Teknologiayrityksiä toimii paljon Otaniemessä, Keilaniemessä ja Ruoholahdessa, pankit ovat asettuneet Teollisuuskadulle, konsultit toimivat usein ydinkeskustassa.

Klusteri usein syntyy yhden tai muutaman avainyrityksen ympärille, jotka saavat muut hakeutumaan tai uudet yritykset syntymään perässään seudulle ja mahdollisesti juuri tiettyyn paikkaan. Myös korkeakouluilla on merkittävä rooli tällaisten osaamiskeskittymien synnyttäjänä. Klusterin syntyyn vaikuttaa moni tekijä, jotka eivät voi kaikki olla selviä ulkopuoliselle, eivätkä välttämättä alan sisäläkään. Kaupunki ei voi eikä sen pidä yrittää määrätä, minne jokin keskittymä syntyy, eikä sitä voi pakottaa syntymään. Mutta kun klusterin havaitaan syntyvän, on hyvä idea pyrkiä vahvistamaan

sitä, tai ainakin olla estämättä sen vahvistumista, koska juuri tämä läheisyys tuo yrityksille edellä kuvattuja kontaktitietoja.

On myös syytä huomata, että jos jokin sijainti on ennen ollut hyvä johonkin toimintaan, se ei välttämättä ole sitä enää, vaan kaupungin kasvaessa ja teknologian kehittyessä paikkojen rooli muuttuu. Punavuori ei ole enää hyvä paikka pyörittää suurta panimoa, eikä Espalla pärjää myymällä Saludoa, kun espressokoneet ovat tulleet kaupunkiin.

Nykyaikainen kaupungin elinkeinopolitiikka lähtisi maankäytön osalta siitä, että ylläpidetään hyvää tietoa kaupungin elinkeinoista ja niiden kehittymisestä, sijoittumisesta ja koetuista tarpeista. Samalla pidettäisiin yllä kattavaa tietoa erityyppisten tilojen tai sijaintien määrästä, joille mahdollisesti voi olla kysyntää, ja edellyttäkö niiden käyttöönotto kaupungin toimia – esimerkiksi kaavoitusta tai kaupungin maan vuokraamista. Mitä pidempi aika ja mitä enemmän erilaisia vaiheita tarvitaan jonkin toimitilan saamiseksi, sitä todennäköisempää on, että yritys hakeutuu muualle tai pahimmillaan joutuu luopumaan koko liikeideasta. Tavoite ei siis ole kaupunkisuunnittelun keinoin ohjata yritysten toimintaa (paitsi siltä osin kuin muista syistä täytyy, ks. kirjan kaikki muut luvut), vaan ennakoida mahdollisia tarpeita ja kehittää kykyä vastata niihin.

Suuri osa kaupungin elinkeinopolitiikasta keskittyy olemassa oleviin yrityksiin, niiden auttamiseen tai yritysklusterien näkökulmien kuulemiseen ja yritysten informoimiseen suunnasta, johon kaupunki on kehittymässä. Lähtökohtaisesti kaupungin ei tulisi tarjota yrityksille sellaisia palveluita, joita saa markkinoilta, mutta esimerkiksi kaupungin oman byrokratian kanssa toimimisessa auttaminen on perusteltua. Tällainen yrityksiä auttava elinkeinopolitiikka voi olla merkittävää, mutta se ei ole tämän kirjan aiheena.

On kuitenkin olemassa myös elinkeinopolitiikan strateginen taso. Minkä toimialojen uskotaan ja halutaan kehittyvän, minkä alan tutkimusta seudulla tehdään, millaista ammatillista koulutusta tarjotaan

ja niin edelleen. Tällaista strategista elinkeinopolitiikkaa tai sen soveltamista maankäyttöön tehdään Helsingissä valitettavan vähän. Olen istunut jäsenenä kaikissa kaupungin luottamuselimissä, jotka tekevät tähän liittyviä päätöksiä, enkä muista koskaan nähneeni analyysiä eri elinkeinojen potentiaalista ja tarpeista Helsingissä.

Säännöllisesti esiin nouseva kysymys on yritysten kuljetustarpeet ja miten ne otetaan huomioon. Tämä kysymys korostuu julkisessa keskustelussa jopa absurdiuteen asti, ikään kuin yritystoiminta olisi vain autolla ajamista. Todennäköinen syy tähän on, että autot ovat voimakas identiteettipolitiikan väline ja moni miettii omaa autoiluaan, kun puhuu yritysten tarpeista. Logistiikka on kuitenkin monen yrityksen toiminnassa kriittisen tärkeää. Yrityksestä riippuen se voi tarkoittaa hyvää yhteyttä lentokentälle, ennakoitavaa aikataulua pakettiautolle, kymmeniä rekkoja päivässä tai erikoiskuljetuksia, joiden takia pitää sulkea teitä.

Logistiikan kannalta erityisen tärkeää on huomioida, että jakeluliikenteen ja henkilöautoliikenteen edut ovat usein ristiriitaiset. Mitä suuremmissa määrin kaupungin henkilöliikenne perustuu yksityisautoiluun, sitä enemmän siellä on ruuhkia haittaamassa jakeluliikennettä. Jakelu vaatii ennen kaikkea jakeluliikenteen pysähtymis- ja pysäköintipaikkoja sekä valvontaa, jolla kyseiset paikat ovat jakeluliikenteen käytössä eikä henkilöautoilla. Toinen toimiva ratkaisu ovat hyötyliikennekaistat, joilla jakelu on sallittu mutta henkilöautoliikenne ei. Helsingissä näkee valtavasti paikkoja, joissa jakeluautot eivät uskalla käyttää niille tarkoitettua pysähtymispaikkaa esimerkiksi ajoradalla, vaan pysähtyvät jalkakäytävälle. Tässä tarvitaan vielä paljon valistusta.

Kaikki sijainnit eivät koskaan voi olla hyviä kaikenlaiseen toimintaan. Seudulla on tärkeä löytyä jostain toimitiloja kaikenlaisille tarpeille, mutta kaikkia alueita ei pidä suunnitella yhdistelmärekan mukaan. Suurin osa yrityksistä ei tarvitse päivittäistä rekkaliikennettä. Yritykset osaavat hakeutua itselleen sopiviin sijainteihin, ja

kaupunkia suunniteltaessa pitää uskaltaa katsoa, mikä kunkin alueen luontevin rooli on tulevaisuudessa. Erityisesti tämä korostuu ajateltaessa ydinkeskustaa, jota käsittelen seuraavaksi.

8.4 KESKUSTAN ELINVOIMA

Kaupungin elinvoiman kannalta keskusta on erityinen alue, ikään kuin käyntikortti, joka hallitsee mielikuvia koko kaupungista. Helsingin keskusta on tällaisena käyntikorttina ollut viime vuosina vaikeuksissa jäätyään negatiivisen uutisoinnin kierteeseen. Usein vertailukohtana toimii Tampere, jonka keskusta on muuttunut maakuntakaupungista suurkaupunkimaisemmaksi ratikan ja lisärakentamisen myötä.

Osittain kyse on keskustan roolin muutoksesta, joka koskee kaikkia kaupungeja. Ennen keskusta oli paikka, josta lähdettiin hakemaan kaikki harvinaisemmat ostokset. Edelleen keskustasta saa hyvin monenlaista tavaraa, mutta kaiken saman ja enemmän saa myös internetistä kotiin kuljetettuna. Ja lähes aina halvemmalla. Fyysinen kauppa voi kilpailla netin kanssa vain, jos ostos vaatii kokeilemista tai asiantuntijan kanssa keskustelua, tai jos ostaminen on elämys itsessään. Ja oikeastaan sekä sovittamisen että asiantuntijanäkemyksen voi hoitaa kotoa käsin, eli varmin syy mennä kauppaan on elämys.

Samaan aikaan etätö on vähentänyt keskustan merkitystä työpaikkakeskittymänä. Toimistotyöpaikkoja on edelleen suunnilleen yhtä paljon, mutta niissä läheskään kaikissa ei istuta tuolissa joka päivä. Sen sijaan työpaikalle – ja siis keskustaan – mennään tapamaan työtovereita tai koska viihdytään toimistolla paremmin kuin keittiön pöydän ääressä. Velvollisuuden sijasta on kyse siitä, ovatko toimisto ja keskusta houkuttelevia.

Siksi keskustat ovat kaikkialla maailmassa muuttuneet tavara-

kaupasta yhä enemmän palvelukeskustoiksi, joissa on ravintoloita, baareja, erilaisia viihdepalveluja ja tapahtumia. Keskusta on paikka, jonne mennään viihtymään, ei paikka, josta haetaan tavaraa. Aivan vastaava muutos koskee myös kauppakeskuksia, joissa ravintolamaailmat, elokuvateatterit ja kaikenlaiset aktiviteetit valtaavat tilaa kaupoilta.

Toinen muutos, joka on Helsingissä käynnissä, on muutos monikeskustaiseksi kaupungiksi. Pienissä kaupungeissa on lähes aina yksi keskusta, mutta jossain 1–2 miljoonan asukkaan suuruusluokassa tyypillisesti kaupungit alkavat muuttua monikeskustaiseksi. Kaikki eivät enää pääse sujuvasti yhteen ja samaan keskustaan, eikä siellä enää riitä tilaa kaikille yrityksille toiminnoille ja asukkaille, jotka haluaisivat sijaita keskustassa. Seurauksena alkaa syntyä eri keskustoja eri tarpeisiin. Monikeskustaisuus ei ole välttämättä mitenkään tavoiteltavaa: yksi keskusta on liikenteellisesti ja kasautumisetujen kannalta tehokkaampi malli. Mutta jossain kohtaa yksi keskusta käy liian ahtaaksi ja keskustan on pakko alkaa hajautua.

Monikeskustaisuus ei tarkoita, että jokainen ostari ja supermarketin parkkis, jota on keksitty kutsua aluekeskukseksi olisi nyt uusi keskusta. Karkeana nyrkkisääntönä voisi ajatella, että toiseksi keskustaksi voi muodostua alue, jolla on lähelle Helsinginniemeä vastaava määrä asukkaita ja työpaikkoja tiiviisti yhdessä. Siis 100 000 asukasta ja 100 000 työpaikkaa. Helsingissä tämä alkaa toteutua alueella, jonka muodostavat Kallio, Pasila, Kalasatama ja Vallila ympäristöineen. Esimerkiksi yöelämän keskusta vaikuttaakin olevan siirtymässä itäiseen kantakaupunkiin. Tulevaisuudessa mahdollisuuksia uudeksi keskustaksi voisi olla myös Haagan–Munkkiniemen seudulla, Herttoniemestä Itäkeskukseen jatkuvalla metron varrella ja Espoon itäosalla. Itä-Espoon kehitystä tosin haittaa, että Leppävaara on kovin irrallaan Otaniemestä, kun välissä on kaksi motaria, luonnonsuojelualuetta ja pientaloja. Ja se, että Espoo ei sellaista halua.

Kaupungin kasvaessa ja kehittyessä monikeskustaiseksi on luontevaa, että varsinaisen ydinkeskustan osuus työpaikoista ja liikevaihdosta pikkuhiljaa pienenee, kun uusia houkuttelevia mahdollisuuksia syntyy muuallekin. Mutta kehityksen ei ole hyvä olla liian äkinäistä. Nyrkkisääntönä voisi ajatella, että mitä hitaammin keskustan rooli pienenee, sen parempi. Se kun on edelleen ylivoimaisesti maan saavutettavin ja tuottavin alue. Helsingissä tämä monikeskustaisuus on myös osin tapahtunut sen myötä, kun Kalasatamaan ja Pasilaan on rakennettu valtavat kauppakeskukset. En pidä tätä hyvänä tapana keskustan hajautua, vaan soisin myös uusien keskusta-alueiden olevan keskustamaisia. Mutta Redi ja Tripla selkeästi ovat osa tätä ilmiötä siten kuin se on Helsingissä tapahtunut.

Näiden kahden syyn – internetin tuoman keskustan roolin muutoksen ja monikeskustaisuuden kehityksen – lisäksi Helsingin keskustaan ovat viime vuosina vaikuttaneet voimakkaasti ensin koronapandemia ja sen jälkeen venäläisten turistien määrän romahdus. Luksuslaukkujen ja turkisten kysyntä on vähentynyt dramaattisesti ja pitkäaikaisesti. Nämä shokit ovat kuitenkin hetkellisiä. Korona meni menojaan ja itäturistitkin ovat jo pääosin korvaantuneet muualta tulevilla matkailijoilla. Muutokset ovat olleet pahoja iskuja joillekin yrityksille, mutta uusia yrityksiä nousee vuorostaan ja keskustaan syntyy uusi tasapaino.

Jos katsotaan Helsingin kokoluokan kaupunkeja muualla Pohjoismaissa, ne ovat monet tarttuneet muutoksen mahdollisuuksiin jo aikaa sitten ja tehneet keskustoistaan ennen kaikkea houkuttelevia. Kööpenhaminan kävelykatu Strøget on matkailukohde itsessään ja kuhisee elämää, Tukholman vanhakaupunki on rauhallinen kävelykeskusta ja myös varsinaista keskustaa Normalmilla sekä Södermalmia on kehitetty systemaattisesti kävelijöiden ehdoilla jo pitkään. Myös Tampereen Hämeenkatu sekä radan päälle rakentuva uusi alue ovat esimerkki tästä. Kaikkialla keskustoja kehitetään siitä näkökulmasta, että ihmiset haluaisivat tulla sinne. Jos tätä halua

ei synny, mikään määrä liikenneinfraa ei elävöitä keskustaa. Tässä kehityksessä Helsinki on jälkijunassa.

Myös liikenneyhteyksillä on kuitenkin väliä. Keskustaan ei voi tulla enempää väkeä kuin sinne mahtuu ja pääsee tulemaan. Keskusta on kaupungin ahtain alue ja joka ikiselle neliömetrille olisi lukuisia eri käyttäjiä lähes jonossa. Siksi liikenteessä korostuu luvussa 4. Kestävä liikenne käsitelty tilatehokkuus. Kaikki sellainen liikenne, joka voi mennä keskustan ohi, kannattaa ajaa keskustan ohi. Helsingin sijainti niemellä onneksi tekee tästä poikkeuksellisen helppoa.

Vuonna 2018 keskustaan saapui joka päivä noin 290 000 ihmistä. Heistä 136 000 saapui joukkoliikenteellä, 70 000 kävelen, 52 000 autolla ja 26 000 pyörällä. Ennustetusta matkustajamäärän kasvusta vuoteen 2040 valtaosa tulisi joukkoliikenteellä, koska mahdollisuudet kasvattaa joukkoliikennekapasiteettia ovat suurimmat. Myös kävelen ja pyörällä keskustaan saapumisen ennustetaan lisääntyvän, kun asukkaita tulee lisää lähialueille ja väylät paranevat. Autoliikenteen ennustettu kasvu sen sijaan on vähäistä.

Keskustan sisällä jalankulku on ylivoimaisesti merkittävin liikennemuoto. Kaikki keskustaan päättyvät matkat sisältävät kävelyä matkan lopussa ja kaikki keskustasta lähtevät matkan alussa. Lisäksi keskustan sisäisistä matkoista tehdään suurin osa kävelen. Joka päivä noin 100 000 junan tuomaa ihmistä kävelee rautatieasemalta tai jostain Kaisaniemen nurkilla olevalta laiturilta kohti keskustan toimistoja, palveluita ja tapahtumia. Kulkuväylät ovat monet ahtaita, sekavia, liikennevalojen katkomia ja epämiellyttäviä. Helpoin ja tehokkain tapa parantaa keskustan liikennettä onkin tehdä jalankulusta sujuvampaa ja mukavampaa. Rautatieaseman ympäristön parannus voisi melko maltillisin investoinnein parantaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja samalla lisätä myös viihtyisyyttä. Tähän ollaan nyt onneksi vuosikymmenten jatkailun jälkeen tarttumassa.

Helsingissä hyväksyttiin loppuvuodesta 2024 keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka ydinajatus on parantaa jalankulkuolosuhteita rautatieaseman ympäristössä tekemällä Kaivokadusta joukkoliikennekatu eli sulkemalla se autoliikenteeltä kokonaan. Tämä mahdollistaa merkittäviä parannuksia kävelyolosuhteisiin Hakaniemestä Kamppiin ulottuvalla alueella. Samalla ratikat saadaan kulkemaan sujuvammin tällä ratikkaverkoston keskeisimmällä alueella. Muutoksen vaikutuksista keskustan saavutettavuuteen oltiin tietenkin huolissaan, mutta mallinnusten mukaan parannus kävelyn ja joukkoliikenteen nopeuteen on niin merkittävä, että keskustaan tuleva ihmismäärä kasvaa 400 000 ihmisellä vuodessa, vaikka autoliikenne hiukan vaikeutuu. Eikä tässä mallinnuksessa ole vielä edes mukana viihtyisyyden paranemisen vaikutusta, ainoastaan matka-aikojen nopeutuminen.

Määrällisessä saavutettavuudessa keskustan suurin kasvupotentiaali on joukkoliikenteessä. Junien ja myös metron vuorovälin tihentäminen yhdistettynä asemanseutujen kasvuun koko seudulla mahdollistaa kymmenille tuhansille uusille matkustajille sujuvat matkat keskustaan – jos heillä on sinne jotain asiaa. Laajasalon ratikan jatko Rautatieaseman kautta Laajasaloon tuo 37 000 ihmistä päivässä, Vihdintien ratikka Länsi-Helsingistä 42 000 – joskin suuri osa näistä ihmisistä tulee keskustaan nykyäänkin jollain eri välineellä –, ja tulevaisuudessa Mäkelänkadun ja Viikin–Malmin ratikat vielä lisää.

Myös pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen tuonee keskustaan lisää ihmisiä, joskaan tuskin yhtä paljon kuin joukkoliikenne. Tähän asti Helsingissä rakennetuista baanoista vain alkuperäinen 1,3 kilometrin pätkä ratakuilussa Kampin ohi johtaa keskustaan, kaikki muu on rakennettu palasina irrallaan. 2020-luvun mittaan kuitenkin palaset alkavat kytkeytyä: Itäbaanalta syntyy sujuva reitti uuden Hakaniemensillan kautta kohti Kaisantunnelia ja siihen yhtyvät myös haarat Laajasalosta ja Viikin–Arabian suunnasta. Hämeen-

tien pyörätie yhdistyy remonttien jälkeen lopulta Siltasaarenkadun kautta keskustaan, Munkkiniemenbaana rakennetaan valmiiksi Espoon rajalta Hietaniemeen ja Mannerheimintielle valmistuvat pyörätiet koko pituudeltaan.

Autoliikenteessä ei vastaavaa kasvupotentiaalia ole. Pikemminkin muun liikenteen tarvitsema tila tarkoittaa, että autoiluun käytettävää tilaa joudutaan rajoittamaan. Siksi muutokset, jotka lisäävät keskustaan saapuvien ihmisten määrää lähes väistämättä tarkoittavat samalla keskustassa liikkuvien autojen määrän vähenemistä. Koska autot ovat myös merkittävin keskustan viihtyisyyttä heikentävä tekijä, tämä sopii aika luontevasti yhteen keskustan roolin muutoksen kanssa. Ei kukaan halua viihtymään moottoritien varteen, mutta kyllä kävelykadun terassille tai puistoon kuuntelemaan konserttia.

Julkinen keskustelu autojen merkityksestä keskustassa onkin positiivisesti tulkittuna jonkinlaista nostalgiaa 1980-luvulle, jolloin keskusta oli vielä täynnä autoja ja moni aidosti uskoi sen tarkoittavan edistystä. Mutta vaikka lisäisimme keskustaan kuinka paljon autoja, se ei poista nettikauppaa eikä kauppakeskuksia, ei lopeta etätyötä, uudista Finnairin Aasian strategiaa, eikä toisi takaisin venäläisiä turisteja. Sen sijaan se heikentäisi keskustan liikenteen toimivuutta ja tekisi siitä epämiellyttävämmän, mikä saisi yhä useamman välttelemään keskustaa. Hetken miettimällä on ilmeistä, miksi paluu 1980-luvulle ei ole tie eteenpäin.

