



Suunnitellun Kauppakeskus Zatelliitin maastoa Kempeleessä.

Paavo Littow

Kaupan suuryksiköt kaavoituksen kannalta

KAUPAN SUURYKSIKÖIDEN sijoitumisesta käydään vilkasta keskustelua kautta maan. Oulun seudulla puhe on koskettanut etupäässä ns. Ideaparkia Kiimingissä ja Zatelliitti-hanketta Kempeleessä. Kauppiaiden, kiinteistöjalostajien ja rahoittajien mielenkiinto kohdistuu kaupunkiseutujen säteittäisväylien solmukohtiin. Niihin alkaa ilmestyä myös ns. viihtymiskeskuksia.

Yhdyskuntarakenteen kannalta huonoakin ratkaisua sitten puolustetaan muilla kuin kaavoituksellisilla perusteilla, mm. työllisyysperusteilla. Tärkeää sekin on, mutta on kiinnitettävä huomiota laajempiinkin tavoitteisiin: millaiseen yhdyskuntarakenteeseen tulisi pyrkiä, miten turvataan palvelujen saatavuus, miten liikenne voitaisiin järjestää tarkoituksenmukaisesti ja turvallisesti tai miten päästäisiin autoriippuvuudesta.

Periaatteita

Kun ei tunneta kaavoituksen periaatteita, helposti luullaan, ettei niitä olekaan. Kuitenkin yhdyskuntarakenteen luomisessa

Yhdyskuntarakenteella on suuri merkitys liikennetarpeen syntymiseen. Autoriippuvuuden vähentämiseksi pyritään kaupunkirakenteen tiivistämiseen.

Toisaalta liikemaailma koko ajan pyrkii rakentamaan suuria marketteja ja ns. viihtymiskeskuksia taajamien ulkopuolelle. Liikennetarve ja pakokaasut vain lisääntyvät ellei kaavoituksen kautta saada apua.

on tiettyjä lakisäätteisiä periaatteita. Ne on sanottu maankäyttö- ja rakennuslaissa (L 132/1999). Lisäksi on olemassa vuosisaisemat perinteet ja ohjeet. Ne konkretisoituvat maankäytön suunnittelua ohjaavissa kaavoissa.

Vaikka vuosien kuluessa periaatteet ovat muuttuneet, kuitenkin eräät ovat pysyneet samoina. Hyvän ei ole pidetty sitä, että kaupunkiseutu laajenee vuosirengas vuosirengaskaalta, kuin kasvava puu. Parempana on pidetty ns. hajakeskitettyä kaupunkirakennetta. Siinä ”kaupunki muistuttaa pientä aurinkokuntaa, jossa keskusaurinkoa ympäröi joukko toisistaan

erillisiä planeettoja. Näin menetellen koetetaan ehkäistä keskushakuisvoiman kasvamista liian suureksi.” (Meurman-Ervi: Oulun yleiskaava, v. 1951.)

Tällaisesta rakennemallista on käytetty myös nimeä ”tytärkaupunkimalli” tai ”puutarha-kaupunkimalli”, joka koostuu lähiöistä, joilla on omat keskuksensa (ks. oheinen kuvio). Niiden tulisi olla sitä suuruusluokkaa, että niistä on saatavissa päivittäiset palvelut. Lähiöiden tunnumassa edellytetään sijaitsevan myös työpaikka-alueita.

Nykyinen Oulun seudun yleiskaava näyttää perustuvan ns. sormimalliin,

“Tieviranomaisten tulisi olla liikenne-turvallisuusasiassa maan suola ja pitää huolta, ettei moottoritiestä tule lyhytmatkaisen ja hitaan asiointiliikenteen väylä.”

jossa kaupunkiseudun kasvua kuvaavat ”vuosirenkaat” ovat venyneet pääteiden suunnassa 20–30 km kaupunkiseudun pääkeskuksesta ulospäin. Se on vain muunnos em. vuosirengasmallista. Toituneelle kehitykselle ei mitään voida, mutta sitä voitaisiin tervehdyttää siten, että pääteiden suunnassa olevien lähiöiden keskustamuodostusta edistetään kaikin käytettävissä olevin keinoin.

Huoli ilmaston muutoksesta on synnyttänyt pyrkimyksen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Se on päämääränsä mukainen tavoite, mutta väärin sovellettuna se voi johtaa myös päinvastaiseen tulokseen.

Esimerkki hajakeskitetystä ja keskitetystä kaupunkirakenteesta

• Tapaus 1. Hajakeskitetty yhdyskuntarakenne.

On neljä kuntaa A, B, C ja D. Niissä kussakin on neljä asuntoaluetta 3 km:n etäisyydellä omasta kuntakeskuksesta eli asuntoalueita on yhteensä 16 kpl (a–p). Kullakin asuntoalueella on 100 työssäkävijää (pendelöijää). Niiden työpaikat sijaitsevat oman kuntansa keskustassa A, B, C ja D.

Työssäkäyvät aiheuttavat päivittäin matkoja: $100 \text{ henkilöä} \times 3 \text{ km} \times 4 \times 4 \times 2 \text{ (edestakaisin)} = \text{yhteensä } 9\,600 \text{ henkilökilometriä/työpäivä.}$

• Tapaus 2. Keskitetty yhdyskuntarakenne.

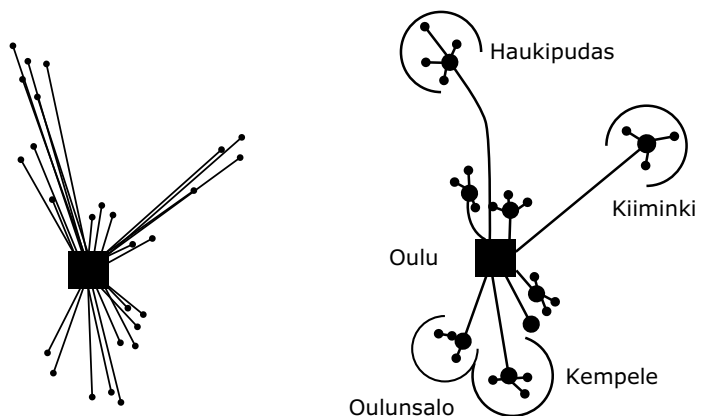
Kunnat on yhdistetty yhdeksi kunnaksi E. Asukkaat asuvat edelleen 16 asuntoalueella (a–p), mutta käyvät työssä pääkeskuksessa E.

Keskitetyssä yhdyskuntarakenteessa työssäkävijät aiheuttavat matkoja päivittäin yhteensä 26 800 henkilökilometriä.



Kaupan suuryksiköiden sijoittumisesta käydään vilkasta keskustelua kautta maan. Oulun seudulla puhe on koskettanut etupäässä ns. Ideaparkia Kiimingissä (1) ja Zatelliitti (2)- ja Zeppelin (3) -hanketta Kempeleessä. Kauppiaiden, kiinteistönjalostajien ja rahoittajien mielenkiinto kohdistuu kaupunkiseutujen säteittäisväylien solmukohtiin. Niihin alkaa ilmestyä myös ns. viihtymiskeskuksia.

NYT KIRJOITTAJAN EHDOTUS



Sormimalli

Tytärkaupunkimalli

Liikenne kahdessa Oulun seudun kehitysmallissa.

Keskitetty yhdyskuntarakenne aiheutti tässä vertailussa 2,8-kertaisen määrän liikennetarvetta hajakeskitettyyn verrattuna. Toisin sanottuna: siirtyminen keskitetystä rakenteesta hajakeskitettyyn vähentäisi liikennetarpeen puoleen. Oleellista tietysti on, että kuntien työ-paikkaomavaraisuus vastaa asukasmääriä.

Nämä suhdeluvut antavat viitteitä polttoaineiden kulutuksesta ja hiilidioksidipäästöjen määrästä eri vaihtoehdoissa.

Jos ajoneuvokustannukseksi otetaan 0,4 euroa/henkilökilometri ja 3 km:n matkat oletetaan kuljettavaksi jalan tai polkupyörällä ilman kustannuksia, vertailukustannukset ovat Tapaus 1:ssä 0 euroa/työpäivä ja Tapaus 2:ssä 9 700 euroa/työpäivä.

Esimerkissä tarkasteltiin vain työmatkaliikenteen synnyttämää liikennetarvetta. Vastaavasti voidaan arvioida myös asiointiliikenteen tarvetta. Kaupan suuryksiköt tulevat mukaan.

Yhdyskuntarakenteella on siis merkitystä, mutta ratkaisussa on otettava huomioon paikalliset olosuhteet. Muutoin voidaan mennä ihan väärään suuntaan. Kaavoituksen merkitys on tullut entistä tärkeämmäksi. Kaavoituksessa tarkastelukulmaa tulisi laajentaa yhdyskunta-talou-

delliseen suuntaan. Uusia argumentteja tarvitaan.