Miten keskustan elinvoimaa sitten pitäisi kasvattaa? Oma reseptini on, että tehdään niitä toimia, jotka ovat toimineet muuallakin.

1. Parannetaan keskustan käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Tärkeintä on tehdä keskustasta sellainen, että sinne on mukava tulla ja siellä on mukava liikkua kävellen, mikä saa ihmiset mieluummin tulemaan keskustaan. Samalla kävelyn helpottaminen nopeuttaa kaikkia matkoja keskustaan ja keskustan sisällä enemmän kuin juuri mikään muu liikennehanke. Kun keskustasta tehdään houkuttelevampi, se houkuttelee enemmän ihmisiä.
2. Lisätään mahdollisuuksia tulla keskustaan parantamalla joukkoliikennettä ja rakentamalla joukkoliikenteen äärelle. Enemmistö ihmisistä saapuu keskustaan joukkoliikenteellä, ja joukkoliikenteen kapasiteettia ja houkuttelevuutta on mahdollista kasvattaa. Laajasalon ratikan jatko ja muut tulevat pikaratikat auttavat. Suurin hyöty saataisiin, jos junalla saapumista helpotettaisiin. HSL:n hintapolitiikka on nostanut lähialueilta keskustaan saapumisen hintaa yli kaksinkertaiseksi kymmenen vuoden aikana. Kohtuullistamalla lippujen hintoja lisättäisiin jo suoraan keskustan elinvoimaa.
3. Rakennetaan merkittävästi lisää keskustaan. Helsingin keskusta on se paikka Suomessa, johon kohdistuu suurin liiketilojen, toimitilojen ja myös asuntojen kysyntä. Mitä enemmän keskustan lähialueille rakennetaan, sen paremmin keskusta voi. Mutta ei kannata rakentaa mitä tahansa, vaan lisää keskustaa. Töölonlahdelle radan varteen kymmenen vuotta sitten rakennettu mini-Leppävaara on surullinen esimerkki takavuosien haluttomuudesta ymmärtää, mitä keskusta oikeastaan tarkoittaa.

Nämä kolme – käveltävyys, joukkoliikenteen parannus ja lisärakentaminen – ovat tarkalleen ne keinot, joilla viime vuosina mainetta niittänyt Tampere on nostanut keskustansa uudelle tasolle. Samat keinot toimivat myös Helsingissä, vaikka kaupunki on isompi.

TEESEJÄ KAUPUNGIN ELINVOIMASTA

- Monipuolisuus ja erilaisuuden suvaitseminen ovat kaupungin menestyksen perusta.
- Sellaiset kaupungit menestyvät, joihin ihmiset haluavat muuttaa. Kannattaa olla mukava ja kiinnostava.
- Usein saman alan yritykset hakeutuvat samoille alueille, koska ne hyötyvät toistensa läheisyydestä. Tällaisia klustereita ei voi määrätä syntymään, mutta niiden kehittymistä ei kannata estää, vaan tarjota sille mahdollisuudet.
- Yritysten tarpeet poikkeavat suuresti toisistaan, eikä ole olemassa mitään yhtä listaa ”yritysten tarpeista”. Tässäkin parhaiten toimii, kun jokainen yritys miettii omista lähtökohdistaan ratkaisunsa.
- Kaupungista on tärkeä löytyä hyviä toimitiloja kaikenlaiseen yritystoimintaan, mutta jokainen alue ei voi olla hyvä jokaiseen eri toimintaan. Kaikkein eniten tilaa tarvitsevien toimintojen luonteva sijainti ei usein ole Helsingin rajojen sisäpuolella.
- Keskustan kehityksen suhteen pitää lopettaa menneisyyden haikailu ja peräpeiliin katsominen ja sen sijaan tarttua niihin mahdollisuuksiin, joita väistämätön muutos palvelukeskustaksi tarjoaa.
- Keskustan elinvoiman kasvattaminen tarkoittaa samalla autoliikenteen roolin pienentämistä, kun tilaa tarvitaan tärkeämpään käyttöön. Niin se on tarkoittanut kaikkialla muuallakin, missä keskustoja on onnistuttu elävöittämään viimeisen 50 vuoden aikana.

9. ERIYTYMISEN TORJUNTA

Asuinalueiden eriytyminen tarkoittaa kehitystä, jossa hyväosaisten ja huono-osaisten alueet erkaantuvat kauemmas toisistaan. Erityisesti huono-osaisten alueiden osalta tämä voi johtaa heikkenemisen kierteseen. Jos eriytyminen pääsee liian pitkälle, se voi johtaa vakaviin ongelmiin paitsi heikommien kehittyville alueille ja niiden asukkaille myös koko kaupungille. Siksi ilmiö on syytä ottaa vakavasti.

Kuvaan tässä luvussa parhaan nykykäsityksen mukaisesti, miten eriytyminen dynamiikkaa toimii ja mitä kehitykselle on mahdollista tehdä. Ilmiö on kuitenkin hyvin monisyinen, eikä kaikkiin kysymyksiin ole vastauksia valmiina.

Eriytyminen ei tarkoita samaa kuin erilaisuus. On hyvä, että kaupungissa on erilaisia alueita, jotta monenlaisille ihmisille on heille sopivia alueita. Eriytymiskehitys on alueiden jyrkkenevää jakautumista hyviin ja huonoihin siten, että ”hyvyys” ei ole kunkin oma mielipide, vaan erilaiset mitattavissa olevat indikaattorit, kuten tulotaso, koulutus, työttömyys ja niin edelleen, alkavat kaikki erota samalla tavalla alueiden välillä.

Eriytyminen on luonteeltaan seudullinen ilmiö. Se tarkoittaa, että hyväosaisten ja huono-osaisten alueet erkaantuvat toisistaan ja kehittyvät eri suuntiin. Ei siis oikeastaan voi sanoa, että jokin alue olisi eriytynyt, koska ei se keskenään eriydy, vaan eriytymistä voi tapahtua vain osana kokonaisuutta, suhteessa muihin alueisiin.

Pahimmillaan tämä väärinymmärrys eriytymisestä saa muodon, että eriytyminen tarkoittaisi samaa kuin köyhät. Väärinymmärrys näkyy vulgaaristi lauseissa kuten ”mutta eihän täällä [meidän alueellamme] ole segregaatia”, kun tarkoitetaan että alueella ei asu köyhiä. Jos jollain tietyllä alueella ei asu yhtään huono-osaista

ihmisiä, se on pikemminkin merkki siitä, että seutu on enemmän eriytynyt eikä vähemmän, koska jossainhan he asuvat.

Tästä seuraa myös, että eriytymistä ei voi ratkaista siirtämällä huono-osaisempia ihmisiä pois joltain alueelta. Se voi tehdä yhdestä alueesta miellyttävämmän keskiluokalle, mutta itse ongelmaa se ei ratkaise lainkaan, vaan luultavammin pahentaa. Joku muu alue vain saa sitten huonoimman maineen. Tämä myös erottaa eriytymisen ratkaisemisen gentrifikaatiosta, jossa parempituloinen väki syrjäyttää trendikkääksi tulleella alueella aiemman väestön.¹⁸

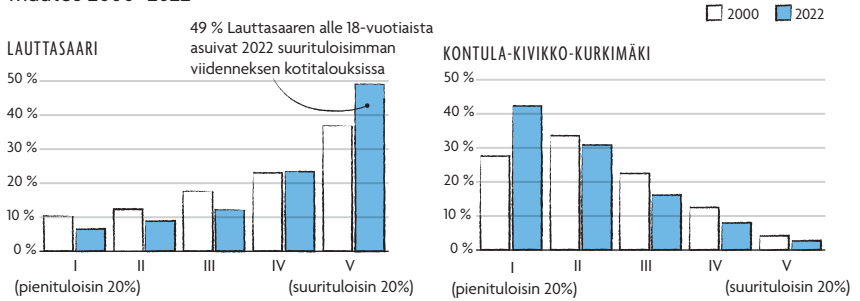
Vastaavasti eriytyminen ei myöskään tarkoita samaa kuin maahanmuuttajat. Maahanmuuttajien tai vieraskielisten osuutta käytetään eriytymisen mittarina, koska maahanmuuttajien keskittyminen tietyille alueille tai esimerkiksi tiettyihin kouluihin on selkeä mittari laajemmalle eriytymiskehitykselle, mutta kyse ei ole yksin maahanmuuttajista. Kun esimerkiksi Turun normaalikoulu muuttaa Varissuolta yliopistokampukselle, vieraskielisten oppilaiden osuus ei välttämättä edes laske paljoa, mutta heikko-osaisen alueen vähän parempi koulu muuttaa valmiiksi hyväosaiselle alueelle. Molemmilla alueilla sattuu vain asumaan paljon vieraskielisiä.

→ Kuva 6 (seuraavalla sivulla): Lauttasaari ja Kontula ovat kasvavalle lapselle hyvin erilaisia todellisuuksia. Lauttasaarella koulukaverit tulevat melkein kaikki hyvätuloisista perheistä ja puhuvat suomea. Kontulassa taas pääosa tulee pienituloisista perheistä, ja puolet puhuu kotonaan jotain muuta kieltä. Huolestuttavinta on tämän eron jatkuva jyrkentyminen.

18 Gentrifikaatiosta selkein esimerkki Helsingissä on Punavuoren kehitys telakan ja sataman viereisestä työväenalueesta trendikkääksi baarialueeksi ja siten rauhalliseksi ylemmän keskiluokan asuinalueeksi 1980–2000-luvuilla. Kallion seudulla on sittemmin ollut käynnissä samankaltaista kehitystä, mutta ei yhtä selväpiirteisenä.

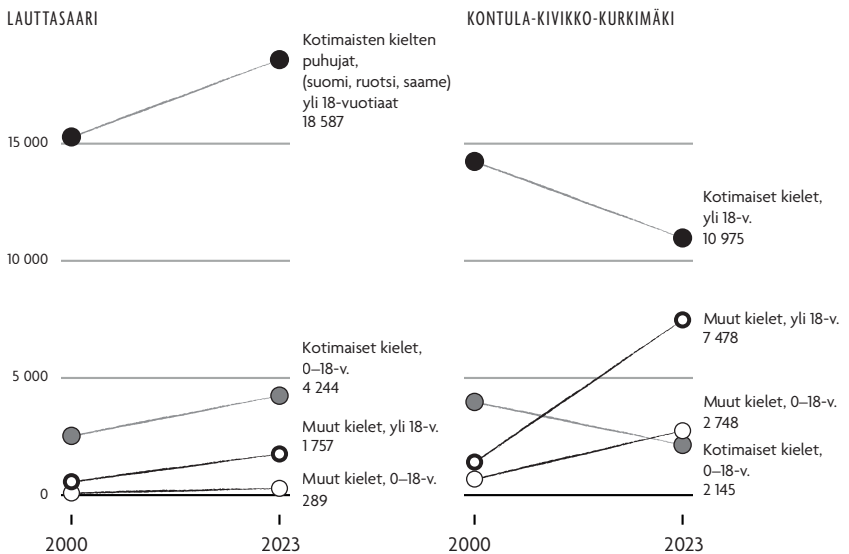
Alueiden eriytyminen

Alle 18-vuotiaiden jakautuminen kotitalouksien tuloluokan* mukaan, muutos 2000–2022



*Tuloluokkien määrittelyperusteena Helsingin seutu

Väestön muutokset iän ja kieliryhmän mukaan samoilla alueilla, 2000–2023



Lähteet: Aluesarjat 2024. "Helsingin asutokuntien kulutusyksikkököhtäinen käytettävissä oleva rahatulo kvintiililuokittain 1995-"; "Helsingin väestö äidinkielen ja iän mukaan 31.12."

Ylipäänsä eriytyminen ei ole ihmisten välinen ilmiö vaan alueiden. Eriytymisen ratkaisupyrkimyksiäkään ei ole mielekästä tarkastella yksittäisiin ihmisiin kohdistuvina toimina vaan alueellisisina. Eikä ilmiöstä pidä syyllistää yksittäisiä ihmisiä, jotka pyrkivät tekemään itsensä ja erityisesti lastensa kannalta parhaita ratkaisuja siinä tilanteessa, jossa elävät. Ihmisten oikeus valita asuinpaikkansa on kaiken suunnittelun reunaehto.

Eriytymiskehityksen keskeisin seurattava ryhmä eivät ole köyhät, vaan kohtuullisen hyvin pärjäävät ihmiset, joilla on mahdollisuuksia tehdä valintoja asuinpaikkansa suhteen – siis keskiluokka. Kun jokin alue ei houkuttele keskiluokkaa, jolla on mahdollisuus tehdä valintoja, ja samalla alueen keskiluokkaiset asukkaat alkavat hakeutua muualle, käynnistyy kierre, jossa alueella lopulta asuvat lähinnä he, jotka eivät voi itse valita. Ihmisten syyllistäminen ei tässä auta mitään, vaan olennaista on tarkastella, miksi jollekin alueelle ei haluta ja toisaalta, miksi sieltä halutaan pois.

Eriytymiskehitys on hyvin monisyinen prosessi, jossa kietoutuvat yhteen kysymykset asumisesta, kouluista, muuttoliikkeistä, maahanmuutosta ja luokasta. Monet esiin nousevat kysymykset ovat myös sellaisia, joista on vaikea puhua julkisesti, mutta niitä ei voi kiertääkään. Pyrkimykseni on käsitellä myös kiusallisia kysymyksiä mahdollisimman selväsanaisesti. Helposti monet lauseet voivat irrallisina kuulostaa julmilta tai sopimattomilta, mutta pyydän lukijaa muistamaan, että tavoitteeni on parantaa nimenomaan heikoimmassa asemassa olevien mahdollisuuksia. Uskon, että asioiden parempi ymmärtäminen on keskeinen väline tässä, ja se vaatii julkista keskustelua.

Keskeinen eriytymiskehityksen moottori ovat koulut. Vanhemmat – ja uskallan sanoa, että kaikki vanhemmat – haluavat lapselleen mahdollisimman hyvät edellytykset käydä koulua. Jos jostain koulusta liikkuu pelottavaa tietoa, koetaan se tietenkin uhkana jälkikasvulle, ja vanhemmat etsivät keinoja saada lapsensa toiseen

kouluun. Ja karkeasti ottaen, mitä parempiosaisia vanhemmat ovat, sen paremmat edellytykset heillä on tässä onnistua.

Huonomaineinen koulu voi siis toimia alueelta pois työntävänä tekijänä ja vastaavasti hyvämaineinen vetovoimatekijänä. Ratkaiseva tekijä on koulun maine. Mainetta ei voi muuttaa päätöksellä, vaan hyvä tai huono maine perustuu yleensä todellisuuteen. Siksi paras tapa parantaa koulun mainetta on tehdä siitä parempi. Eriytyisen vetovoimaisia kouluja huono-osaisilla alueilla kutsutaan tutkimuksessa magneettikouluiksi. Ne ikään kuin magneetin tavoin vetävät alueelle oppilaita myös ulkopuolelta. Helsingissä tällä hetkellä erityisluokat ja muut erityiset vetovoimatekijät vetävät keskimäärin oppilaita enemmän hyväosaisille alueille kuin huono-osaisille. Koulupolitiikkamme on monin osin enemmänkin eriytymistä kiihdyttävää kuin torjuvaa.

Koulupolitiikan kehittäminen olisi oman kirjansa aihe, eikä mitenkään yksinkertainen asia. En mene siihen tässä kirjassa tämän syvemmälle. Torjuttaessa eriytymiskehitystä pitää tunnistaa ilmiön monisyinen luonne ja ratkaista monta kysymystä samaan aikaan. Tässä koulut ja kouluvalinnat ovat keskeisessä asemassa.

Ei varmasti olisi mahdollista saavuttaa tilannetta, jossa kaikilla kaupungin alueilla olisi tasainen tulojakauma, enkä usko sen olevan tavoiteltavaakaan. Alueiden välillä on eroja, eikä ydinkeskustassa asuminen koskaan ole sama asia kuin lähiössä. Mutta jos muodostuu tilanne, jossa joukko alueita ”putoaa keltasta”, sillä on merkittäviä haittoja niin kyseisellä alueella asuville ihmisille kuin koko seudulle. On paljon viitteitä, että olemme hyvin lähellä tällaisen kehityksen taitekohtaa ja siksi eriytymiskehityksen pysäyttämiseen on kriittistä kiinnittää huomiota juuri nyt.

Sen, millaisia ihmisiä jollain alueella asuu määrittää melko suurelta osin se, millaisia asuntoja siellä on. Yksioissa asuu lähinnä yksineläviä ja kaksioissakin suurelta osin. Perheet asuvat suuremmissa asunnoissa. Sosiaalisissa vuokra-asunnoissa asuu lähinnä ihmisiä, jotka voivat sellaisen saada – siis pienituloisia. Omistusasunnoissa asuu lähinnä ihmisiä, jotka saavat pankkilainaa, eli heillä on vakaat tulot. Yksittäiset ihmiset voivat asua lukemattoman monenlaisissa asuinjärjestelyissä, mutta aluetasolla katsottuna asuntokanta määrittelee paljolti asukasrakenteen.

Siksi asuntopolitiikalla on suuri merkitys eriytymiskehityksessä. Erityisesti jos jollain alueella on huomattavan suuri osuus kaupungin vuokra-asuntoja, muodostaa se riskin. Esimerkki tällaisesta alueesta on Meri-Rastila, jonka rakentamisen aikaan osui 1990-luvun lama. Yksityiset rakennusyhtiöt menivät konkurssiin tai luopuivat hankkeistaan ja lopulta kaupunki rakensi lähes koko alueen.

Asuntorakentaminen on hyvin hidas keino vaikuttaa eriytymiseen. Asuntopolitiikassa kun vuosikymmen on suhteellisen lyhyt aika. Siksi se ei yksinään ole kovin hyvä tapa reagoida ongelmiin niiden ilmetessä. Mutta pitkällä tähtäimellä eriytymiskehityksen katkaisemisessa tarvitaan myös asuntopolitiikkaa. Jos jollain alueella ei yksinkertaisesti ole houkuttelevia omistusasuntoja, vaurastuvat paikalliset muuttavat sieltä lopulta pois.

Maailmalta nähdään, että erityisesti Yhdysvalloissa monissa kaupungeissa alueiden eriytyminen ”hyviin” ja ”huonoihin” on jyrkentynyt ja välille jäävät ”ihan ok” alueet ovat vähentyneet nopeasti. Seurauksena on toisaalta alueita, jotka ovat aivan liian kalliita muille kuin oikeasti rikkaille, ja toisaalta alueita, jonne ”tavallinen keskiluokka” ei halua. Vaihtoehdoksi jää lähinnä muuttaa riittävän kauas, että sieltä saa omakotitalon riittävän halvalla naapurustossa, jossa kaikki muutkin ovat joutuneet tekemään saman

valinnan. Ilmiö liittyy Yhdysvalloissa tapahtuvaan keskiluokan kaventumiseen, kun työt jakautuvat hyvin ja huonosti palkattuihin, mutta alueiden eriytyminen on huomattavasti voimakkaampaa kuin väestötason muutos, eikä siis johdu yksin siitä. Tämä ei ole keskuskaupungin kannalta millään tapaa toivottavaa kehitystä.

Helsinki on vuosikymmeniä toteuttanut sekoittavaa asuntopolitiikkaa, jossa uusille alueille systemaattisesti rakennetaan niin omistusasuntoja, kaupungin vuokra-asuntoja kuin erilaisia välimallejakin. Tavoiteltu jakauma huomioidaan myös jo rakennettujen alueiden täydennysrakentamisessa, joskin niissä rajoittavia tekijöitä on enemmän. Eriytymiskehityksen pysäyttämisen kannalta vapaa-rahitteiset vuokratiloyhtiöt eivät ole olennaisesti eri asia kuin kaupungin vuokra-asunnot, pikemminkin vuokratilojen yhteenlaskettu osuus on kovin suureksi kasvaessaan ongelma. Vuodesta 2025 alkaen vuokratilojen yhteenlaskettua osuutta seurataankin mittarina asumisen ja maankäytön toteutusohjelmassa. Myös mitä tahansa omistusasuntoja voi laittaa vuokralle ja siksi rakentamisen ohjaaminen omistusasunnoiksi on melko tylyvä väline, joka ei kovin tarkkaan määritä sitä, millaisia asukkaita taloihin muuttaa.

Osa suomalaisen asuntopolitiikan traditiota ovat niin kutsutut välimallit eli asumis- tai rakentamismuodot, jotka eivät ole vuokra-asuntoja, mutta eivät myöskään perinteisiä vapaarahoitteisia omistusasuntoja, ns. gryndikohteita. Ajatus ei ole uusi. Ainakin jo 1900-luvun alussa syntyi kunnan vuokra-asuntojen ja toisaalta varakkaiden grynderien rakentamien talojen lisäksi työväen asunto-osakeyhtiöitä tai asunto-osuuskuntia, joissa ammattitaitoiset työläiset rakensivat itselleen asuinalueita.

Nytemmin Helsingissä käytössä olevia välimalleja ovat etenkin hintarajoitettu omistusasuntomalli Hitas, asumisoikeusasunnot (ASO), joissa maksetaan asumisoikeusmaksu, joka vastaa 15 prosenttia asunnon arvosta, ja osaomistusasunnot, joissa aluksi ostetaan vain pieni osa asunnosta ja loput voi lunastaa myöhemmin.

Hitas-malli päätettiin lakkauttaa 2020 johtuen siihen liittyvistä ongelmista, kun asunnot menivät suurelta osin hyväosaisille ja jopa sijoituskäyttöön. Tarkoitus oli korvata se pääosin asumisoikeusasunnoilla, mutta maan hallitus puolestaan päätti yllättäen lakkauttaa asumisoikeusmallin 2023. Seurauksena välimallin rakentaminen on tällä hetkellä melko epäselvässä tilassa.

Kaikkia välimalleja kritisoidaan monimutkaisuudesta ja mallin hyötyjen melko epäselvästä kohdentumisesta ihmisille. Pääosin tämä taloustieteellinen kritiikki onkin perusteltua. Toisaalta välimallien kehittämiseen johtanut tarve on aito, eikä tärkein argumentti ole pienituloisten tukeminen vaan alueellisen kehityksen tasaaminen.

Vuokralla asuvalle ihmiselle pitäisi olla lähellä selkeästi näkymä ”seuraavasta portaasta” asumisuralla omalla alueella, kunhan elämäntilanne sen sallii. Jos ainoa vaihtoehto vuokralla asumiselle ovat aivan liian kalliit omistusasunnot, aiheuttaa se helposti näköalattomuutta. Myöskään eriytymisen kannalta ei ole hyväksi, jos alueella on ikään kuin kaksi eri väestöä, hyväosaiset omistusasunnoissaan ja vuokratulojen asukkaat erikseen, vaan monipuolisempi ja tasaisempi väestörakenne on paljon parempi. Erityisesti asumisoikeusasunnot ovat asumismuoto, jossa asuu eniten keskimmäisiin tulodesiileihin kuuluvia ihmisiä, ei siis erityisen rikkaita eikä köyhiä.

Yksi osaratkaisu ongelmaan on ryhmärakennuttaminen, jossa joukko ihmisiä rakennuttaa itselleen kerrostalon – vastaavasti kuin työväen asunto-osakeyhtiöt sata vuotta sitten. Mallin yleistymistä on rajoittanut rakennuttamisen lainajärjestelyjen hankaluus. Myös sen vaatima pitkäaikainen sitoutuminen ja tarve ymmärtää rakennushanketta ovat tehneet siitä aika rajatulle ihmisjoukolle sopivan mallin. Ja vaikka lainajärjestelyihin ja hankkeen hallintaan liittyvät kysymykset saataisiin ratkottua, pitkäaikaisen sitoutumisen vaatimus rajaa mallin joka tapauksessa ihmisille, joilla on melko vakaa elämäntilanne. Rakentamisen jälkeen asunnot ovat normaaleja

omistusasuntoja, joskin ehkä tavallista monipuolisempia, kun ne on sovitettu kukin juuri tietyn ihmisen tai perheen tarpeisiin.

Patenttiratkaisua välimallin ongelmaan ei siis ole, mutta tarve osittaistenkin ratkaisujen löytämiselle on kasvussa, joten toivottavasti jotain löytyy. Helsingissä keskusteltu vuokralta omaksi -malli tuleekin nähdä osana tätä ratkaisujen hakemista. Siinä uuden asunnon saa ensin vuokralle, mutta kymmenen vuoden kuluttua sen voi ostaa omakseen. Siltä osin kun vuokra ei mene kuluihin, sillä pienennetään ostohintaa. Tällä tavoin omistusasuntoihin voisivat päästä käsiksi ihmiset, jotka eivät vielä saa siihen riittävää lainaa, mutta ehkä tulevaisuudessa saavat vähän pienemmän lainan.

Talojen fyysinen rakenne on hallintamuodon ohella toinen asukasjakaamaa ohjaava tekijä. 1800-luvun Helsingissä asukasrakenne oli selvästi nykyistä sekoittuneempi, kun palvelusväki asui herrojen kanssa samoilla tonteilla ja jopa samojen asuntojen piian huoneessa. 1900-luvun alkupuolella vielä tehtiin taloja usein niin, että oli erikseen paraatipuoli, jossa oli paremmat asunnot, ja pihasiivessä pimeämpiä ja pienempiä asuntoja. Kukaan ei varmasti halua takaisin 1800-luvun yhteiskuntaa, mutta yhteiskuntaluokkien sekoittuneesta asumisesta voidaan ottaa oppia nykypäivään.

1960-luvun modernismin yksi olennainen ja kunnioitettava tavoite oli tuottaa kaikille hyviä asuntoja. Asunnoista tulikin monella tapaa parempia,¹⁹ mutta tasalaatuisuus tuotti sivuvaikutuksena uuden ongelman. Parempituloiset ihmiset haluavat yleensä hyödyntää mahdollisuuttaan asua vähän paremmin. Moni myös haluaa erottautua heikommassa asemassa olevista. Mikäli kaikki asunnot paikasta riippumatta ovat suunnilleen samanlaisia, jää keskeisimmäksi erottavaksi tekijäksi alue: parempi asuminen tarkoittaa samanlaista asuntoa paremmalla alueella. Jos taas asuntojen laadussa on enemmän eroja,

19 Keskittyminen vain asuntojen laatuun tuotti myös ongelmia asuntojen ulkopuolella. Tätä käsittelem luvussa 2.5 Tiivis kaupunki.

parempi asunto samalla alueella on tapa erottautua. Tätä kautta asuntojen tiukka standardointi pahentaa eriytymistä.

Ristiriita asuntojen tasaisen laadun ja eriytymisen välillä on vaikea. Varmasti ei kannata tehdä tahallaan huonoa torjuakseen eriytymistä, mutta voisi olla hyvä miettiä, voimmeko joltain osin sallia suuremman laatuvaihtelun kalliiden alueiden asunnoissa, jotta niihin syntyisi myös suurempaa hintavaihtelua. Kalasataman halvimmat perheasunnot lienevät Redin korkeiden tornien alimmissa kerroksissa, joissa ei ole näköaloja kauas vaan kauppakeskuksen katolle. Myös umpikortteleihin syntyy lähes väistämättä sisänurkkien asuntoja, joissa on huonommat näkymät. Entä jos tämä ei olekaan ongelma? Mikäli halutaan keskeisille alueille halpoja omistusasuntoja, tämä lienee harvoja mahdollisia keinoja siihen.

Suurin asuntopolitiikan ongelma kuitenkin on, miten saadaan omistusasuntoja rakentumaan alueille, joissa niitä nyt on vähän. Käsitellen tätä laajemmin luvussa 9.3 Kaupunki uudistus.

9.2 PELON MAANTIEDE

Verrattuna mihin tahansa historian aikakauteen – myös 1990-lukuun – nykypäivän Helsinki on erittäin turvallinen kaupunki. Erityisesti väkivallan uhka on pienentynyt dramaattisesti. Tilastollinen turvallisuus ja turvallisuuden tunne ovat kuitenkin kaksi eri asiaa, eikä tilasto omakohtaisesti lohduta, jos väkivaltaa kuitenkin osuu kohdalle.

Mitattavan turvallisuuden ohella myös turvallisuuden ja turvattomuuden kokemus on erittäin tärkeä kaupunkitilaa muokkaava tekijä, koska se saa ihmiset valitsemaan esimerkiksi paikat, joissa he asuvat ja tavat, joilla he liikkuvat ja voi joskus rajoittaa elämää pahastikin. Sekä turvallisuus että sen kokemus ovat molemmat tärkeitä asioita. Turvattomuuden kokemusta tulisikin käsitellä mitat-

tavasta turvallisuudesta erillisenä kysymyksenä, johon vaikuttavat keinot ovat osin toisenlaiset.

Naisten ja miesten kokemus kaupunkitilan turvallisuudesta poikkeaa selvästi. Esimerkiksi lähes puolet naisista koki lähijunat ja lähijuna-asemat turvattomiksi HSL:n kyselyssä, mutta vain vajaa neljännes miehistä. Moni nainen välttää yöllä junalla tai metrolla kotiin menemistä, jottei tarvitsisi kulkea asemalta yksin kotiin. Erityisesti seksuaalinen häirintä on uhka, joka kohdistuu lähes yksinomaan naisiin.

Turvallisuuden kokemus poikkeaa ihmisillä myös muutoin, esimerkiksi tummaihoiselle monet paikat voivat olla turvattomia tavalla, joka ei tule kantasuomalaiselle edes mieleen. Tästä syystä turvallisuuden kokemusta ei pidä pelkistää pelkäksi keskiarvoksi eikä myöskään pelkäksi sukupuolikysymykseksi. Käsittelem tätä eri näkökulmien huomioimista laajemmin luvussa 10.1 Feministinen kaupunki.

Sekä turvallisuuden että turvattomuuden kokemuksen suurimpia aiheuttajia kaupungissa ovat toiset ihmiset. Se, mitä eniten pelätään, on väkivalta tai häirintä, joka on toisten ihmisten tietoista väärää käytöstä. Esimerkiksi Sörnäisten metroaseman yläpuolella Piritorilla eli virallisesti Vaasanpuistikossa on vuosikymmeniä hengailnut huumeidenkäyttäjiä ja lienee myös tehty huumekauppaa. Tähän liittyvät häiriöt olivat kuitenkin lähinnä totuttu osa elämää, ja poliisin runsas läsnäolo piti alueen turvallisena. Kuljetin itsekin lapsiani viime vuosikymmenellä Piritorin läpi päiväkotiin päivittäin. Sitten metroaseman ja torin remontti sulki suurimman osan aukiosta pariaksi vuodeksi. Seurauksena Piritorin kanta-asukkaat joutuivat ahtaalle kulkureitille kaupan eteen ja huumeidenkäyttö levisi myös talojen rappukäytäviin.

Kun remontti lopulta loppui, torin uudessa suunnitelmassa on nyt useita erillisiä tuoliryhmiä. Ajatus on, että jos enemmän häiriötä aiheuttavat seurueet valtaavat niistä yhden tai kaksi, riittää muille-

kin vielä tilaa. Ohi kulkiessa vaikuttaa, että ajatus toimii: kantajengi istuskeli tuoleilla, jotka olivat kauimpana vartiointiliikkeen väärin pysäköidystä autosta, mutta muualla oli tilaa, eikä kaupan edustalla ollut hankaluuksia liikkua. Tuolit on myös kiinnitetty pulteilla, eli ne on mahdollista asetella toisenlaisiin ryhmiin, jos ensimmäinen ryhmittely ei toimi toivotusti.

Kuvaamani vaarallisuuden kokemus on keskeinen tekijä myös asuinalueiden eriytymisessä. Jos alue tuntuu vaaralliselta, sinne ei haluta muuttaa, ja erityisesti jos uhka kohdistuu omiin lapsiin, sieltä halutaan pois. Tähän ajatukseen perustui myös New Yorkista 1990-luvulla kopioitu nollatoleranssi, jossa pyrittiin poistamaan kaikki graffitit ja tägit, jotta niiden aiheuttama turvattomuuden tunne poistuisi.²⁰ Ihmiset ovat kuitenkin hyviä lukemaan ympäristöään, eikä pikapesu painepesurilla riitä heitä hämäämään. Jotta alue tuntuisi turvalliselta, tarvitaan laajempaa panostusta kunnossapitoon, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

Piritori on suhteellisen hyväosaisen alueen pieni osa, mutta sama ratkaisujen peruseriaate pätee laajemminkin. Huumeidenkäyttäjät, alkoholistit ja syrjäytyneet ovat kaikki kaupunkilaisia, ja heillä on omat tarpeensa ja toiveensa kaupunkitilan suhteen. Jos teeskentelemme, ettei heitä ole olemassa, luomme huomaamattamme huonosti toimivia ratkaisuja. Jos keskitymme vain häätämään heitä eri paikoista, siirrämme ongelman toisaalle, missä se voi olla pahempi. Jos sen sijaan tunnustamme heidänkin oikeutensa asua ja oleilla kaupungissa, voidaan löytää ratkaisuja, joissa haitat muille kaupunkilaisille ovat vähäisempiä.

Toiset ihmiset ovat myös turvallisuuden lähde. Paikat, joissa on jatkuvasti ihmisiä tuntuvat turvallisemmalta kuin paikat, jotka

20 Nollatoleranssia Helsingissä ajaneen Stop töhryille -kampanjaan liittyi muitakin ongelmia kuin se, että se ei toiminut tavoitteessaan. Sen ongelmat ovat onneksi kuitenkin jääneet historiaan eivätkä ole tämän kirjan aiheena. Vastaava nollatoleranssipolitiikka on toiminut huonosti muuallakin.

ovat pääosin tyhjänä. Katu, jolla kävelee muita ihmisiä, on katu, jossa voisi saada apua, jos joutuu uhatuksi. Ohi ajavat autot eivät luo vastaavaa turvallisuuden tunnetta. Siksi ihmisten luoma turvallisuuden tunne liittyy ennen kaikkea tiiviisiin alueisiin, joilla useimpina vuorokaudenaikoina liikkuu muitakin. Sama ilmiö liittyy auki oleviin kioskeihin ja liikkeisiin, joiden pelkkä olemassaolo lisää paikan turvallisuuden kokemusta.

Lehtitietojen mukaan Ruotsin jotkin lähiöt ovat niin kutsuttuja ”no go -zoneja”, joihin poliisikaan ei uskalla mennä, ainakaan ilman erityistä valmistautumista. Suomessa ollaan kaikkialla todella kaukana tästä tilanteesta, vaikka jotkut pelottelijat yrittävät luoda mielikuvaa moisesta. Tämän tyyppisiä alueita ei saa päästääkään syntymään.

Tähänkin kuitenkin pätee yllä käsitelty kysymys näkökulmasta. ”No go -zone” tarkoittaa aluetta, jonne keskiluokkaista valkoista miestä pelottaa mennä. Jengien ammuskelut tietenkin heikentävät aivan kaikkien turvallisuutta, mutta samojen lähiöiden asukkaille aivan muut alueet saattavat olla vielä pelottavimpia. Vähemmistöihin tai naisiin kohdistuvia uhkia ei vain ole usein huomioitu samalla tavalla.

9.3 KAUPUNKIUUDISTUS

Jos jostain alueesta tulee kovin huonomaineinen – syystä tai syyttä –, sitä aletaan karttaa jo yksin mielikuvien takia. Jos alueella myös on joitain oikeita ongelmia, jotka saavat osan ihmisistä pyrkimään muualle, voi näistä ulos työntävistä ja sisäänmuuttoa estävistä tekijöistä muodostua itseään voimistava negatiivinen kierre, jossa sekä maine että alueen todellisuus huononevat yhtä jalkaa. Syntyy alue, jonne oikeastaan kukaan ei halua, vaan jonne ainoastaan joudutaan, kun muuallekaan ei päästä. Tällainen negatiivinen kierre on eriytymiskehityksen huolestuttava taitekohta, joka alkaa synnyttää

yhteiskunnallisia ongelmia laajemmin koko kaupunkiin.

Helsingissä ei ole yhtäkään tällaista aluetta. Mutta alueiden eriytyminen hyvä- ja huono-osaisempiin on jatkunut 1990-luvulta asti ja riski kierteen voimistumiselle on selkeästi olemassa. Ulkomaisista kokemuksista myös tiedetään, että negatiivisen kierteen katkaiseminen on erittäin vaikeaa. Ei ole olemassa mitään yhtä yksinkertaista keinoa, jolla se voitaisiin ratkaista, vaan tarvitaan laaja joukko kaupungin eri toimia.

Vastauksena tähän on kehitetty kaupunki uudistuksen malli, jossa heikompiosaisia lähiöitä lähdetään kehittämään systemaattisesti ja monipuolisesti osallistaen myös asukkaita. Asumisen ja maankäytön ohjelmassa 2021 määriteltiin kaupunki uudistusalueiksi Meri-Rastila, Mellunmäki, Malmi ja Malminkartano–Kannelmäki.

Esimerkkinä haetulle muutokselle toimii Myllypuro, jossa positiivinen kehitys käynnistyi vuosituhat alusta lähtien, osin sattumalta, kun tajuttiin, että joukko vanhan kaatopaikan päälle rakennettuja taloja olisi pakko purkaa. Kaatopaikan päälle suunniteltiin uusi puisto ja sen viereen uusi Puu-Myllypuron alue, jossa on runsaasti pientaloja ja viehättävä kaupunkikuva. Kun vielä Myllypuron metroaseman päälle rakennettiin ammattikorkeakoulun kampus ja vanha kulahtanut ostari korvattiin uudella keskustalla, jossa on myös asuntoja, ja koulu rempattiin, Myllypurossa käynnistyi muutos. Nyt asukkaiden koulutustaso ja tulotaso on kääntynyt nousuun ja Myllypuro vetää omaa linjaansa suunnilleen kaikissa muissakin tilastoissa, joilla eriytymiskehitystä seurataan.

Kaupunki uudistuksen tavoite on kahtalainen. Ensimmäinen tavoite on houkuttaa alueelle ihmisiä, joilla on varaa valita myös muita asuinpaikkoja – siis keskiluokkaa – ja sitä kautta monipuolistaa asukasrakennetta. Onnistuakseen se vaatii houkuttelevien asuntojen rakentamista, hyvän koulun tai kulttuuripalvelujen kaltaisia vetovoimatekijöitä ja julkisen tilan laadun ja ylläpidon parantamista sekä muiden ihmisiä poistyöntävien tekijöiden vähentämistä.

Toinen tavoite on alueen nykyisten asukkaiden hyvinvoinnin, mahdollisuuksien ja toimijuuden vahvistaminen. Jos alueen ongelmia lähdettäisiin ”ratkomaan” siirtämällä nykyiset asukkaat jonkin muualle pois silmistä, ei itse asiassa olisi ratkottu yhtään mitään. Sama koskee rasistisia fantasioita, joissa kaikki vääränväriset vain ”menisivät pois”. Ne ovat pakenemista fantasiamaailmaan, jotta todellisuuden ongelmia ei tarvitsisi kohdata. Ainoastaan sellaiset ratkaisut, joissa kehitettävien alueiden asukkaat voivat pysyä kotialueellaan ja kokevat, että heidän mahdollisuutensa elämässä paranevat, todella ratkaisevat eriytymistä.

Keskeinen osa kaupunkiudistusta on täydennysrakentaminen siten, että erityisesti omistusasuntojen tarjonta alueella lisääntyy. Tämä ei ole yksinkertaista, kun kyse on yleensä alueista, joilla asunnot ovat melko halpoja: jos vanhojen asuntojen hintataso on noin 2 700 euroa neliöltä ja uudisrakentaminen maksaa 4 000 euroa, täytyy ensimmäisten uusien asuntojen olla jollain tavalla poikkeuksellisia ja hyvällä paikalla, että niille löytyy toteuttaja ja asunnoille ostajat. Kun ensimmäiset kovan rahan asunnot lähtevät rakentumaan, ne voivat käynnistää positiivisen kierteen, jossa rakennusyhtiöt uskaltavat investoida myös viereen nouseviin seuraaviin asuntoihin. Mutta ensimmäinen kohde vaatii räätälöintiä.