Palataan vanhoihin kaavoitusperiaatteisiin. Nykyaikaiset liikenneväylät on jäsennöitävä erilaisia kulkunopeuksia silmälläpitäen. On nopealle liikenteelle tarkoitettuja valtakunnallisia pääväyliä (mm. moottoriteitä), hitaammalle liikenteelle tarkoitettuja paikallisteitä, kokoojakatuja ja asuntokatuja sekä kevyelle liikenteelle tarkoitettuja teitä. Tämä jäsentely on välttämätöntä liikenteen välityskyvyn, turvallisuuden ja taloudellisuuden vuoksi.

Kaavoituksessa oleellinen pyrkimys on, että päivittäiset matkat, työ-, koulu- ja asiointimatkat, tehdään jalan tai polkupyörällä niin suuressa määrin kuin mahdollista. Jotta lähioiden liikekeskukset olisivat saavutettavissa kevyen liikenteen keinoin, ne on sijoitettava asutuksen sisälle eikä ulkopuolelle jonkun päätien varteen. Päivittäistavaramyymälöitä ei saa suunnitella niin suuriksi, etteivät ne mahdu lähion sisälle. Kaavoituksen vanha periaate "lastenvaunu-etäisyys" on otettava uudelleen käyttöön.

On otettava huomioon, miten uusi hanke vaikuttaa olemassa olevien palvelujen säilymiseen.

Kempeleen Zateelliitti-hanke

Kempeleen kauppakeskushanke perustuu siihen, että asiakkaat vedetään moottoritiltä (vt 4 eli E 75). Näin muuallakin. Tällaisessa ajatuksessa on jotain samankaltaisuutta merirosvouksen kanssa. Vaikka vanhalla ajalla kaikki kaupakansat harjoittivat merirosvousta, ei sitä enää hyväksytty.

Koska Zateelliitti-hanke on melko myöhäsyntyinen, siihen sisältyy muitakin, vielä ratkaisemattomia kaavoituksellisia ongelmia, yhteensopimattomuutta vanhojen kaavojen kanssa.

Kempeleen kunnan tulisi luopua Zateelliitti-hankeesta ja sen asemesta vahvistaa vanhaa kuntakeskustansa. Tilaa siellä on.

Tieviranomaisten tulisi olla liikenneturvallisuusasiassa maan suola ja pitää huolta, ettei moottoritiltä tule lyhytmatkaisen ja hitaan asiointiliikenteen väylä. Vai onko tässäkin asiassa kokonaisvastuu kaavoittajalla. Lisäliittymää moottoritille en sallisi. (Kempele oli ensimmäisiä kaavoituskohteeni puoli vuosisataa sitten.)

Kiimingin Ideapark

Kiimingin Ideaparkissa on hyvää se, että yksityinen aloitteellisuus ja kunnan aktiivisuus ovat löytäneet toisensa. Se keventää myös keskushakuisuutta pääkeskuksessa Oulussa, mutta Ideapark on vastoin maakuntakaavaa, yleiskaavaa ja asemakaavaa. Niiden muuttamista on tarkasteltava kokonaisvaltaisesti. On muistettava, että yleinen etu menee tai ainakin pitäisi mennä yksityisen intressin edelle. Yleinen etu osoitetaan em. kaavoissa.

Pyrittäköön siihen, että Ideaparkin avulla muodostetaan Jäälän asuntoalueesta sellainen "tytärkaupunki" kuin esimerkiksi Espoon Tapiola on. Sijoitetaan Ideapark 3-5 km pohjoisemmaksi Jäälän taajaman yhteyteen. Koska Kuusamontielle (vt 20) kaavoissa jo on varattu kylän ohittava linjaus, Ideapark voitaisiin sijoittaa nykyisen Kuusamontien länsipuolelle, mutta

"Maakuntakaavoittajien eli entisten seutu-kaavoittajien on lujalla kädellä kyettävä ohjaamaa maankäyttöä yleisen edun vaatimaan suuntaan."