Täydennysrakentamisen täytyy myös olla määrältään merkittävää. Kaupunkiudistusten summittaisena tavoitteena on 50 prosentin asukasmäärän kasvu, mutta toteutuva määrä riippuu tietenkin olosuhteista. Meri-Rastilassa uusi kaava²¹ kasvattaa asukasmäärää noin viidestä melkein kymmeneen tuhanteen, mikä samalla antaa selvästi paremmat edellytykset paikallisille palveluille. Malminkartanossa kaavarunko tavoittelee 4 000 uutta asukasta ja noin 40

21 Meri-Rastilan uudistuskaavan historiasta kerron enemmän luvussa 11.3 Vaihtoehtokaavat. Osin sattumalta siitä on muodostunut Myllypuron rinnalle toinen paikallinen esimerkki kaupunkiudistusten mallille.

prosentin asukasluvun kasvua. Asukasmäärän kasvu tulee olemassa olevan alueen sekaan täydennysrakentamisena tai välittömästi siihen kytkeytyen. Erilleen rakennettavat enklavit, joita vielä vuosittain alussa tavattiin suunnitella, myös pysyvät erillään eivätkä toteuta tavoitteita alueiden uudistumisesta. Malmi on asukasmäärän kasvussa omaa luokkaansa johtuen 25 000 asukkaan lentokenttäalueesta, mutta uuden alueen kytkeytyminen olemassa olevaan Malmiin vaatii muita alueita enemmän huolellisuutta.

Kaupunkiudistus käynnistyi kaupunkisuunnittelun projektina ja pitkään fokus oli lähes yksinomaan kaavoituksessa ja rakentamisessa. Ne ovatkin välttämätön osa uudistusta, mutta eivät riittävä osa ja erittäin hidaskaikutteisena eivät tee lyhyellä aikavälillä mitään. Viime vuosina ajattelu on siirtynyt kokonaisvaltaisempaan suuntaan johtuen poliittisesta painostuksesta, jota sekä minä että myös monet muut eri puolueista ovat harjoittaneet. Helsingin laajalle organisaatiolle siiloutuminen ja kapea fokus on luonteenomaista, mistä syystä poikkihallinnollisen, nopeita ja pitkäjänteisiä keinoja alueellisesti yhdistävän mallin luominen on ollut hidasta ja edelleen kesken.

Kaavoituksen rinnalla toinen välttämätön aspekti on koulupoliitiikka, johon viittasin luvun alussa. Kaupunkiudistusalueiden kouluja tulee resursoida niin avokätisesti, että ne ovat vähintään yhtä hyviä paikkoja oppia kuin ”hyvien alueiden” hyvämaineiset koulut. Sen lisäksi erilaisia houkutuskeinoja kuten painotusluokkia tulisi miettiä siitä näkökulmasta, että ne houkuttelisivat oppilaita näille alueille eikä sieltä pois.

Kolmas keino on julkisen tilan laatu ja turvallisuus. Jos alue näyttää sinne saapuessa räjäiseltä ja heitteille jätetyltä, harvan ensimmäinen ajatus on muuttaa sinne. Rosoisuus on nykyään trendikäs markkinointitermi ja sellaisena hyvä, itsekin pidän rosoisemmasta sliipatun ja puleeratun sijaan, mutta raja menee siinä, uskaltaako lapsen päästää yksin ulos. Julkinen tila ei saa viestiä

turvattomuutta ja lisäksi sen tulee olla turvallista. On myös olennaista hahmottaa konteksti. Kalliossa päiväkännäävä vähän rähjäinen nuori mies vaikuttaa boheemilta tai opiskelijalta ja viestii alueen monipuolisuutta ja boheemiutta. Aivan sama mies kohdattuna vieraassa kulahtaneessa lähiössä vaikuttaa syrjäytyneeltä ja viestii alueen rappiota.

Neljäntenä tulevat palvelut, joihin saavutaan laajemmaltakin alueelta. Houkutustekijä voi olla kulttuurilaitos, uusi uimahalli, poikkeuksellinen puisto tai teemaleikkipuisto. Kaikki nämä luovat alueelle positiivista mielikuvaa ja samalla saavat ihmiset käymään siellä ja tutustumaan alueeseen. Ja se, mikä on tutumpaa, on yleensä myös vähemmän pelottavaa, eli alueen maine paranee.

Liikenneyhteydet ovat myös keskeinen tekijä. Kaikki Helsingin kaupunki uudistusalueet ovat metron tai junan varressa jo valmiiksi, eli lähtökohdiltaan ok. Malmilla tulossa oleva ratikka on merkittävä, koska se yhdistää rakentuvan Malminkentän alueen Malmin rautatieasemalle ja luo samalla uuden yhteyden Viikin ja itäisen kantakaupungin suuntaan. Mellunmäkeen on tulossa myös Vantaan ratikka Tikkurilaan sekä lentoasemalle ja Kannelmäkeen puolestaan Länsi-Helsingin ratikan päättäri Kauppakeskus Kaaren viereen, mutta näiden vaikutus alueiden kehitykselle lienee pienempi.

Kaikkia näitä muutoksia täytyy tehdä yhteistyössä asukkaiden kanssa, heitä kuunnellen ja heidän näkemyksilleen arvoa antaen. Kyse on heidän kotialueestaan ja tarkoitus on kehittää siitä myös heille parempi, ei vain jotakuta muuta varten.

Ulkomailta tiedetään, että viheralueiden saavutettavuus voi olla yksi eriarvoistava tekijä. Helsingissä tämä ei kuitenkaan vaikuttaisi olevan ongelma, vaan päin vastoin eriytymiskierteen uhan alla olevat alueet ovat yleensä hyvin vehreitä. Kaupunki uudistukseen välttämättä sisältyvä täydennysrakentaminen kuitenkin voi olla vaikea sovittaa yhteen luonnon kanssa.

Malminkartanossa keskeistä osaa lisärakentamisesta suunniteltiin

Kartanometsään rautatieaseman yläpuolelle – kirjaimellisesti, asema kun on mäen alla tunnelissa. Suunnitteluperiaatteiden ajatus oli säilyttää Malminkartanon rakennettujen alueiden kaavasuunnitelma pitkälti ennallaan aikansa edustajana ja sen sijaan vähentää luonto-alueita. Kaupunkiympäristölautakunnassa linjasimme toisin, että luontoa täytyy säilyttää enemmän, mutta taloja saa myös purkaa.

Kuitenkaan emme poistaneet rakentamista Kartanometsästä kokonaan, vaan sen eteläreuna Malminkartanontien varressa on edelleen suunnitteilla rakennettavaksi. Tämä on sijainti, johon on mahdollista rakentaa asuntoja, joista näkee kaupungin yli merelle asti, ja samalla on lyhyt matka, ellei jopa suora hissi juna-asemalle. Yhdistettynä suoraan takapihalta aukeavaan metsään, joka siis pääosin säilyy, saadaan juuri sellaisia houkuttelevia asuntoja, joita kaupunkiuudistus tarvitsee onnistuakseen. Kun eriytymiskehitys otetaan tosissaan, koko Kartanometsän säästäminen ei ollut mahdollista, sillä vaihtoehtoista paikkaa ei yksinkertaisesti ole. Vastaava ongelma oli Meri-Rastilassa Pohjanvedenpuiston reunalla.

Ajatus, että asukkaiden arvostamaan metsään täytyy rakentaa, jotta sinne saadaan houkuttelevia asuntoja parempiosaisille, tuntuu enemmän kuin hieman likaiselta. Se on kuitenkin väistämätön looginen seuraus siitä, että haluamme pysäyttää eriytymiskehityksen ja että ihmisiä ei voi eikä pidä pakottaa asumaan muualla kuin missä he haluavat asua. Onneksi tämä ongelma kuitenkin tulee vastaan vain melko harvoissa tapauksissa.

TEESEJÄ ERIYTYMISEN TORJUNNASTA

- Eriytyminen ei tarkoita samaa kuin köyhät tai maahanmuuttajat, eikä eriytymiskehitystä voi pysäyttää häätämällä köyhiä tai maahanmuuttajia joltain alueelta.
- Eriytymiskehitys on seudullinen ilmiö. Yksittäinen alue ei eriydy yksinään, vaan eriytyminen tarkoittaa sen jäämistä jälkeen muusta kaupungista, kehittymistä eri suuntaan.
- Helsinki on sekä maailman mitassa että verrattuna mihin tahansa aiempaan aikaan erittäin turvallinen kaupunki. Pidetään se sellaisena!
- Kaikkien kaupungin alueiden pitää olla sellaisia, että kuka vain voi kävellä siellä turvallisesti.
- Kaikista alueista pitää pyrkiä kehittämään haluttuja. Jos jostain alueesta tulee niin huonomaineinen, että sinne vain joudutaan, uhkaa syntyä itseään toteuttava kierre, jota on erittäin vaikea katkaista.
- Suomessa ei ole yhtäkään slummiä, eivätkä tätä sanaa käyttävät yleensä tiedä, mistä puhuvat.
- Eriytymiskehityksen kääntäminen jollain alueella vaatii kokonaisvaltaista keinojen yhdistelmää, jossa yhdistyvät kaavoitus, koulut, julkisen tilan kunnostus ja yhteistyö asukkaiden kanssa. Helsingissä tällaisia alueellisia projekteja kutsutaan kaupunki-uudistukseksi.

10. KAUPUNKI KAIKILLE

Suunnittelua tehdään usein ”standardi-ihmisille”, ikään kuin kaikki ihmiset olisivat samanlaisia. Ja käytännössä aina tämä standardi on hyväkuntonen työikäinen mies. Enemmistö ihmisistä ei ole työikäisiä hyväkuntoisia miehiä. Äärimmillään tämä näkyy vaikka siinä, miten autojen törmäystestit tehtiin pitkään ainoastaan miehen kokoisilla testinukeilla. Turvallisuutta pienemmille naisille tai lapsille ei testattu ja ratkaisut olivatkin heille vaarallisempia.

Meistä jokainen on erilainen. Ja mitä kauempana oma erilaisuus on kuvitellusta standardi-ihmisestä, sen helpommin suunnittelussa juuri sinun tarpeesi unohtuvat, ellei niihin erikseen kiinnitetä huomiota. Käsittelen tässä luvussa erilaisten ihmisryhmien huomiointia periaatteelliselta ja käytännölliseltä kannalta sekä myös kahta erityistä ryhmää: lapsia ja vanhuksia, joista kumpikin vaatii erityistä huomiota.

10.1 FEMINISTINEN KAUPUNKI

Kautta historian kaupungit ovat olleet myös epätasa-arvon näyttämöitä. Ja kaupungissa valtarakenteet tapaavat kivettyä osaksi kaupungin fyysistä muotoa. Feministinen kaupunkisuunnittelu on näkökulma, jossa kaupungin rakentumista ja suunnittelua katsotaan valtarakenteiden ja yhdenvertaisuuden linssin läpi, pyrkien tunnistamaan ongelmat ja lisäämään tasa-arvoa. Se ei ole oma tieteenalansa, eikä voi sanoa, että jokin kaupunki olisi feministinen ja toinen ei, vaan kyse on näkökulmasta ja joukosta käsitteellisiä työkaluja, joita voi käyttää kaupunkien analysoinnissa ja suunnittelussa. Feminis-

tinen kaupunkisuunnittelu käsittelee kaikenlaista epätasa-arvoa kaupungin toiminnassa. Tunnetuimmat esimerkit liittyvät sukupuolten tasa-arvoon, mutta yhtä lailla kysymykset eri-ikäisten, liikkumista rajoittuneiden, seksuaalivähemmistöjen ja eri etnisyyksien epätasa-arvosta ovat feministisen kaupunkisuunnittelun kiinnostuksen kohteita.

Historiallisesti suurin osa – usein kaikki – kaupunkisuunnitteli-joista ja päätöksiä tekevistä on ollut miehiä. Yksi tämän seuraus on ollut, että naisten kokemus kaupunkitilasta on ohitettu ja esimerkiksi-ihminen on aina ollut mies. Johtuen yhteiskunnan erilaisista sukupuolirooleista ja joltain osin myös biologiasta naisten tarpeet kaupungille ja kokemus kaupunkitilasta on kuitenkin keskimäärin erilainen.

Laajamittaisten autolähiöiden syntyessä Yhdysvalloissa perheideaali oli ns. breadwinner-malli, jossa perheen mies käy autollaan kodin ulkopuolella töissä ja nainen hoitaa kotona lapsia, ostoksia ja seurustelee naapurirouvien kanssa ylläpitäen asuinalueen yhteisöllisyyttä. Tätä roolitusta tukemaan syntyneessä kaupunkirakenteessa on aidosti vaikea elää perheenä, jossa on kaksi työssäkäyvää. Sama ideaali oli taustalla myös aiemmassa puutarhakaupunkiajattelussa: miehet matkaavat junalla töihin, naiset viettävät elämänsä suljettuna puutarhakaupunkiin. Lähiöiden toteutus ei Suomessa ole koskaan ollut näin stereotyyppistä eikä sukupuolijako yhtä jyrkkä, mutta kun ajatuksia ja rakentamistapoja on kopioitu maailmalta, niiden sisältämät ajattelutavat ovat osin kopioituneet suunnitteluun Suomessakin.

Hoivavastuu on Suomessakin voimakkaasti sukupuolitunut. Naiset kantavat pääosan vastuusta lasten elämän organisoinnista ja siihen liittyvistä töistä ja myös ikääntyvien sukulaisten hoivasta ja arjen logistiikasta. Tilastollisesti voidaankin havaita, että naisten matkat kaupungissa sisältävät keskimäärin enemmän eri kohteita kuin miesten. Helsingissä 18–44-vuotiaat naiset tekevät noin 10 prosenttia enemmän matkoja eri kohteisiin päivässä kuin samanikäiset miehet.

Tämä ero liikkumisessa vaikuttaa siihen, millainen liikennejärjestelmä palvelee ihmisiä parhaiten. Perinteisesti joukkoliikenneverkko on suunniteltu niin, että jokaisesta lähiöstä kulkee bussi keskustaan. Tämä palvelee hyvin sitä, joka menee aamulla bussilla töihin ja tulee illalla takaisin, huonommin sitä, jonka pitää käydä kaupassa, isoäidin luona ja päiväkodilla. Autolla tietenkin pääsee sujuvasti kaikkialle, mutta tilastollisesti autoa käyttää todennäköisemmin mies, joukkoliikennettä taas enemmän naiset. Joukkoliikennettä on siis suunniteltu miesten liikkumistavoille, vaikka sen käyttäjäjoukko on ollut naisvaltainen. Nykyään Helsingin liikkumisvisiona toimiva raideliikenteen verkostokaupunki sen sijaan sopii paremmin kummankinlaiseen liikkumiseen, tästä lisää luvussa 4.2 Raiteet yhdistävät.

Toinen esimerkki naiskokemuksen huomioimisesta kaupunkitilassa on matalalattiaratikat. Vanhat korkeat ratikat olivat erittäin epäkäytännöllisiä lastenvaunujen kanssa, joita todennäköisemmin työnsi nainen (joskin olen kyllä kokenut tämän itsekin). Kun Helsinkiin tulivat vuosituhaten alussa ensimmäiset matalalattiaratikat, yhtäkkiä nuorten perheiden liikkuminen kantakaupungissa olikin aivan toisella tavalla mahdollista ja lasten määrä kääntyi kasvuun, kun ei enää ollut pakko muuttaa lähiöön voidakseen liikkua. Bussit olivat matalia jo kymmenen vuotta aiemmin. Syy korkeaan lattiaan oli, ettei matalia aiemmin osattu tehdä, ei halu hankaloittaa ihmisten elämää. Mutta vaikutus kaupunkilaisperheiden elämään oli merkittävä.

Myös kokemus turvallisuudesta on hyvin sukupuolitunut. Yleistäen naisille kokemus tilan turvattomuudesta on merkittävästi yleisempi ja se rajoittaa selvästi todennäköisemmin heidän elämänsä. Turvallisuuden kokemus on myös aivan erilainen tummaihoisille, romaneille ja monille näkyviin alakulttuureihin kuuluville. He kaikki joutuvat miettimään aivan eri tavoin, missä kaikkialla uskaltaa liikkua yksin.

Toisaalta Helsinki on myös tässä suhteessa turvallisempi kaupunki kuin moni muu. Monissa maissa naiset kävelevät vähemmän

kuin miehet, usein juuri turvattomuuden takia. Helsingissä sen sijaan naiset kävelevät miehiä enemmän. Miesten liian vähäinen kävely on toki kulttuurinen ja terveystekijä, mutta se, että naiset kävelevät enemmän osoittaa, että turvattomuuden ongelmia on mahdollista ratkaista ja olemme siinä osittain onnistuneet.

Yksi turvattomuuden aspekti ovat maanalaiset tilat. Kohtuullinen osa ihmisistä kokee oleskelun ja liikkumisen maan alla epämiellyttävänä ja tässä joukossa on enemmän naisia kuin miehiä. Heille metro tai maanalainen parkkihalli ovat huomattavasti huonommin käytettäviä kuin ratikka tai katuparkki, vaikka mitään objektiivista eroa ratkaisujen välillä olisi vaikea osoittaa. Silti meille rakennettiin maan alle metro, jolla kulkee enemmän naisia, ja kadut täyttyivät autoista, joissa ajaa enemmän miehiä. Turvallisuusanalyysit edelleen tunnistavat huonosti turvallisuuden tunteen merkityksen ja sukupuolivaikutusten analyysiä niistä ei yleensä löydy lainkaan.

Kaupunkitilan käytettävyyteen vaikuttaa talvisin merkittävästi se, miten lumet aurataan. Jos kadut on putsattu huolella, mutta suojatietä tukkivat lumivallit ja jalkakäytävät ovat muutenkin sohjossa, se on suuri ongelma kaikille huonojalkaisille, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa liikkuville. Tukholmassa linjattiin ratkaisuna tähän ”feministinen lumenauraus”, jossa jalkakäytävät aurataan ennen katujen ajoratoja. Kun RKP:n valtuutettu teki tästä Helsingissä aloitteen kymmenen vuotta sitten, julkinen keskustelu oli täynnä pilkkaa ja väärinymmärrystä. Kuitenkin itse asiassa myös Helsingissä julkisen liikenteen ja jalankulun tarvitsemat väylät on periaatteessa priorisoitu, se vain ei näy käytännössä oikein mitenkään. Lumenhoito on hyvä esimerkki toiminnasta, jossa periaatteen, linjausten ja suunnitelmien ja toisaalta käytännön toteutuksen välillä ero on kaikkein suurin. Vaikuttaminen siihen, mitä kaduilla todellisuudessa tehdään, on hyvin vaikeaa.

Yllä kuvatuissa eroissa nousee helposti ja häiritsevästi esiin aika stereotyyppinen sukupuolikuva. Ei kaikissa perheissä vastuu

lapsista ole naisella, eivätkä kaikki miehet välttele omin jaloin kävelyä. Todellisuus on paljon monisyisempi. Mutta ne samat fyysiset rakenteet, jotka hankaloittavat lastenvaunujen kanssa kulkevan naisen elämää, hankaloittavat myös lastenvaunujen kanssa kulkevan miehen elämää – tai kenen tahansa pyörätuolilla liikkuvan. Feminismi, siten kun siitä tässä puhun, ei ole vain naistenoikeusliike, vaan kaikkien oikeuksien ja tasa-arvon liike. Feministinen kaupunkisuunnittelu on kaupunkien suunnittelua kaikille.

Vielä 1960-luvulla nainen ei saanut mennä baariin ilman miesseuraa. Nykynäkökulmasta tämä tuntuu täysin absurdilta ja räikeältä tasa-arvorikkomukselta, mutta edelleen käydään keskustelua siitä, onko naisen *turvallista* liikkua yksin eri paikoissa. Tavoitteena pitää olla kaupunki, jossa nainen – tai kuka tahansa – voi liikkua turvallisesti missä tahansa. Helsinki on tässä suhteessa yksi maailman edistyksellisimpiä kaupungeja, ja hyvä niin. Silti parannettavaakin aina löytyy ja feministiset silmälasit on syytä nostaa päähän säännöllisesti.

Tilastoista näemme, että nuoret naiset muuttavat kaupunkeihin miehiä useammin ja kaikissa Suomen suurissa kaupungeissa asuukin naisia enemmän kuin miehiä. Samaten vähemmistöt muuttavat herkästi suurempiin kaupunkeihin. Kaupunki on turvallinen tila, jossa on pieniä paikkakuntia helpompaa olla erilainen (tai nainen). Samalla kaupunki on paikka, joka tarjoaa paljon mahdollisuuksia. Olen tässä kirjassa pyrkinyt kuvaamaan, miten rakennamme kaupunkia, joka tarjoaa enemmän mahdollisuuksia ja turvallisemman tilan kaikille.

Esteettömyys tarkoittaa kaikenlaisten ihmisten huomioon ottamista etenkin fyysisessä ympäristössä, kuten rakennetussa ympäristössä, ulkoalueilla ja julkisissa liikennevälineissä. Esteettömyyskeskustelussa korostuu mahdollisuus liikkua pyörätuolilla, mutta esteettömyys tarkoittaa myös aisteihin ja hahmottamiseen liittyvien haasteiden huomioimista fyysisessä ympäristössä. Verrattuna edellisen luvun abstraktiin asioiden käsittelyyn, esteettömyys on hyvin konkreettista.

Esteettömyyden ydinajatus on, että rakennettu ympäristö tai muu yhteiskunnan toiminta ei saa estää osaa ihmisistä osallistumasta tasavertaisesti. Kyse on siis pohjimmiltaan mahdollisuuksien tasa-arvosta, ei mistään erityispalvelusta. Siksi esteettömyyttä edellytetään direktiiveissä ja laissa, mutta erityisesti kaupunkitilan osalta tulkin-taa tehdään paljon paikallisesti.

Melko pieni osa kaupunkilaisista liikkuu pyörätuolilla, mutta heille, jotka liikkuvat, se on ainoa vaihtoehto. Valinta, että heidänkin oikeutensa liikkua huomioidaan, on periaatteellinen. Lisäksi pyörätuoli on eräänlainen kanarialintu: ratkaisu, joka on hyvä pyörätuolille, on sitä monille muillekin. Rollaattorin kanssa liikkuva vanhus kohtaa monia samoja ongelmia, ja meistä jokainen ikääntyy. Ja samaten lastenrattaiden kanssa liikkuessa samat korkeuserot ovat usein ongelmana. Vammaisia syrjivä kaupunki syrjii usein myös naisia ja kaikkia muitakin ryhmiä, jotka eivät vastaa standardia hyväkuntoisesta työssäkäyvistä miehestä. Siksi syrjimätön kaupunki myös toimii paremmin.

Esteettömyys on siis konkreettisesti muun muassa pyörätuolien ja heikkonäköisten tai sokeiden huomioimista katutilassa. Jalkakäytävän reunakivi estää sähköpyörätuolin kulkua, ellei sitä ole luiskattu. Toisaalta, jos reunakivi puuttuu, opaskoira ei välttämättä tunnista paikkaa, jossa kuuluu odottaa. Helsingissä on tehty pitkään töitä

katutilan suunnittelun standardoimiseksi niin, että esteettömyys huomioidaan. Valitettavasti tulos ei ole vielääkään riittävän hyvä.

Helsingissä päätettiin 2008 tyyppipiirroksat, joilla katuymppäris- töstä oli tarkoitus saada esteetöntä. Reunakiveen määrättiin luiska, mutta toisaalta sen viereen myös suora kohta, joka olisi sokean keppiin vielä selkeämpi. Lisäksi jalkakäytävän puolelle suojatien vie- reen määriteltiin valkoista selkeästi näkyvää huomiolaattaa, jonka nypypinta erottuu myös jalalla.

Ongelmaksi koitui liikenneympäristön vaihtelevuus ja toteutuk- sen suurpiirteisyys. Kun pyörätiet vielä tuolloin kulkivat lähinnä jalkakäytävillä, turvallista aluetta signaloiva huomiolaatta olikin joskus pyörätiellä. Ja luiskattu reunakivi saattoi käytännössä olla senttejä liian ylhäällä tai alhaalla estäen kuitenkin kulkemisen. Tukholmassa samoista periaatteista lähtevä toteutus on aivan eri tasolla, kun liikenneympäristö on paremmin suunniteltua ja ohjeiden edellyttämä laatu täsmällisempää.

Samoissa vuoden 2008 ohjeissa luiskattu reunakivi määriteltiin tehtäväksi risteyksissä myös pyörätien yli poikittain. Ajatus oli läh- töisin virheellisestä ”kevyen liikenteen” ajattelusta, jossa pyöräilijöi- den kuvitellaan olevan kävelijöitä. Nykyään pyörätiet rakennetaan risteyksissä erilleen jalkakäytävistä niin, että esteettömyys voidaan huomioida jalkakäytävällä paremmin. Jos sokea kävelee pyörätiellä, hän on jo joutunut väärään paikkaan ja esteettömyysratkaisujen tulisi estää tämä.

Vastaava riittämättömyys koskee valitettavasti myös ratikka- pysäkkejä. Helsingin metroon ja busseihin pääsee hyvin kyytiin sähköpyörätuolilla, jossa on pienet pyörät. Metron lattia on tarkal- leen samalla korkeudella kuin asemalaituri ja bussit osaavat nykyään kaikki niata ja laskea keskiovesta luiskan. Mutta matalalattiarati- koiden lattia on noin viisi senttiä ratikkapysäkkiä korkeammalla, mikä voi olla liikaa.

Ratikkapysäkkien korotuksesta päätettiin 1993, kun valtio

jakoi työllisyysrahaa kaupungeille ja Osmo Soininvaara keksi, että pysäkkien korottaminen helpottaisi ratikkaan nousua. Matalalattiaratikoita ei vielä ollut, vaan ratikassa oli joka tapauksessa portaat. Pysäkkien korkeudeksi valittiin 27 senttiä, mikä ei vielä riitä tekemään pysäkistä esteetöntä. Tarkka numero luultavasti vedettiin jostain hihasta. Esitin itse 2013 aloitettuani silloisen Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) puheenjohtajana, että pysäkkejä korotetaan, mutta vei jatkuvista vaatimuksista huolimatta vuoteen 2024 asti, että päätös korotuksesta saatiin tehtyä. Jatkossa kaikki pysäkit tehdään 30 cm korkeuteen, kuten Jokerilla on jo tehty. Tampereella vastaavaa ongelmaa ei ole, koska pysäkit rakennettiin riittävän korkeiksi alun perinkin.

Sinnepäin tekemisen lisäksi ratikkaepisodissa näkyy toinenkin ongelma: kerran tehtyjä virheitä ei korjata, vaan ne muodostuvat ikuisiksi, tai vähintään jäävät odottamaan joskus 30 vuoden päästä tulevaa peruskorjausta. Virheitä sattuu kaikille ja kaikkialla, mutta erityisesti esteettömyysasioissa tarvittaisiin jatkuvan kehittämisen kulttuuria, jossa virheistä opitaan ja parannetaan ratkaisuja.

Toinen mikä auttaisi, olisi systemaattisempi kokemusasiantuntijoiden käyttö. Kun ratkaisuja käydään joka vaiheessa läpi niitä käyttävien kanssa, ongelmat nousevat helpommin esiin. Esimerkiksi Triplan ovia avaavat napit ovat niin lähellä ovea, että jos pyörätuolilla kelaa painamaan nappia, seuraavaksi ovi osuu pyörätuoliin. Yksikin kokeilu olisi paljastanut ongelman jo rakennusvaiheessa.

Pyörätuolilla liikkumisen suurin haaste on kuitenkin talvikunnossapito. Ongelma ei ole talvi, koska siitä selviää kyllä vaatetuksella, vaan se, ettei jalkakäytäviä pidetä käyttökuntoisena. Kuvaan luvussa 10.4 Harmaantuva kaupunki mitä ongelmalle pitäisi tehdä.

Esteettömyys on keskeinen kysymys myös talojen rakentamisessa. Sisäänkäyntien pitää olla maantasossa ja asunnoissa kylpyhuoneiden pitää olla niin suuria, että niissä mahtuu kääntymään pyörätuolilla. Tämä harmittaa erityisesti pieniä asuntoja rakentavia,

koska siinä kuluu kalliita neliöitä. Kritiikin ydin on, että miksi näin pitää tehdä kaikkialla, eikö riittäisi, että vain osa asunnoista tehtäisiin esteettömäksi? Aika harvahan liikkuu pyörätuolilla.

Vastaus kysymykseen on ei. Kaksi kolmannesta Helsingin seudun asunnoista on rakennettu ennen 1990-lukua, jolloin esteettömyyttä alettiin vaatia. Jotta edes puolet asunnoista olisi esteettömiä, täytyy uudet asunnot rakentaa esteettöminä vielä vuosikymmeniä. Ja koska esteettömyys on tarpeen myös vanhuksille, joiden osuus kasvaa nopeasti, esteettömiä asuntoja valmistuu pikemminkin liian vähän kuin liikaa. Esteettömyyden lisäkustannus ei myöskään ole kovin suuri, joitakin kymmeniä euroja per asuinneliö tyypillisessä kerrostalossa. Aiemmin puhuttu parkkinormi maksaa helposti satoja euroja per neliö.

Kaikkein vaikeimmissa täydennysrakennuskohteissa, kuten vaikkapa ullakkoasunnoissa, voi olla järkevää joustaa joistain vaatimuksista. Jos asuntoon on mahdoton päästä ilman portaita, ei sen sisälläkään ehkä liikuta pyörätuolilla. Sen suurempaan mitta-kaavaan ei joustoja kannata viedä. Tasa-arvo on suurempi arvo kuin kustannusoptimointi.

10.3 LASTEN KAUPUNKI

Suurina maaltamuuton vuosina 1900-luvulla lapsia syntyi eniten maalla ja kaupunkien kasvu perustui siihen, että nuoret muuttivat maalta kaupunkiin. Ja näin oli myös vuosituhansia sitä ennen, mutta ei enää. Tänä päivänä lapsia syntyy lähinnä kaupunkeihin. Helsingin seudulla syntyy useampi kuin joka kolmas Suomessa syntyvästä lapsista. Jos mukaan lasketaan Tampereen, Turun ja Oulun seudut, neljässä suurimmassa kaupungissa syntyy yli puolet maan lapsista. Tämän päivän lapsuus on kaupunkilainen ilmiö.

Yleinen virhekäsitys on, että lapsiperheet asuvat pientaloissa.

Helsingissä lapsiperheistä 70 prosenttia asuu kuitenkin kerrostalossa ja koko pääkaupunkiseudun tasollakin yli 50 prosenttia. 2000-luvun alussa oli yleistä, että saatuaan lapsia perheet muuttivat kauemmas keskustasta, mutta vuonna 2007 muutto väheni ja yhä useampi perhe jäi asumaan myös tiiviille alueille. Tämän päivän Helsingissä lapsia asuu kaikenlaisissa taloissa, kaikkialla kaupungissa.

Koska lapsia asuu kaikkialla ja on myös toivottavaa, että kaikkialla kaupungissa voi asua lapsia, niin kaikkia kaupunginosia pitää kehittää lasten näkökulmasta. Se tarkoittaa tietenkin riittävää määrää kouluja, päiväkoteja ja leikkipuistoja. Mutta ennen kaikkea se tarkoittaa, että lasten liikkumisen pitää olla turvallista kaikkialla kaupungissa. Viimeistään koululaiset liikkuvat jo itsenäisesti, joten alueiden pitää sopia yksin liikkuville 7-vuotiaille.

Yksi puoli lasten turvallisuutta on edellisessä luvussa käsitelty turvallisuuden kokemus. Jos pikkukoululaisen täytyy koulutiellään ohittaa remuava deekujengi tai uhkaavasti käyttäytyvää nuorisoa, vanhemmat rupeavat miettimään toista koulutietä, toista koulua tai toista asuinaluetta. Lasten turvallisuus on aina vanhemmille ensisijainen asia ja sen pitää olla sitä myös kaupungille. Tutkimusten mukaan lapsiin kohdistuva uhka on usein vanhemmille ”viimeinen niitti” sille, että joltain alueelta halutaan muuttaa pois.

Vanhempien käytös on tässä rationaalista ja oikein. Ratkaisu tilanteeseen on, että koulutiestä ja muista lasten yleisistä kulkureiteistä täytyy tehdä turvallisia. Vastuu on tässä ensi sijassa kaupungilla eikä vanhemmilla. Kuten luvussa 9.2 Pelon maantiede käsittelin, syrjäytyneet, sekakäyttäjät ja varsinkin nuoriso ovat olemassa, kaavoitimmepa kaupunkia miten tahansa. Pyrkimykset suunnitella kaupunki ilman heitä johtaa yleensä siihen, että he etsivät paikkansa ehkä vielä nykyistä epäsovimmista paikoista. Toimiva ratkaisu voi lähteä vain siitä, että heidänkin olemassaolonsa tunnustetaan ja heidän tarpeensa otetaan huomioon – mutta jossain muualla kuin yleisellä koulureitillä tai leikkipuiston vieressä.

Toinen puoli lasten turvallisuutta on liikenne. Suurin konkreettinen uhka lasten koulutiellä on yleensä se, että joku autoilija ajaa lapsen päälle. Ekaluokkalainen kun on liikenteessä arvaamaton eikä välttämättä muista noudattaa liikennesääntöjä. Vaarallinen liikennenympäristö saakin monen saattamaan lapsia kouluun, tai pahimmassa tapauksessa kuljettamaan autolla. Se on karhunpalvelus kaikille, koska koulujen ympäristöjä ei ole suunniteltu mittavalle saattoliikenteelle, vaan autollaan peruutteleva vanhempi on itse asiassa juuri itse uhka lasten turvallisuudelle.

8–80-periaatteen mukaan kaupunkitilaa pitää suunnitella niin, että se on miellyttävä ja turvallinen kaikille 8–80-vuotiaille, ei vain terveille työkäisille. 8-vuotiaan lapsen pitää voida pyöräillä turvallisesti kouluun tai matkustaa kahdella bussilla harrastukseen. Ja siltä osin kun jokin risteys, bussipysäkki tai pyörätie ei tunnu turvalliselta tähän, sitä pitää parantaa.

Jokainen ekaluokkalaisen vanhempi on huolissaan, että koulumatkalla joku ajaa lapsen päälle. Siksi myös tärkeimmät keinot parantaa lasten turvallisuutta liittyvät autoilun rajoittamiseen: lasketaan ajonopeuksia, jotta autoilijat ehtivät havaita muut tielläliikkujat, estetään ajaminen koulujen vieressä, jotteivät lapsiaan kuljettavat autoilijat ajaisi lasten päälle kapeilla kaduilla, ja niin edelleen.

Historiallisesti lasten liikenneturvallisuutta on yritetty parantaa lähinnä poistamalla lapset liikenteestä. Se on johtanut lasten liian vähäiseen liikkumiseen, josta nyttemmin ollaan syystäkin huolissaan. Toimiva tapa ratkoa ongelmaa on sen sijaan sopeuttaa liikenne siihen faktaan, että kaupungissa on lapsia. Todellinen lasten liikennekaupunki on tämä kaupunki, missä elämme, täällä heidän tulee voida liikkua. Itse asiassa juuri tämä on 8–80-periaatteen ydinajatus. Siksi luvussa 4. Kestävä liikenne esitetyt periaatteet liikenteen suunnittelusta vastaavat myös ja nimenomaisesti lasten tarpeisiin.

Lasten täytyy myös asua jossain, eli konkreettisesti tarvitaan perheille sopivan kokoisia asuntoja. Käsitys sopivasta perheasunnosta on

tietenkin elänyt aikojen saatossa – vielä 30-luvulla kaksio sopi hyvin monilapsiselle perheelle, nykyään asunto luokitellaan tilastoissa ahtaaksi, jos huoneita pois lukien keittiö on vähemmän kuin perheenjäseniä. Käytännössä siis lasketaan joka lapselle oma huone. Liian ahtaat asunnot nähdään myös yhtenä syynä matalaan syntyvyyteen, joskin siinä on useammin kyse siitä, onko perheellä varaa riittävän isoon asuntoon kuin siitä, onko niitä ylipäänsä olemassa.

Helsingissä perheasuntojen määrää säädellään vaatimalla, että vähintään 60 prosenttia kaikkien vapaarahoitteisten talojen asuinpinta-alasta täytyy olla perheille sopivia asuntoja, eli vähintään kolmioita. Kuten kaikkeen sääntelyyn, tähänkin on hyvä suhtautua kriittisesti, ja olen ollut itsekin kysymässä sen perusteita useasti. Toisaalta, kun katson millä tavalla esimerkiksi Kivistöön on syntynyt huomattava määrä yksioita suhteellisen irralleen muusta kaupungista, on helppo nähdä perusteet tavoitteelle, että kaikilla alueilla on tarjolla myös perheasuntoja. Jossain muodossa tälle sääntelylle on siis perusteita, mutta voi olla, että se olisi paremmin perusteltu alueellisesti. Perheasuntojen vaatimus voisi riippua siitä, paljonko missäkin on perheasuntoja ennestään tarjolla, ja toisaalta siitä, onko suuresta yksiomäärästä alueella haittaa.

10.4 HARMAANTUVA KAUPUNKI

Suomen väestö vanhenee. Keski-ikä nousee noin kahdella vuodella joka vuosikymmenen ja on nyt 44 vuotta. Helsingissä vanheneminen ei ole yhtä nopeaa johtuen lapsista ja jatkuvasta nuorten muutosta kaupunkiin. Kuitenkin yli 65-vuotiaita on Helsingissä jo 118 000 ja määrä kasvaa noin kahdellatuhannella joka vuosi. Kasvu on nopeampaa kuin nuoremmissa ikäluokissa, ja eläkeikäisten osuus väestöstä siis kasvaa. Yli 75-vuotiaita on 58 000 ja heidän osuutensa kasvaa vielä nopeammin.

Jokainen meistä kohtaa aikanaan vanhuuden, jos elää kyllin pitkään. Liikkeet hidastuvat, askeleet lyhenevät ja kaatumista pitää varoa, koska liukastuminen saattaa jäädä viimeiseksi. Mutta samoin kuin muidenkaan ihmisten kohdalla, myöskään vanhusten kohdalla ei pidä kuvitella, että kaikki haluaisivat tai tarvitsisivat juuri samoja asioita. Hyväkuntoinen 70-vuotias, joka kaipaa lisää tekemistä eläkepäiviinsä, on aivan eri asemassa kuin hauras 90-vuotias, joka tarvitsee tukea voidakseen liikkua sisällä.

Toinen vanhuksia toisistaan erottava tekijä on raha. Osalla ikääntyivistä on ihan mukiinmenevä eläke, omistusasunto ja ehkä sijoituksiakin. Kiinnostusta elämää helpottaviin palveluihin voi hyvinkin olla, ja laadusta on varaa maksaa. Mutta noin 5 000 helsinkiläistä vanhusta saa eläkettä alle 968 euroa ja on oikeutettu takuueläkkeeseen. Elämä alle tuhannella eurolla Helsingissä tarkoittaa, että täytyy löytää halpa asunto²² ja silti saa olla aika tarkka rahan kanssa.

Suomalaiseen hyvinvointivaltioon kuuluu lupaus, että vanhenevat ihmiset saavat tarvitsemansa palvelut ja ihmisarvoisen vanhuuden, olipa heillä varaa maksaa palveluista tai ei. En kuitenkaan käsittele tämän lupauksen toteutumista. Se on tärkeä keskustelu mutta ei tämän kirjan aihe.