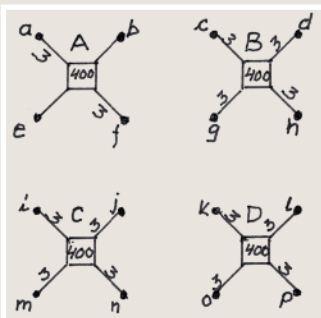
PÄIVITTÄISET TYÖMATKAT

HAJAKESKITETTY YHDYSKUNTARAKENNE

Asuntoalueita (a-p) 16 kpl
kussakin työssäkäyviä 100 henkeä
yhteensä 1 600 henkeä
Työpaikat kuntakeskuksissa A, B, C ja D
Työmatkat 3 km

Päivittäisiä matkoja:

100 henkilöä × 3 km × 4 × 4 × 2 =
yhteensä 9 600 henkilökilometriä

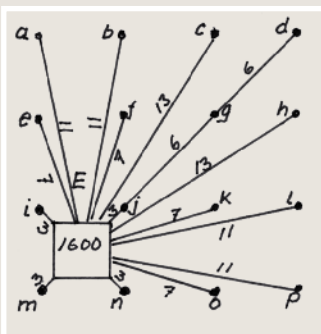


KESKITETTY YHDYSKUNTARAKENNE

Asuntoalueita (a-p) 16 kpl
kussakin työssäkäyviä 100 henkeä
yhteensä 1 600 henkeä
Työpaikat keskuksessa E
Työmatkat kuten kuviossa, km

Päivittäisiä matkoja:

100 henk. × 3 km × 4 × 2 = 2 400 henk. km
100 henk. × 7 km × 4 × 2 = 5 600 henk.km
100 henk. × 9 km 1 × 2 = 1 800 henk.km
100 henk. × 11 km × 4 × 2 = 8 800 henk.km
100 henk. × 13 km × 2 × 2 = 5 200 henk.km
100 henk. × 15 km × 1 × 2 = 3 000 henk.km
yhteensä 26 800 henkilökilometriä.



Jos kustannukseksi arvioidaan 0,4 euroa/henkilökilometri ja 3 km:n matkat oletetaan kuljettavaksi jalan tai polkupyörällä, vertailukustannukset ovat hajakeskitetty yhdyskuntarakenne 0 euroa/työpäivä keskitetty yhdyskuntarakenne 9 760 euroa/työpäivä.

”Kun ei tunneta kaavoituksen periaatteita, helposti luullaan, ettei niitä olekaan.”

tulevan ohitusten itäpuolelle. Näin Jäälin liikekeskus ja Ideapark muodostaisivat ehjän kokonaisuuden ja tukisivat toisi-
aan. Jäälin palveluvarustus kohoaisi ja Ideapark saisi tarpeellisen tukiasutuksen vierelleen. Välyttäisiin siltä, että lopul-
lisessa ratkaisussa Ideapark ja Jäälin kes-
kusta jäisivät eripuolille valtatieä kuten
nyt uhkaa käydä. Lisäasutukselle löytyisi
vielä tilaa.

Samalla se alue, jolle Ideapark on nyt
ajateltu, voitaisiin säilyttää teollisuus- ja
varastoalueena Välikylän nykyisen kaa-
van mukaisesti. Uskon, että sellaisista
varauksista tulee Oulun seudulla puu-
tetta, sillä niitä näyttää olevan Oulun
kaavoissa kovin vähän ja nekin melko
huonopohjaisia.

Kaavoitukseen uutta virtaa!

Kaupan suuryksikköjen sijoittuminen
on useimmiten seudullinen asia. Siinä
suhteessa meillä on ollut vallalla liberaal-
inen, ”antaa mennä” -henki. Maailma on
muuttunut tai on muuttumassa. Tuskin
palataan halvan öljyn aikaan. Hiilidioksi-



Tekn. tri Paavo Littow on toi-
minut kaavoittajana Oulun maan-
mittaustoimistossa, Oulun läänin-
hallituksen suunnittelupäällikkönä
ja kaavoitustoimiston päällikkönä
sekä Alue- ja yhdyskuntatalouden
(sivutoimisena) dosenttina Oulun
yliopistossa. Väitöskirja vuodelta
1978 käsittelee yhdyskuntakus-
tannuksia.

dipäästöjä on vähennettävä jne. Sääntelyä
siis tarvitaan.

Yhdyskuntarakentamisessa vaaditaan
siirtymistä kohti eheyttä ja kohti tiivistä
kaupunkirakennetta. Parempi olisi puhua
yhdyskuntarakenteen tervehdyttämisestä,
jolloin mukana on asumisen, työpaikko-
jen ja palvelutoimintojen keskinäinen
sijoittelu, lähelle toisiaan. Kaavoituksen
merkitys tulee entistä tärkeämmäksi kai-
killa sen tasoilla.