Kaupungin rakentaminen ja katujen kunnossapito määräävät, kykenevätkö vanhukset elämään itsenäisesti. On olemassa sairauksia ja vaivoja, joiden kanssa itsenäisyys on mahdotonta, mutta liikkumisen vaikeudet eivät ole syy, jonka takia kenenkään pitäisi menettää toimijuuttaan. Jos ihmisellä on kyky ja halu liikkua itsenäisesti, siitä pitää myös tehdä mahdollista.

Liikkuminen heikkenee jossain vaiheessa kaikilla. Siksi mitä lyhyempiä etäisyydet ovat, sen helpompaa itsenäinen elämä on.

22 Takuueläkeläinen on oikeutettu myös asumistukeen, jota voi saada joitakin satoja euroja kuukaudessa

Lyhyidenkin matkojen tulee olla esteettömiä ja penkkejä pitää olla matkan varrella saatavilla, jotta voi välillä levähtää. Erityisesti työmaiden poikkeusjärjestelyissä koskien kävelyreittejä ja joukkoliikennettä on vielä paljon parannettavaa. Pieni kuoppa tai pimeä kohta, joka ei juuri haittaa tervejalkaista tai -silmäistä, voi olla vanhukselle ylittämätön este. Konkreettiset ratkaisut ovat paljolti samoja kuin esteettömyyden osalta aiemmin kuvasin.

Suurin ongelma kaupungilla liikkumiselle on talvi. Tai oikeastaan se, ettei vanhusten liikkumista talvella huomioida. Joka vuosi lukitsemme tuhansia tai kymmeniätuhansia muutoin liikkumaan kykeneviä ihmisiä sisään siksi, että niin on aina ennenkin tehty. Eikä siitä yleensä edes puhuta, koska näinhän on aina tehty. Mutta ei ole luonnonlaki, että ajoradan lumet on aurattu tukkimaan suojatie tai että jalkakäytävän on annettu jäätyä suojasäällä. Osittain kyse on rahasta, mutta osittain myös siitä, ettei Helsingissä ole totuttu ajatukseen, että talvikunnossapitoa voisi tehdä kunnolla. Sitä ei osata vaatia, eikä sitä osata tehdä.

Huonosti liikkuvien vanhusten määrän kasvaessa joka vuosi toivon, että vaatimuksia kunnallisesta lumenhoidosta alkaa lopulta kuulua tarpeeksi. Sitten sitä pitää opetella vielä tekemään. Se on opittu muuallakin pohjoisella vyöhykkeellä, joten tuskin se on mahdotonta täälläkään.

Keskeisimpien kohteiden osalta todennäköisesti paras ratkaisu on kulkuväylien lämmittäminen niin, että ne pysyvät sulana. Aleksanterinkadulla on tehty näin jo 1990-luvulta asti, mutta ratkaisu ei ole yleistynyt, koska siellä käytetty vesikiertotekniikka on kallis rakentaa ja helposti hajoava. Nykyään kuitenkin osataan tehdä myös sähkölämmitystä, joka kytkeytyy päälle vain tarpeen mukaan ja tulee siksi paljon halvemmaksi. Esimerkiksi Norjassa tämä on jo yleistä.

Monissa kaupungeissa käytetään myös suoloja teiden sulattamiseen. Tässä pitää kuitenkin pyrkiä aineisiin, jotka eivät pilaa kenkiä

tai aiheuta kipuja koirille. Mikäli sellaisia ei löydetä, suolaaminen sopii huonosti kävelyreiteille. Alueilla, joilla lunta ei sulateta, ratkaiseva kysymys on auraaminen oikealla hetkellä. Jos maahan on kertynyt polanne, se pitää aurata pois ensimmäisellä suojakelillä tai se muuttuu jääksi.

Moni muuttaa eläkkeellä kantakaupunkiin, missä palvelut ja kulttuurielämä ovat lähellä ja lumitöistä vastaa joku muu. Tiheä ratikaliikenne päästää liikkumaan, kun autoilu alkaa käydä vaikeaksi. Toisaalta vielä useammalla ei ole kantakaupunkiin varaa. Töölön asunnot ovat eläkeläiselle yhtä kalliita kuin nuoremmallekin. Ja siksi tiivistä kaupunkia tarvitaan lisää, jotta useammalla olisi siihen varaa. Argumentit tiiviiden alueiden lisärakentamiselle ovat vanhenevassa kaupungissa vielä painavampia kuin työikäisten kohdalla.

Toisaalta moni ei halua muuttaa alueelta, jonne on kotiutunut. Siellä ovat ystävät vuosikymmenten ajalta ja ehkä lapsetkin asuvat lähellä. Ja kaikki tutut paikat. Siksi kaikilla alueilla pitäisi olla asuntoja, jotka sopivat myös vanhuksille. Erityinen ongelma tämä on pientaloalueilla. Jos ihminen haluaa luopua pihasta ja remontteja jo kaipaavasta pientalosta, ei sen tulisi tarkoittaa, että on pakko muuttaa aivan muualle. Siksi myös pientaloalueilla olisi arvokasta olla jonkin verran uusia kerrostaloasuntoja, jotta vanheneville asukkaille on olemassa vaihtoehtoja. Esimerkiksi Pakilantien varteen suunnitellut matalahkot kerrostalot vastaavat tähän tarpeeseen.

TEESEJÄ TASA-ARVOISESTA KAUPUNGISTA

- Feministinen kaupunkisuunnittelu on näkökulma tarkastella valtaa ja eriarvoisuutta kaupungin rakenteissa. Se ei siis tarkoita jotain erillistä suunnittelutapaa.
- Kaupunki, joka on hyvä naisille, on parempi kaikille.
- Esteetön kaupunki toimii yleensä paremmin myös kaikille muille.
- Lapsia on kaikkialla kaupungissa. Kaikkia kaupungin alueita pitää kehittää lapsille sopiviksi ja turvallisiksi.
- Historiallisesti lasten liikenneturvallisuutta on yritetty parantaa lähinnä poistamalla lapset liikenteestä. Oikea tapa on sopeuttaa liikenne siihen, että kaupungissa on lapsia.
- Harva liikkuu pyörätuolilla, mutta heille, jotka liikkuvat, se on ainoa vaihtoehto. Heidänkin oikeutensa liikkua pitää turvata.
- Joka vuosi lukitsemme tuhansia tai kymmeniätuhansia muutoin liikkumaan kykeneviä ihmisiä sisään siksi, että niin on aina ennenkin tehty. Ei ole luonnonlaki, että ajoradan lumet on aurattu tukkimaan suojatie tai että jalkakäytävän on annettu jäätyä suojasäällä.
- Jokainen meistä kohta vanhuuden, jos elää kyllin pitkään. Kaupunki pitää suunnitella toimivaksi myös vanhuksille.

11. KAUPUNKI-ILMA VAPAUTTAA

Kaupunki on enemmän kuin kokoelma taloja tai liikennejärjestelmä. Kaupunki on myös enemmän kuin se taloudellinen lisäarvo tai palvelut, joita se tuottaa. Kaupunki on joukko ihmisiä, jotka ovat tai haluavat olla kaupunkilaisia, kaikki heidän unelmansa, erityislaatuisuutensa ja yhteistoimintansa. Kaupunki koostuu ennen kaikkea ihmisistä ja siitä, mitä he haluavat kaupungissa tehdä ja kaupungin olevan. Suomen laissakaan itsehallintoa ei ole kunnilla vaan kuntalaisilla.

Keskiajalla sanottiin, että kaupunki-ilma vapauttaa. Silloin se tarkoitti, että kaupunkiin asti pakoon päässyt maaorja oli vapaa ihminen. Orjuus lakkasi kaupunginmuurin kohdalla. Meidän tulee rakentaa kaupunkia niin, että tämä sanonta on edelleen totta, ja ihmisillä on mahdollisuus tehdä omat elämänvalintansa itse.

Mutta kuinka vapaiden ihmisten yhteiselämä järjestetään? Siihen ei ole yhtä helppoa vastausta. Mieli-pide-erot ja niiden hyväksyminen ovat myös olennainen osa kaupunkilaisuutta. Tässä luvussa käsittelem demokratiaa, ihmisten yhteisen tahdon muotoutumista ja toteutumista kaupunkisuunnittelun kysymyksissä.

11.1 OMAT ASIAT JA YHTEISET ASIAT

Yleisesti ottaen on kolme demokraattista tapaa ratkaista asiat: että äänestetään ja toimitaan tuloksen mukaan, että etsitään konsensus, joka sopii kaikille tai että jokainen tekee mitä haluaa. Valitettavasti ei ole olemassa mitään itsestään selvää ratkaisua, mikä demokraattinen päätöksentekotapa sopii mihinkin tilanteeseen, ja käytännön

elämä on usein yhdistelmä näitä kolmea.

Eräänlainen villin lännen fiktio on mies (kyllä, juurikin mies) joka päättää itse ja yksin, mitä tekee ja on oman onnensa seppä, vastuussa elämästään hyvässä ja pahassa. Mutta me emme elä villissä lännessä, vaan kaupungissa. Koko tämä kirja on täynnä esimerkkejä, joissa yksilö tekee omat valintansa, mutta yhteisö tarjoaa puitteet valinnan tekemiseen ja mahdollistaa erilaiset valinnat. Yhteisöllä on silloin myös oikeus ohjata valintaa. Pakkokin itse asiassa, koska kaikkia mahdollisia puitteita ei voida tarjota. Omat asiat ja yhteiset asiat ovat sekaantuneet toisiinsa lähes jokaisen merkittävän kysymyksen kohdalla.

Voit valita liikkua kaikki matkasi autolla, mutta jonkun pitää tehdä tiet, joilla pääset liikkumaan. Tai jos valitset kulkea ratikalla, jonkun pitää rakentaa kiskot ja jonkun ajaa ratikkaa. Valinnat tapahtuvat aina yhteisön tuottamissa puitteissa, eivät abstraktissa tyhjiössä. Ja yhteisöllä ei ole mitään velvollisuutta mahdollistaa kaikkia mahdollisia valintoja: Minä voin päättää, että haluan kulkea kaikki matkani purjeveneellä. Mutta koska en asu rannalla, ei se onnistu. Eikä kaupungilla ole mitään velvollisuutta kaivaa minulle kanavaa.

Omassa ajattelussani on aina ensisijainen ratkaisu, että ihmiset saavat tehdä mitä haluavat. Kukin liikkuu miten haluaa, asuu missä haluaa, rakentaa tontilleen mitä haluaa. Mutta on syitä, miksi näin ei voi aina olla.

Moni toiminta aiheuttaa ulkoisvaikutuksia eli vaikuttaa muihin kuin asianosaisiin. Esimerkiksi keskustan läpi autolla ajava aiheuttaa pienhiukkaspäästöjä, jotka tilastollisesti lyhentävät hiukan kaikkien hänen matkansa varrella liikkuvien elämää. Tai todella ruman talon rakentava aiheuttaa mielipahaa kaikille, jotka joutuvat sitä katsomaan. On poliittinen valinta, millaisia haittoja siedetään, millaisia pyritään ohjaamaan ihmisiä olemaan aiheuttamatta ja mitkä valinnat kielletään liian haitallisina ulkopuolisille. Esimerkiksi lyijyllinen bensiini, joka myrkytti kaupunki-ilmaa vuosikymmeniä, kiellettiin kokonaan.

Moni yksilön vapaa valinta vaatii yllä kuvatuksi yhteiskunnan toteuttamaa infrastruktuuria ollakseen mahdollinen. Ja erityisesti näiden valintojen joukkoon kuuluvat kaikki liikkumistavat kävelyä lukuun ottamatta. Silloin pitää jollain tapaa harkita, millaisia ratkaisuja yhteiskunta aktiivisesti tukee ja kuinka paljon. Se on yhteinen asia.

11.2 KANSANLIIKKEET

Demokratiassa valta kuuluu kansalle, jota Suomessa edustaa eduskunta ja kaupungissa kaupunginvaltuusto. Demokratiaa ei kuitenkaan voi pelkistää vaaleiksi ikään kuin kaupunkilaisten mielipiteillä vaalien välillä ei olisi mitään väliä.

Edustuksellisessa demokratiassa edustajien – siis valtuutettujen – rooli on nimenomaan edustaa kansaa. Olisi melko ylimielistä ajatella, että me valtuustossa olisimme jotenkin parempia tekemään päätöksiä ja meillä olisi korkeampi viisaus. Meidät on valittu, koska jokaisen asemakaavan, katusuunnitelman ja palveluhankinnan käyminen läpi kaikkien kaupunkilaisten kanssa olisi liian työläs prosessi. Emme ole päätöksenteon ammattilaisia vaan eräänlaisia kanarialintuja. Kaavat laatii ammattilainen, mutta hänen täytyy kyetä vakuuttamaan joukko maallikoita siitä, että esitetty ratkaisu on hyvä. Jos tämä ei onnistu, ratkaisu mietitään uusiksi.

Uudet ajatukset eivät oikeastaan koskaan synny valtuustoissa ja parlamenteissa. Ne syntyvät siellä missä kansalaiset kohtaavat ja keskustelevat, oli se sitten työpaikoilla, järjestöissä, baareissa tai internetissä. Demokratian keskeinen prosessi on, miten erilaiset kansanliikkeet nousevat esittämään vaatimuksia jonkin puolesta tai vastaan, ja edustuksellinen koneisto reagoi ja pyrkii tavalla tai toisella sisällyttämään nämä vaatimukset itseensä, edustamaan niitä. Kun Elokapina istuu Mannerheimintiellä, se on puheenvuoro julkisessa keskustelussa. Olennaista ei ole, montako autoa seisoo jonossa,

vaan se, miten puolueet ja myös kansalaiset sekä media vastaavat vaatimukseen pelastaa maapallo, ottavatko ne sen todesta.

Kaupunkisuunnitteluun Helsingissä ehkä merkittävimmin viime aikoina vaikuttanut kansanliike on Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmä. Kuvauksensa mukaisesti ”Tämä ryhmä on kaikille niille, joiden mielestä Helsingin seudulla on aivan liian vähän oikeaa kaupunkia. Tiheästi rakennettuja kerrostalokortteleita, joiden kivijalat ovat pikkuliikkeitä täynnä ja joissa on sopivasti puistoja luomassa kaupunkilaisille kohtauspaikkoja.” Kuten kuvauksesta huomaa, ryhmässä keskustellaan usein monista tässäkin kirjassa käsitellyistä teemoista.

Kyse ei ole järjestöstä, vaan ryhmä on itse asiassa vain Facebook-ryhmä ja sen toiminta koostuu lähinnä keskustelemisesta Facebookissa. Näillä keskusteluilla on kuitenkin ollut usein merkitystä päätöksenteossa, kun niihin osallistuu valtuutettuja ja muita poliitikkoja eri puolueista, virkakuntaa sekä eri alojen ammattilaisia. Vaikutus ei synny siitä, että ryhmässä päätettäisiin, miten kaavoja tehdään (ei päätetä), vaan että käsiteltävien asioiden eri puolet ja niihin liittyvät mahdollisuudet sekä mahdottomuudet tulevat keskustelussa esiin, mikä auttaa kaikkia, jotka ovat kiinnostuneita päätöksenteon faktaperustaisuudesta.

Ryhmässä on yli 22 000 jäsentä, mutta aktiivisesti osallistuvien määrä on selvästi pienempi. Ryhmässä on alusta asti pyritty estämään keskustelun taantuminen ristiinhuudoksi tai syyttelyksi, mutta sosiaalisen median yleinen taantuminen älämölöksi viime vuosien aikana näkyy myös Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmässä.

Toinen itselleni merkityksellinen kansanliike on ollut pyöräaktiivismin nousu. Nousun ytimenä toiminut Helsingin polkupyöräilijät²³ (Hepo) on perustettu 1981 Enemmistö ry:n pyöräilytyöryhmän työn

23 Nykyiseltä nimeltään Helsingin seudun pyöräilijät. Yhdistys ajaa pyöräilijöiden ja pyöräiliikenteen asiaa kaikkialla pääkaupunkiseudulla.

jatkakaksi, mutta erityisesti 1990-luvulla järjestö keskittyi enemmän pyörälenkkeihin ja retkiin, joita se toki edelleen järjestää. Lähdin itse mukaan Hepon toimintaan joskus noin 2009, kun Kaupunkifilari-blogin tekijöitä kutsuttiin mukaan järjestöön. Samoihin aikoihin lähdimme mukaan Critical Mass -pyörämielenosoitusten järjestämiseen. Mielenosoituksia järjestettiin kerran kuussa läpi vuoden lähemmäs kymmenen vuoden ajan, viime aikoina harvemmin.

Pyöräaktivismi ei ole koskaan keskittynyt vain yhteen asiaan vaan satoihin erilaisiin katusuunnitelmiin, pyöräinvestointeihin tai niiden puuttumiseen ynnä muuhun. Vuonna 2014 perustettiin valtakunnallisista asioista vastaamaan Pyöräliitto, jonka puheenjohtajana toimin ensimmäiset viisi vuotta. Suurin yksittäinen hanke Helsingin 2000-luvun alkupuolen pyöräaktivismissa oli Pyöräkaista Hämeentielle -kampanja, jossa kerättiin Hämeentien pyöräteiden puolesta 12 000 allekirjoittajan kuntalaisaloite, kymmenittäin eri tukijoita ja järjestettiin kymmeniä pyörämielenosoituksia. Lopulta 2016 valtuusto päätti Hämeentien muutoksesta, jota käsittelemme luvussa 5.1 Autot ovat tiellä. Tärkeimmät syyt miksi Hämeentie muutettiin joukkoliikennekaduksi eivät olleet pyörätiet, vaan joukkoliikenteen kehittäminen, mutta ilman pyöräaktivismia sitä tuskin olisi tapahtunut.

Nykyään pyöräliikenteen kehittäminen on ammattimaistunut. Kaupungilla eri rooleissa sen parissa tekee töitä kymmenisen ihmistä, investointimäärärahoja on riittävästi ja suunnitelmat pitkäjänteisiä. Myös Pyöräliitossa on useita palkattuja työntekijöitä ja Hepollakin vakituinen työntekijä. Vapaaehtoisten aktiivien työllä katusuunnitelmien kommentoimiseksi, lumenaurauksen ongelmien esiintuomiseksi ja vaarallisten työmaajärjestelyjen korjaamiseksi on edelleen keskeinen rooli.

Tavallaan paikallisempi esimerkki on kansanliike Stansvikin metsän puolustamiseksi. Stansvikin vanha metsä Laajasalossa on länsiosastaan ollut jo pitkään uhattuna, koska yleiskaavassa 2002 sinne linjattiin rakentamista. Rakentamista vastaan on muodostunut

kansanliike, jossa ovat mukana ainakin Elokapina, Luontoliitto ja paikallisia asukkaita. Toiminta ei perustu mihinkään yhteen kokonaisuuteen, vaan esimerkiksi vastamainoksia tekevä Sellsinki-ryhmä toimii muista irrallaan.

Kampanja ei pitkään saanut juuri vastakaikua politiikassa. Sen ensimmäinen selkeä voitto tapahtui 2021, kun vihreiden vaatimuksesta valtuustostrategiaan kirjattiin, että Stansvikin jo hyväksytty kaava arvioidaan uudelleen. Suurin osa kaavasta jäädytettiin ja suunnitelmia vietiin eteenpäin vain läntisimmässä osassa, joka on pääosin hiekkakenttää, mutta osin metsän puolella. Konflikti kärjistyi jo tasolle, jossa poliisi irrotti puihin kahliutuneita aktivisteja, jotta metsäkoneet pääsisivät töihin. Suunnittelulta katualueelta löytynyt noro eli osan vuodesta virtaava puro kuitenkin keskeytti työt, koska sen muuttamiseen tarvittavaa poikkeuslupaa ei ollut haettu. Tällä hetkellä vaikuttaa, että Suojellaan Stansvik -kansanliike on saavuttamassa ainakin suurimman osan tavoitteistaan. Toisaalta mitään ei ole vielä päätetty.

Luontokohteiden puolesta muodostuneita yhteenliittymiä on paljon muuallakin kaupungissa, mutta Stansvikin konflikti on näkyvämpi ja radikaalimpi kuin muualla. Osittain tämä johtuu siitä, että kun jossain löytyy kaikkia kohtuullisesti tyydyttävä vaihtoehto, ei se saa vastaavaa julkisuutta kuin kärjistynyt riita.

Laajakaan kansanliike ei kuitenkaan välttämättä onnistu. Malmin entistä lentokenttää puolusti erittäin aktiivinen ja myös suosittu liike vuosikymmenten ajan. Kuitenkin lentokenttä suljettiin lopullisesti maaliskuussa 2021 ja ensimmäiset talot nousevat sen reunoille jo lähivuosina. Kenttä rakennetaan, koska sinne saadaan asunnot 25 000 ihmiselle, eikä lentotoimintaa voi turvallisesti yhdistää asumiseen. Helsingin valtuusto on halunnut kentän asuinrakentamiseen ainakin vuodesta 1992. Kun valtio päätti siitä luopua 2014, alkoi prosessi, joka ei enää pysähtynyt.

Malmin aktiiveilla ei ollut keinoja pysäyttää tätä juna. Neljä

suurinta puoluetta on jo ainakin kolme valtuustokautta johdonmukaisesti tukenut kentän rakentamista. Mutta aktiiveilla oli vahva asukkaiden tuki ja paljon poliittista sympatiaa kaikissa puolueissa. Jos he olisivat hyväksyneet tilanteen, tähän mennessä olisi avattu uusi yleisilmailun kenttä jonnekin Helsingin seudulle. Liike kuitenkin ajautui yhä syvemmälle jonkinlaiseen vaihtoehtotodellisuuteen, jossa kentän voisi hyvin yhdistää asuntorakentamiseen (ei voisi), kenttää ei oikeastaan ole suljettu, vaan se aukeaa ihan kohta (ei aukea) ja asuntojen tarpeen sijasta syynä kentän sulkemiseen on jonkinlainen salaliitto (ei ole).

Kun lisäksi aktiivit viestivät erittäin aggressiivisesti, seurauksena sympatia on laajalti haihtunut. Jokainen asuntorakentamisen puolesta koskaan äänestänyt on saanut vihapostia ja ilmeisesti myös suurin osa lentokenttää kannattaneista, jos on erehtynyt joskus sanomaan vaikkapa että kannattaisi miettiä uutta kenttää. Hyökkäämällä kaikkien kimppuun liike on varmistanut, ettei kukaan ole voinut eikä halunnut ajaa uuden lentokentän asiaa. Malmiaktiivit pelasivat itse itselleen mustan pekan käteen.

Menestyksekkäs kansanliike ei oikeastaan koskaan toimi ainoastaan ulkoparlamentarisesti – kansanliikkeenä. Onnistuakseen sen täytyy rakentaa itselleen kaikupohjaa myös edustuksellisiin rakenteisiin. Historiassa muun muassa työväenliike ja ympäristöaktiivit ovat luoneet itselleen omat puolueet. Tuoreemmin esimerkiksi Elokapina ei halua omaa puoluetta, mutta kyllä olemassa olevien puolueiden tukevan heitä. Tavalla tai toisella myös edustus tarvitaan. Kansanliike ilman poliittista siipeä törmää lopulta seinään ja hiipuu. Vastaavasti poliittinen puolue, joka unohtaa edustaa kansasta nousevia ajatuksia, tyhjenee sisältä pelkäksi vallankäyttökoneistoksi ja menettää asemansa tai vähintäänkin aloitekykynsä.

Kansanliikkeiden muodoista – perinteisestä rekisteröidystä yhdistyksestä vapaamuotoisiin verkostoihin ja hetkellisiin tapahtumiin – sekä niiden dynamiikasta ja muutoksesta voisi kirjoittaa pal-

jonkin, mutta se on jonkin toisen kirjan aihe. Tämän kirjan kannalta olennaista on tunnistaa, että kaupunkilaiset ovat aktiivisia toimijoita kaupungin kehittämisessä, eikä heidän osallistumisensa koskaan kanavoitu vain vaalien kautta, eikä sen kuulukaan. Kaupunkilaisten aktiivinen osallistuminen päätöksiin on positiivinen asia ja täysin oikeutettua – tähän on heidän kaupunkinsa.

11.3 VAIHTOEHTOKAAVAT

Yksi kansanliikkeiden merkittävä työkalu kaupunkisuunnitteluun vaikuttamisessa ovat vaihtoehtokaavat, vaihtoehtoiset suunnitelmat jonkin alueen kehittämiseksi.

Ensimmäinen tietämäni merkittävä vaihtoehtokaavaprojekti on Meri-Rastilan OURCity. 2010-luvun alussa Meri-Rastilan rantametsään suunniteltiin uutta 2000 asukkaan asuinalueita, irralleen nykyisestä Meri-Rastilasta. Meri-Rastilassa suunnitelmaan suhtauduttiin kriittisesti, koska rantametsä on tärkeä virkistysalue ja myös luontoarvoiltaan merkittävä. Vaihtoehtokaava lähti liikkeelle opiskelijoiden projektityöstä, jossa ajatus oli tuottaa asukkaiden kanssa heidän ajatuksistaan lähtevä vaihtoehto. Sittemmin myös kaupunginosaliike Pro Meri-Rastila lähti voimakkaasti mukaan projektiin. Kyse ei ollut vain kaavasta, vaan merirastilalaiset ja opiskelijat järjestivät työpajoja, näyttelyn, keskustelutilaisuuksia ja tapasivat päättäjiä.

Vaihtoehtokaavan ydinajatus oli, että otetaan lähtökohdaksi virallisen osayleiskaavan tavoitteet – eriytymisen ehkäisy²⁴ ja 2 000 uutta asukasta, mutta ei rakennettaisi rantametsään mitään, vaan

24 Meri-Rastila on Helsingin huono-osaisimpia alueita, jossa kaupungin vuokra-asuntojen osuus on poikkeuksellisen korkea. Katso laajemmin luvussa 9.3 Kaupunki-uudistus.

sen sijaan kaikki uusi asutus tulisi Meri-Rastilan jo rakennetun alueen sisään. Vihreät asettui nopeasti kannattamaan vaihtoehtoa, mutta kaupunginvaltuuston tiukassa äänestyksessä 2013 virallinen osayleiskaava voitti.

Osayleiskaavan pohjalta ei kuitenkaan koskaan tehty varsinaisia asemakaavoja, vaan se jäi pölyttymään. Vuonna 2020 kaupunkiympäristölautakunta linjasi, että alue pidetään metsänä. Tällä hetkellä suurta osaa metsästä valmistellaan luonnonsuojelualueeksi. Sen sijaan Meri-Rastilan rakennetuille alueille päätettiin 2021 asemakaavat, jolla rakennetun alueen sisään tulee uudet asunnot noin 4 400 asukkaalle ja erityisesti metroaseman läheinen pää Meri-Rastilaa uudistuu voimakkaasti. Alueen puistot kaventuvat jonkin verran, suunnilleen saman verran kuin vaihtoehtosuunnitelmassa, mutta koska erityisesti Hoas ja Heka haluavat korvata matalia ja korjausta tarvitsevia talojaan uusilla tiiviimmin rakennetuilla, asukasmäärä kasvaa enemmän.

Vaihtoehtokaava siis saavutti lopulta tavoitteensa erinomaisesti, vaikkei heti. Suuri syy tähän oli osayleiskaavan tavoitteiden ottaminen vakavasti. Erityisesti eriytymisen torjunnan kannalta vaihtoehtosuunnitelma oli itse asiassa nykykäsityksen mukaan selvästi virallista parempi, ja Meri-Rastila onkin toiminut esimerkkinä, jonka pohjalta kaupunki uudistuksia on sittemmin lähdetty suunnittelemaan.

Pienimuotoisempi esimerkki vaihtoehtokaavasta on Koskelan sairaala-alueen vaihtoehtokaava, joka sai alkunsa Facebook-keskustelusta. Suljetun sairaalan alueelle suunniteltiin uusia asuntoja vajaalle 2 000 asukkaalle. Alkuperäinen suunnitelma olisi täyttänyt koko vehreän alueen riveihin rakennetuilla lamellitaloilla lukuun ottamatta Koskelantien reunaa, johon olisi jäänyt kapea ”puisto” tien meluun. Viime luvussa mainitussa Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmässä ajatusta ei pidetty hyvänä ja nopeasti syntyi Juhana Rantavuoren organisoimana erilaisia hahmotelmia, miten alueen reunat

voisi täyttää U:n muotoisilla kortteilla, joiden piha avautuisi keskelle jäävään suuren puiston suojaan autojen melulta. Viihtyisäm-
män alueen ja suuremman puiston lisäksi saataisiin myös enemmän
asukkaita. Kolmen hengen delegaatio, johon itsekkin osallistuin,
kävi luovuttamassa esityksen kaavoittajalle, joka kiitti kohteliaasti
ja selitti, miten melu- ja pienhiukkasnormit estävät rakentamisen
kadun varteen.

Lähdimme selvittämään asiaa ja kävi ilmi, että Helsingin seudun
ympäristöpalveluiden (HSY) dokumentista löytyvä ohjeistus, jota
silloinen kaupunkisuunnitteluvirasto tulkitsi normina, ei laatijoi-
densa mielestä ollut tarkoitettu määräykseksi, vaan ainoastaan
suositukseksi, josta voi poiketa, jos meluntorjuntaan kiinnitetään
huomiota. Kun kyseinen dokumentti vielä sattui tulemaan käsitte-
lyyn HSY:n hallitukseen, saimme houkuteltua hallituksen korosta-
maan, että kyse on suosituksesta. Olennaista oli, että pystyimme
osoittamaan, kuinka tiukasti tulkittu normi tekee kaupunkimaisen
rakentamisen mahdottomaksi – muun muassa puolet Vallilasta tai
Töölöstä oli sen vastaista – ja toisaalta, kuinka asukkaita voidaan
suojata itse asiassa paremmin melulta ja pienhiukkasilta rakenta-
malla pääkadun varteen tiivis muuri taloista.

Tämän jälkeen kaavoittaja laati kommentoitavaksi neljä erilaista
luonnosta, joista yksi muistutti melko paljon vaihtoehtokaavaa. Se
osoittautui selvästi suosituimmaksi kaupunkilaisten keskuudessa ja
alueelle laadittiin kaava pitkälti sen pohjalta. Suuri osa taloista on jo
rakentunut ja alueesta vaikuttaisi olevan tulossa erittäin viihtyisä,
joskin talvihoidon ja luvattoman läpiajon kanssa on vielä tekemistä.

Viime aikoina vaihtoehtokaavoja on tehty muun muassa Haagan
Riistavuoren ja Laajasalon Stansvikin alueista, joissa kummassakin
rakentaminen uhkaa kaventaa metsäaluetta. Riistavuoressa alkupe-
räinen suunnitelma oli viemässä metsästä noin kaksi kolmannesta.
Vaihtoehtokaava lähti siitä, että rakennetaan vain alueen reunaan
poistuvan voimalinjan lähelle ja mahdollisimman vähän itse metsään

kajoten. Ratikan tulo viereen ja sen lähelle rakentaminen kuitenkin hyväksyttiin. Vaihtoehtokaavalla olikin vaikutusta, ja nyt käsitte-lyssä oleva kaavaehdotus muistuttaa enemmän vaihtoehtokaavaa kuin alkuperäistä suunnitelmaa: Varsinaisesta metsästä säästyy kolme neljänestä ja rakentamisesta kolme neljänestä tulee voima- linjan alueelle. Ja samalla vaihtoehtokaavassa esitetty lisärakentami- nen Vihdintien toiselle puolelle etenee.²⁵

Stansvikin osalta luontokonflikti on ollut käynnissä jo pitkään. Taustalla on Kruunuvuorenrannan osayleiskaava 2011, jossa met- sään rakennettiin runsaasti sekä sen pohjalta tehty Stansvikinkallion kaava 2018. Kyseisen kaavan alueelle olisi tullut 1 800 asukasta, joista osa entiselle satamakentälle, osa vanhan metsän paikalle. Tämä on yli kahdeksasosa Kruunuvuorenrannan suunnitellusta asukasmäärästä ja merkittävä kysymys sen kannalta, että kouluun riittää oppilaita ja kaupoihin asiakkaita. Kaupunkistrategiassa vuonna 2021 päätettiin jäädyttää tuon kaavan toteutus, paitsi jo luo- vutettujen tonttien osalta, jotka ovat pääosin vanhaa öljysatamaa, mutta myös osittain metsän puolella. Uutta kaavaa ei ole toistaiseksi syntynyt, ja keskustelu aiheen ympärillä on keskittynyt metsän reuna-alueeseen, joka on nyt konkreettisesti uhattuna.

Stansvikin vaihtoehtokaava ottaa lähtökohdaksi johdonmukai- sesti, että metsään ei rakenneta ollenkaan. Jotta Kruunuvuoren- rantaan saataisiin asukkaita, kaavaa laajennetaan ns. merelliselle tukikohdalle suunnitellulle alueelle, johon rakennetaan tiiviisti. Merellisen tukikohdan alueen ehdottaminen asuinkäyttöön on hyvä idea – jos vain tukikohdalle saadaan jostain muu paikka. Mutta siitä huolimatta vaihtoehtokaava sisältää vähemmän asukkaita kuin voimassa olevat Kruunuvuoren kaavat, vaikka uudelleenarvioitavaa metsää ei laskettaisi mukaan ollenkaan. Sen sijaan, että metsän 800 asukkaan vähenemää kompensoitaisiin toisaalla, pääosin nykyiselle

25 Katso luku 7.4 Teollisuusalueiden muutos.

hiekkakentälle rakennettavankin alueen asukasluku pienenee. Vaihtoehtokaava ei kovin hyvin vastaa niihin kysymyksiin, joiden takia Stansvikin rakentamista on alun perin edes mietitty, eikä se olekaan toistaiseksi kauheasti vaikuttanut poliittiseen keskusteluun.

Kuten esimerkkieni kuvauksista voi huomata, vaihtoehtokaavan tärkein ominaisuus ei itse asiassa ole, kuinka toteuttamiskelpoinen se on sellaisenaan. Ei sitä kuitenkaan toteuteta suoraan, eikä sen pohjana voi mitenkään olla kaikkia kaavoituksessa tarvittavia selvityksiä. Sen sijaan vaihtoehtokaava on poliittisen keskustelun työkalu. Sen tehtävä on osoittaa, että vaihtoehtoja on olemassa, esittää, miten samoihin päämääriin voitaisiin päästä toisin keinoin.

Siksi keskeistä on ymmärtää, mitkä ovat kaavoituksen tavoitteet ja eri puolueiden tavoitteet alueella, ja mitkä ovat ne reunaehdot, joiden puitteissa kaavoittaja tekee työtään ja poliitikot punnitsevat vaihtoehtoja. Joskus reunaehtojen sisällä ei vain löydy hyvää ratkaisua ja silloin vaihtoehtokaava voi olla työkalu herättämään keskustelua reunaehtojen muuttamisesta. Esimerkiksi Meri-Rastilan OURCity haastoi piintyneen ajatuksen, että alueet ovat ”valmiita” ja kaavoitus pitää tehdä aina uuteen paikkaan, erilleen vanhoista. Koskelan kaava puolestaan kyseenalaisti muodostuneen uskomuksen, että pääkatujen varteen ei saa rakentaa taloja.

Reunaehtojen muuttaminen voi siis joskus onnistua. Vaikeampaa sen sijaan on muuttaa tavoitteita. Jos kaavoituksella tavoitellaan asuntoja 10 000 asukkaalle, vaihtoehtokaava 2 000 asukkaalle tuskin vaikuttaa kovin tehokkaasti, vaikka kyseessä olisi kuinka hieno 2 000 asukkaan alue.

Yksi keskeinen keskustelu – tai sanotaanko konflikti – kaupunkitilassa viime vuosina on ollut kysymys kaupungin kauneudesta. Keskustelu koskee toisaalta sitä, minkä näköistä julkista tilaa meillä tehdään, mutta samalla sitä, kuka ja millä perusteella voi siitä päättää. Kauneuden vaatimuksen ydin on tietenkin hankala, jopa filosofinen kysymys mitä kauneus oikeastaan on. Ihmisillä on jokin määrä laajasti jaettu, mahdollisesti geneettisiä kauneuskäsityksiä, mutta yhtä lailla on olemassa huomattavan suurta vaihtelua siinä, mitä on eri kulttuureissa pidetty kauniina. Ja yksilöiden välillä on myös suuria eroja.

Useimmissa taiteissa alaan perehtyneiden ja ammattilaisten maku poikkeaa ns. ”kadunmiehestä”. Siinä ei ole mitään ongelmaa, naapuriasunnoissa voidaan kuunnella toisessa Saariahoa ja toisessa Wiskaria, kunhan äänieristys on tehty kunnolla. Arkkitehtuurin kannalta haaste on kuitenkin, että keskimääräinen kadunmies kohtaa arkkitehtien taideteokset – talot kun ovat kadun varressa. Arkkitehtuuri joutuu siis kaikkien silmille tavalla, jolla muut taiteet pääosin eivät joudu. Se tekee siitä kulttuurisesti erittäin merkittävää mutta samalla vaikeaa.

Poliittisena vaatimuksena kauneus on perusteltu. Me kaikki joudumme näkemään talot kaupungissa ja siksi niiden ulkonäkö on selkeästi yhteinen asia. Taloustieteen kielellä sanottuna talojen julkisivulla on ulkoisvaikutuksia: se vaikuttaa muihinkin kuin talon rakennuttajaan tai asukkaisiin. Oikeastaan voisi ajatella, että talojen julkisivut ovat enemmän kadun seinät kuin talojen. Ne ovat ne seinät, joita julkisessa tilassa katsotaan, kun taas sisäseiniä katsoo vain asukas. Talojen ulkonäön sääntelylle onkin vahvemmat perusteet kuin esimerkiksi talojen runkosyvyyden sääntelylle.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa asetetaan taloille vaatimus, että: ”Rakennuksen tulee soveltua rakennettuun ympäristöön ja maise-

maan sekä täyttää kauneuden ja sopusuhtaisuuden vaatimukset.” Kauneuteen on siis itse asiassa velvollisuus. Käytännössä laki vain jättää täysin auki, mitä tämä tarkoittaa. Rakennusvalvonta, joka myöntää rakennusluvut, tekee viranomaispäätöksiä. Niistä voidaan valittaa ja ne pitää aina perustella. Perusteluksi ei käy lupakäsittelijän mielipide talon kauneudesta.

Ongelma on ratkaistu perustamalla kaupunkikuvatyöryhmä . Se on viranomaiselin, joka antaa lausunnon rakennushankkeesta arvioiden sen sopivuutta kaupunkikuvaan sekä kauneutta ja sopusuhtaisuutta. Rakennusvalvontaviranomainen voi sitten viitata tähän lausuntoon myöntäessään tai evätessään luvan. Näkemys kauneudesta voi olla mielipide, mutta työryhmän puoltava lausunto on todennettavissa oleva fakta.

Vielä kymmenen vuotta sitten seula oli hyvinkin tiukka. Katajanokalla haluttiin rakentaa Linnakadulle ympäröivien jugend-talojen tyylisiä mukaileva talo. Kaupunkikuvaneuvottelukunta ei kuitenkaan hyväksynyt tätä, vaan salli rakentamisen ainoastaan, jos rakennettava talo on selkeästi moderni ja eroaa viereisistä. Sittemmin linja on pehmennyt. Kuulemani mukaan julkisivun arkadit eli kaariholvikäytävät olivat pitkään ehdottomassa pannassa, kunnes kaupunkiympäristötoimialan 2020 valmistuneessa talossa on valtavat kaari-ikkunat ja pääoven edessä arkadi.