Maakuntakaavoitus on ollut lähinnä
seuranta. Se ei riitä. Maakuntakaavan
ohjailuvuutta tulisi parantaa, mutta sil-
loin eteen nousee kysymyksiä: löytyykö
päättäjiltä ymmärtämystä, löytyykö nä-
kemystä pitkän aikavälin asioissa ja onko
kaavoituksen asiantuntijoilla rohkeutta
vai onko kaavoituksen koko organisaatio
pantava uusiksi.

Nämä ovat valtakunnallisia kysymyk-
siä. Urbanisaatio kokonaisuudessaan
olisi ajat sitten tarvinnut tehokkaampaa
ohjailua. Maakuntakaavoittajien eli entisen
seutukaavoittajien on lujalla kädellä
kyettävä ohjaamaan maankäyttöä yleisen
edun vaatimaan suuntaan.

Kunnan kaavoituksessa ongelmana on
se, että olkoon kaavoittaja kunnan virka-
mies tai konsultti, hänen on laulettava sen
lauluja, kenen leipää syö. Tämä selittää,
miksi kaavoittajat kautta maan ovat niin
hiljaa. Kunnissa ratkaisijan asemaan
nousee henkilö tai henkilöryhmä, jolla
kaavoitusalan tietämys saattaa olla tosi
vähäistä. Sitä paitsi päättäjät kenties jo
ovat tulleet sitoutuneeksi ajamaan jonkun
ryhmän etua eikä yleistä etua. Kysymys
riippuvuussuhteista tai kiitollisuuden
velasta on jäänyt liian vähälle huomiolle.
Fysiikasta tunnettu yhtyvien astiain laki
kaavoitukseen sovellettuna johtaa virheel-
liseen yhdyskuntarakenteeseen.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa ym-
päristöviranomaisten asema on tehty
melko heiveröiseksi. Alan asiantuntijoilta
ratkaisuvallta on siirretty kunnille, joissa
ratkaisuja tehdään muilla kuin kaavoit-
uksellisilla perusteilla. Absurdi tilanne.
Säädökset ovat ajalta, jolloin uusliberaalit
ajatukset olivat vahvasti esillä ja sääntelyä
pelättiin ja paheksuttiin. Nyt tarvittai-
siin kaavoitusta koskevien lakipykälien
”päivityksiä” taaksepäin eli yleisen edun
vaatimaan suuntaan.

**Kirjoittaja on tekniikan tohtori.
Sähköposti
paavo.littow@dnainternet.net.**

Venetsian biennaalista on tullut keskeinen maailmanlaajuinen kaupunkikehittämisen kohtaamispaikka. Aiemmin kuvataiteisiin, arkkitehtuuriin ja elokuvaan keskittynyt maailmannäyttely on yhä enemmän globaaleja manifesteja tuottava kokonaisuus. Ilmastonmuutos, kestävä kehitys ja yhteisöllisyys vaativat uusia elämänmuotoja. Suomalaisilla on paljon annettavaa maapallon tulevaisuuteen, samoin kuin opittavaakin.

VENETSIAN BIENNAALI on jatkuva kuvataiteiden, arkkitehtuurin ja elokuvien maailmannäyttely. Vuodesta toiseen jo yli sadan vuoden ajan originelli Venetsian kaupunki on ollut lähinnä länsimaisen taide-elämän näyttelyiden kohtaamispaikka. Samalla kun aiempia näyttelyitä puretaan ja arvioidaan niin uusista tulevista näytte-
lyistä kohistaan ja arvuutellaan. Venetsia
vetää vuosittain yli 13 miljoonaa vieraili-
jaa , useimmat turisteja, monet kuitenkin
myös kiintoisien biennaalinäyttelyiden
katsojia. Kulttuuri on yhä enemmän laa-
jeneva elinkeinohaara.

Näyttelykaupunkina Venetsia on mitä
mainioin. Ydin alueella ei ole autoja,
hällisevää liikennettä, katukuva ilman
räikeitä mainosvaloja luo hiljaisen eri-
laisen kaupunkitunnelman. Toimiva
joukkoliikenne ruuhkaisina aikoinakin
toimii vesiteitse tehokkaasti vesibusseilla
tiheän laituriverkoston turvin. Kaupun-
kiarkkitehtuuri rakennusten sekä sisältä
ja päältä on pysäytetty 1700-luvulle, joka
ihastuttaa nykyajan kaupunkikeskustojen
uudistamisen aikaan. Kirkkojen, palatsien
ja museoiden kerronta noudattaa histori-
allista kehitystä.