Tämä kauneuden ohjaus on Helsingissä täysin irrallaan demokraattisesta päätöksenteosta. Lähes kaikista muista julkiseen elämään vaikuttavista asioista on päättämässä poliitikkoja – jopa rakennuslupia myöntämässä, mutta kaupunkikuvatyöryhmä on puhdas asiantuntijaelin. Kauneuden hallinta on pidetty pienessä piirissä. En ole itsekään tätä tullut ihmetelleeksi ennen kuin viime vuosina.

No, pitäisikö sitten tehdä uusia jugend-taloja? Niitähän pidetään kauniina. Asia ei kuitenkaan ole aivan näin yksinkertainen. Jugend-talot olivat paitsi aikansa esteettisten ajatusten (klassismin

hylkääminen) myös aikansa rakennustekniikan ja asumistarpeiden tuotoksia. Ne näyttävät harjaantuneeseen silmään selvästi 1900-luvun vaihteen talolta tavalla, jota 2020-luvun talot eivät voi kopiaida.

Kruunuvuorenrantaan on myönnetty rakennuslupa kolmelle ns. ”uusjugend”-talolle, jossa on pyöreitä tornimaisia muotoja, viisto katto ja kaari-ikkunoita kivijalassa. Tarkemmin katsomalla huomaa kuitenkin, että koko korttelin alla on autohalli, kattolyhdyt ovat suuria tarjoten nykyasukkaiden arvostamaa valoisuutta ja ”tornit” ovat itse asiassa lasitettuja parvekkeita. Talo on suunniteltu nykyajan tarpeisiin ja tehtäväksi nykyajan tekniikalla, se ei siis ole jugendia. Tämä ei tee siitä huonoa, mutta se on siis eri asia. Tällaista vanhaa mukailevaa uutta rakentamista kutsutaan uusvanhaksi.

Julkinen keskustelu hankkeesta on paljolti uusintanut stereotyyppiä, että maallikot pitävät uusvanhasta ja ammattilaiset ovat kriittisiä nähden sen epäaitona. Itse pidän erittäin arvokkaana, että Kruunuvuorenrannan uusvanhoille taloille on myönnetty rakennuslupa. Kaupunkiin tulee mahtua hyvin monenlaisia taloja, eikä arkkitehtuuri ja jaettu kokemus kaupunkikuvan kauneudesta voi kehittyä, jollei kokeiluja saa tehdä.

Toisenlainen lähestymistapa uusvanhaan löytyy Oulunkylästä, jonne on Käskynhaltijantielle noussut pääosin perinteisillä tekniikalla rakennettu tiilitalo, jossa on painovoimainen ilmanvaihto. Hankkeen fokus on teknisissä ratkaisuisa, mutta samalla ja osin niiden seurauksena on tehty tiilijulkisivu, harmoninen ikkunajaotelu ja mansardikatto. Maallikon silmään talo on osa samaa uusvanhaa rakentamista kuin Kruunuvuorenrannan talot ja vaikkapa Kartanokoski, mutta ammattilaiselle sen ratkaisuisa on erilainen kertomus, joka lähtee liikkeelle rakenneratkaisuista. Talo onnistuu siis keskustelemaan julkisessa tilassa kahdella eri tasolla.

Itse en halua, että Helsingissä alettaisiin tehdä taloja, jotka näyttävät 1910-luvulta. Sen sijaan haluan, että alamme suunnitella

taloja, jotka näyttävät 2030-luvulta. Joka ajalla on oma tyykinsä joka heijastaa sen ajan ajatuksia ja aatteita. Itse toivon näkeväni lähitulevaisuuden taloissa 2010-lukua enemmän harmonisia ikkunarivejä, harjakattoja, hillittyä väritystä, ehkä myös erkkereitä ja arkadeja, jotka ovat kaikki tuttuja 1900-luvun alkupuolelta. Sen sijaan en jäisi kaipaamaan räikeän värisiä ulokkeita katolla enkä oikeastaan paljasta betonipintaakaan.

Kuvaamaani estetiikkaa voi – ehkä perustellusti – kritisoida nostalgiaksi. Toisaalta, jos arkkitehtuurin pitäisi heijastaa aikaansa, niin eikö aikamme ole muutenkin täynnä nostalgiaa? Useimmat poliittiset puolueet haikailevat johonkin fiktiiviseen menneeseen, nykykeski-ikäisten nuoruuden bändit tekevät comebackeja ja katu-
muoti jäsentyy lähinnä sen kautta, mitä vuosikymmentä kulloinkin matkitaan.

Rakennettiin sitten mitä hyvänsä, uusia taloja tullaan aina kritisoimaan. Kun Puu-Käpylä oli uusi 1920-luvulla, taloja haukuttiin rumiksi laatikoiksi. Tapiolan ideoinut Heikki von Hertzen puolestaan kutsui Etu-Töölön taloja 1946 kasarmeiksi ja piti niitä ihmisille kelvottomana asuinympäristönä. Kaikkia ei voi eikä pidä yrittää miellyttää, mutta demokratiaan kuuluu, että sillä, miten enemmistö asiat kokee, on kuitenkin väliä. On arkkitehtikunnan vastuulla löytää esteettisiä ratkaisuja, jotka voivat olla kiinnostavaa uutta arkkitehtuuria samalla kun myös mainittu kadunmies löytää niistä kauneutta kadulla kävellessään. Näiden kahden ei tarvitse olla ristiriidassa.

Omasta puolestani en toivo mitään tiukkaa julkisivudoktriinia, vaan erilaisuutta, kokeiluja, leikkisyyttäkin. Ja kunnioittavaa keskustelua, jossa hyväksytään toistenkin esteettiset ajattelutavat oikeutetuiksi.

TEESEJÄ DEMOKRATIASTA JA OSALLISUUDESTA

- Emme elä villissä lännessä vaan kaupungissa. Teemme jokainen omat valintamme, mutta ne tapahtuvat yhteisön tarjoamissa puitteissa, suhteessa toisten valintoihin.
- Kaupunki kuuluu kaupunkilaisille. Kaupunkilaisten aktiivinen osallistuminen päätöksiin on positiivinen asia ja täysin oikeutettua.
- Demokratia ei toteudu vain vaaleissa. Kansaa edustavien tehtävä on kuunnella korvat auki ja pyrkiä edustamaan kansalaisia myös vaalien välillä.
- Vaihtoehtokaava on poliittisen keskustelun työkalu. Olennaista ei ole, kuinka viimeistelty se on, vaan kuinka hyvin se osuu poliittiseen keskusteluun ja täyttää niitä tavoitteita, joihin kaavalla pyritään.
- Kaavoihin vaikuttaessa suunnittelun reunaehdot pitää ymmärtää, mutta niitä ei ole pakko hyväksyä, vaan niitä voi pyrkiä muuttamaan.
- Talojen julkisivut ovat kadun seinät, ne muodostavat julkista tilaa ja kuuluvat julkisen keskustelun piiriin.
- On arkkitehtikunnan vastuulla löytää esteettisiä ratkaisuja, jotka voivat olla kiinnostavaa uutta arkkitehtuuria samalla kun myös kadunmies löytää niistä kauneutta kadulla kävellessään.

12. LOPPUSANAT

Kaupunki ei ole koskaan valmis; jokainen sukupolvi suunnittelee sen uudelleen lapsilleen ja lastensa lapsille. Minulla on kolme lasta. He saattavat vartuttuaan lähteä maailmalle, minne tahansa, mutta haluan jättää heille Helsingin, jonne he voivat myös jäädä tai johon he voivat myöhemmin palata, jos niin päättävät.

Haluan jättää heille kaupungin, josta he voivat löytää itselleen mieluisia asuntoja niin, että heillä on niihin myös varaa, ja erilaisia töitä, mitä ikinä elämässään tekevätään. Kaupungin, jonka kaikissa osissa on mukava asua ja kiinnostavaa vierailta. Jossa on elämää ja tapahtumia, mutta myös luonnon rauhaa. Kauniita taloja, mutta myös aina erilaisia ja yllättäviä seuraavan kulman takana.

Ja jotta kaupunki voisi olla menestyvä, viihtyisä ja luonnoltaan rikas, sen on sijaittava maapallolla, jolla ilmastonmuutos ja luontokato on saatu pysäytettyä. Me kaikki tarvitsemme sen maapallon, ja siksi meidän on saatava ilmaston ja luonnon hätätila rauhoitettua.

Haluan, että lapseni voivat liikkua kaikkialla kaupungissa tunte-matta pelkoa. Toivon samaa myös sinun lapsillesi ja kaikille muille tuleville helsinkiläisille, syntyivätpä he missä päin Suomea tai maailmaa tahansa. Helsinkiläisyys ei ole kohtalo, se on valinta, jonka jokainen meistä tekee. Tämä on niiden kaupunki, jotka haluavat olla helsinkiläisiä.

Maapallo ja sen luonto on olemassa meistä riippumatta, meidän tulee sopeutua sen rajoihin. Mutta kaupunki on olemassa ihmisiä varten. Kaikki tässä kirjassa tähtää siihen, miten teemme mahdollisimman hyvän kaupungin tuleville helsinkiläisille.

Kaupungin muutos on hidasta. 12 vuotta valtuustossa on opettanut minulle, kuinka pieneltäkin näyttävä muutos voi viedä

vuosia. Mutta pienet muutokset alkavat kertaantua, ja kun katsoo pidemmällä perspektiivillä, muutos onkin suuri. Erityisesti ajatusten tasolla kaupunki on muuttunut paljon näinä vuosina. Moni muutos on vielä pahasti kesken, mutta kävellessä Vallilanlaakson viherradan vartta, polkiessa Vantaanjoen yli Viikinbaanaa tai kiivetessä Veräjämäen uuden suojelalueen rinteitä voi jo aistia sen kaupungin, jossa lapsemme tai heidän lapsensa tulevat asumaan. Kuinka paljon parempi se on kuin kaupunki, jossa itse kasvoimme.

KIIITOKSET

Tämä kirja ei olisi koskaan syntynyt ilman apua lukuisilta ihmisiltä. Suuret kiitokseni kaikille eri lukujen luonnoksia internetissä luke-neille ja kommentoineille, kaikille joukkorahoitukseen osallistuneille sekä kanssani kirjan aihepiiristä keskustelleille!

Erityisesti haluan kiittää vaimoani Annaa käsikirjoituksen kommentoinnista ja toimituksellisista huomioista, Vision Lukas Korpelaista ja Katja Alvoittua projektihallinnasta kirjan saamiseksi pakettiin ja Jari Vistoa työtilan tarjoamisesta projektin alkuvai-heessa. Sisällöllisestä sparraamisesta ja tuesta kiitokset Outi Silf-verbergille, Maaria Parrylle, Julianna Kentalalle, Sameli Sivoselle, Ulla Tapaniselle ja Mikko Särelälle. Kiitän myös Jonatan Hildeniä infografiikasta ja Jyri Öhmania ja Mari Huhtasta kauniista taitosta sekä kannesta. Kanssanne on aina ilo tehdä töitä.

Lisäksi kiitän kirjan 91:tä joukkorahoittajaa ja heistä erityisesti Kari Koskista, Juuso Rusasta, Elmo Allénia, Joonas Miiluniemeä, Jouko Aunimoa, Atte Rättiä, Antti Kososta, Jani Moliisia, Risto Karirantaa ja Veikko Eevaa!

Anni Sinnemäkeä kiitän kokoavasta näkökulmasta koko aihe-piiriin sekä esipuheesta. Osmo Soininvaaraa puolestaan hankkeen esiin nostamisesta ja kannustamisesta sekä siitä, että hänen bloginsa aikoinaan herätti minut miettimään kaupunkisuunnittelua systeemi-sesti. Ilman heistä kumpaa tahansa tätä kirjaa ei luultavasti olisi syntynyt.

KIRJALLISUUTTA

Suurin osa käyttämistäni numerotiedoista on peräisin Tilastokeskukselta tai erilaisista Helsingin kaupungin julkaisuista. En ole lähteistänyt näitä erikseen, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, koska numerotrivialien rooli tässä kirjassa on enemmänkin konkretisoida argumentteja, kun pääkysymys on ajattelutapa ja näkökulma.

Sen sijaan tarjoan listan kirjallisuutta, josta oma ajatteluni on suurelta osin peräisin, tai joka ainakin tarjoaa mahdollisuuden syventyä kunkin luvun kysymyksiin tarkemmin. Jokaisesta luvusta kun voisi helposti kirjoittaa oman kirjansa.

Jan Gehl: *Ihmisten kaupunki (Cities for People)*, 2010

Jan Gehl on tanskalainen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija. Hänen kirjansa *Ihmisten kaupunki* sekä sen aiempi versio *Life Between Buildings* ovat ihmislähtöisen kaupunkisuunnittelun klassikoita. Kirjassa kerrotaan, miten hyvää kaupunkia tehdään lähtien periaatteista ja päätyen havaintopsykologian kautta hyvin konkreettisiin suosituksiin.

Jane Jacobs: *The Death and Life of Great American Cities*, 1961

Jane Jacobs oli newyorkilainen toimittaja ja kansalaisaktivisti. Hänen pääteoksensa *Death and Life of Great American Cities* kuvaa, miten Yhdysvaltojen suurten kaupunkien suunnittelua tehtiin 1950-luvulla, mikä kaikki siinä oli pielessä ja miten kaupungeja oikeastaan pitäisi suunnitella. *Death and Life* on kaiken myöhemmän urbanismin kantateos, jonka ajatuksista suurin osa on edelleen täysin ajankohtaisia, vaikka esimerkit ovatkin aivan toisesta maailmasta.

Seppo Laakso ja Heikki Loikkanen: *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*, 2004

Loikkasen ja Laakson teos kuvaa kaupunkitaloustieteen peruskäsitteet ja mallit sekä havainnollistaa niitä suomalaisilla aineistoilla. Jos haluat perehtyä lisää siihen ajattelutapaan, jota käytin luvussa 2.2 Missä ihmiset haluavat asua – hintatiedon hyödyntäminen, niin tästä teoksesta on hyvä aloittaa.

Leslie Kern: *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*, 2019

Kern analysoi valtasuhteita ja miten ne muovaavat kaupunkitilaa ja toisaalta, miten kaupungin rakenne vahvistaa taas valtasuhteita. Käsittelytapa pohjaa vahvasti henkilökohtaiseen kokemukseen, mikä mainittakoon varoituksena sellaista vierastaville. Suomalaisen ja hieman konkreettisemmän johdannon aiheeseen saa Helmi Helanderin opinnäytetyöstä *Feministinen kaupunkisuunnittelu – Miksi sukupolien huomioon ottaminen suunnittelussa on tärkeää?*

Otso Kivekäs, Osmo Soininvaara, Mikko Särelä, Mari Holopainen: *Seuraavat 400 000 helsinkiläistä*, 2012

Kirjoitimme 13 vuotta sitten kuntavaalien alla pamfletin siitä, miten Helsingin kasvua pitäisi ohjata. Tavoite oli kääntää hajautuva kaupunkikehitys tiivistyväksi, missä myös osittain onnistuimme. Kirjaa kirjoitettaessa Helsingin seudulle ennustettiin 430 000 asukkaan kasvua vuoteen 2035 mennessä, mistä kirja sai nimensä. Tuosta kasvusta on toteutunut jo 300 000, ja tätä menoa ennusteen asukasluku toteutuu jo 2030.

Useimmat tämän kirjan kaupungin kasvua ja liikennettä koskevat ajatuksen olivat jossain muodossa mukana jo *Seuraavassa 400 000 helsinkiläisessä*.

Daniel Knowles: *Carmageddon*, 2023

Knowles kuvaa lukuisista eri näkökulmista, millä tavoin fiksaatio autoihin ja niiden asettaminen etusijalle tuhoaa yhteiskuntaa ja ihmisiä. Kirja on amerikkalainen sekä esimerkeiltään että esitystavaltaan, mutta suurin osa autokaupungin ongelmista on samoja täälläkin, vaikka ei onneksi samassa mittakaavassa.

David Sim: *Pehmeä kaupunki – hyvän kaupunkielämän perusteet (Soft City – Building Density for Everyday Life)*, 2019

David Sim on Gehlin pitkäaikainen työtoveri, joka kirjassaan *Pehmeä kaupunki* tuo vielä lisää konkretiaa Gehlin ajattelutavan ympärille. Kirjaa voi käyttää manuaalina kaupunkitilan suunnitteluun.

Donald Shoup: *The High Cost of Free Parking*, 2005

Shoup on kalifornialainen kaupunkisuunnittelija ja ekonomisti. Hänen teoksensa käsittelee parkkinormin ja ilmaisen pysäköinnin ongelmat hyvin kattavasti ja on markkinaehtoisien pysäköinnin raamattu, jonka vaikutuksesta moni Yhdysvaltojen kaupunki on sittemmin luopunut parkkinormista osittain tai kokonaan.

Osmo Soininvaara, Mikko Särelä: *Kaupunkien voitto*, 2015

Soininvaaran ja Särelän pamfletti kuvaa kaupunkien elinvoimaa ja kasvua Suomessa sekä tekee suosituksia, millaisilla hallinnollisilla muutoksilla kaupunkien elinvoimaa voitaisiin vahvistaa. Suurin osa kymmenen vuoden takaisista suosituksista on edelleen ajankohtaisia.

Tiitu Takalo, Tiina Männistö-Funk: *Polkimilla – nyt, ennen ja tulevaisuudessa*, 2023

Takalo ja Männistö-Funk kuvaavat kaupunkihistoriallisessa sarjakuvassaan, miten pyöräliikenteen rooli on kasvanut Suomessa 1900-luvun alkupuolella, miten se on kutistettu ja työnnetty marginaaliin 1900-luvun toisella puoliskolla ja miten se lähtee taas nousuun. Sarjakuva on suotta aliarvostettu tietokirjaformaattina. Polkimilla on erinomainen ja sujuva avaus kaupunkipyöräilyn mahdollisuuksiin.

Jarret Walker: *Human Transit*, 2011 (uudistettu laitos 2024)

Walker kuvaa joukkoliikenteen suunnittelun lähtökohdat, mahdollisuudet ja ristiriidat hyvin selkeästi ja kansantajuisesti. Kirja on suositeltavaa luettavaa kaikille, joita kiinnostavat joukkoliikennejärjestelmät. Walker itse suunnittelee ennen kaikkea bussiliikennettä, mutta peruseriaatteet pätevät myös raiteilla.

KAUPUNGIN VOIMAKAS KASVU VOIDAAN YHDISTÄÄ KAUPUNKI-
LUONNON SUOJELUUN. SUURIN HAASTE TÄSSÄ ON AUTOILUUN
KÄYTETTY TILA, JOTA ON PAKKO VÄHENTÄÄ.

Kuinka rakennetaan vihreä kaupunki -kirja kokoaa yksiin kansiin kaiken, mitä Otso Kivekäs on urallaan aktivistina ja Helsingin suunnittelun ytimessä oppinut kaupungin rakentamisesta. Kirja kuvaa kaupunkisuunnittelun teesit, joiden avulla rakennetaan toimivaa, viihtyisää ja ekologisesti kestävästä kaupunkia.

Vaikka fokus on Helsingissä, kirja on suunnattu kaikille, jotka haluavat ymmärtää 2000-luvun vihreää kaupunkiajattelua Suomessa, sekä kaikille, jotka ovat kiinnostuneita kaupunkisuunnittelusta ylipäänsä.

”Otso on pohtinut kaupunkisuunnittelun kysymyksiä syvällisesti. Kirja on arvokas puheenvuoro kaupunkisuunnittelusta käytävään tulehtuneeseen, mutta samalla pinnalliseen keskusteluun.”

– Osmo Soininvaara

Otso Kivekäs on helsinkiläinen vihreä kaupunginvaltuutettu ja kaupunkiaktiivi. Hän on toiminut politiikassa yli kymmenen vuoden ajan ja työskennellyt etenkin kaupunkisuunnittelun parissa muun muassa Helsingin kaupunkiympäristölautakunnan jäsenenä.



KANSI: MARI HUHTANEN JA JYRI ÖHMAN / KILDA

OTSON KUVA: RAISA KYLLIKKI RANTA

ISBN 978-952-5078-55-8

KL 34.5

AJATUSPAJAVISIO.FI

VISIO
ajatuspaja