

Tiiviin ja matalan asuinalueen suunnittelu ja toteutus – esimerkkinä Lahden Karisto

RAKENNETTU
YMPÄRISTÖ

**Liisa Ilveskorpi
Jani Päivänen
Pentti Murole
Tero Vanhanen
Päivi Airas**



Tiiviin ja matalan asuinalueen suunnittelu ja toteutus – esimerkkinä Lahden Karisto

Liisa Ilveskorpi
Jani Päivänen
Pentti Murole
Tero Vanhanen
Päivi Airas

Helsinki 2007

YMPÄRISTÖMINISTERIÖ



SUOMEN YMPÄRISTÖ 17 | 2007
Ympäristöministeriö
Asunto- ja rakennusosasto

Taitto: Leila Haavasoja
Kansikuva: Päivi Airas
Sisäsivujen kuvat: Tero Vanhanen, Päivi Airas, Jani Päivänen,
Liisa Ilveskorpi

ISBN 978-952-11-2692-5 (PDF)
ISSN 1796-1637 (verkkokj.)

ESIPUHE

Eri puolilla Suomea on käynnistynyt tiiviiden ja matalien asuinalueiden rakentaminen. Kokemuksista on laadittu useita julkaisuja, joissa kuvataan toteutettuja ratkaisuja. Tämän julkaisun tavoitteena on täydentää julkaisusarjaa erityisesti tiiviin ja matalan asuinalueen katutilan muodostumisen näkökulmasta. Kariston puutaloalueen kaksi ensimmäistä kaava-alueita Järvenpää ja Rantakylä ovat julkaisussa esimerkkikohteena. Näillä alueilla katutilojen muodostumista, mitoitusta ja toiminnallisuutta on erityisesti kehitetty sekä kaavoitus- että suunnitteluvaiheessa. Karistossa pääosa rakennuksista toteutetaan omatoimisina pientaloina, mikä asettaa katutilan muodostumiselle erityisiä haasteita myös liikennealueiden suunnitteluun.

Kariston rakentaminen alkoi kesällä 2004 ja alueen valmistuminen on ajoitettu vuodelle 2016. Raporttia viimeisteltäessä joulukuussa 2006 Kariston kaupunginosassa asuu lähes 400 asukasta ja aikanaan alueen valmistuessa asukasmäärä tulee olemaan 7 000 – 10 000. Tällä erää projektialueen 850 hehtaaria vasta reilu kymmenesosa eli lähes 95 hehtaaria on kaavoitettu. Niistä asumiseen tarkoitettujen kortteleiden osuus on 30 hehtaaria. Raporttia valmisteltaessa valmiina tai rakenteilla on ainoastaan yksityisten toteuttamia omakotitaloja. Ensimmäisiä tuottajamuotoisia rakennuskohteita alettiin rakentaa syksyllä 2006.

Jo tässä vaiheessa on opittu, että katutilan toimivuus olisi selvitettävä perin juurin jo kaavoitusvaiheessa. Kaavoituksessa on luotava alueen suuntaviivat myös katujen luonteen suhteen ja tehtävä selväksi, tarvitaanko tavanomaisesta poikkeavia toimintatapoja tai uusien toimintamallien kehittämistä. Toisena tärkeänä huomiona tuli esiin tarve tarkastella rakennusten sovittamista luontevasti monimuotoiseen maastoon ja katutilaan. Kolmantena huomiona voi todeta, että omatoiminen rakentaminen luo mahdollisuuden monimuotoiselle ja rikkaalle kaupunkikuvalle, mutta edellyttää vahvaa koordinoivaa otetta, jotta kokonaiskuvasta muodostuu hallittu. Selvityksessä etsittiin myös tapoja tukea asuinalueen yhteisöllisyyden kehittymistä kaduilla ja aukioilla. Tällöin on tärkeää löytää uusia toimintamuotoja kaupungin ja asukkaiden yhteistyölle.

Selvityksen ovat laatineet WSP Finland Oy:stä sis.arkkit. Liisa Ilveskorpi, VTM Jani Päivänen, DI, prof. Pentti Murole sekä arkkitehti Tero Vanhanen VVO:sta (tätä ennen Suunnittelukeskus Oy:stä, aiemmin Lahden kaupungin maankäytössä kaavoitusarkkitehti vastuunaan Kariston alueen suunnittelu).

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet ympäristöministeriöstä yliarkkitehti Aila Korpivaara, yli-insinööri Leena Silfverberg sekä yliarkkitehti Harri Hakaste.

Kariston suunnittelun edetessä ja alueen rakentuessa on tullut esiin runsaasti uusia kokemuksia, joiden valossa alkuvaiheen suunnitteluvisiota on voitu arvioida. Raporttiin kirjatut kommentit ovat peräisin Kariston suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavilta Lahden kaupungin viranomaisilta. Kariston alkuperäisen kaavoittajan siirryttyä muihin tehtäviin hänen työnsä jatkaja arkkitehti Päivi Airas on koonnut lahtelaisten kommentit. Niitä ovat antaneet liikenneinsinööri Matti Hoikkanen, katurakennuspäällikkö Reima Kauppinen sekä katusuunnitteluinsinööri Olli Kautonen.

Tässä tilanteessa voidaan tehdä alustavia johtopäätöksiä siitä, missä asioissa Karistossa on onnistuttu ja miten toteutus tulee poikkeamaan alkuperäisistä suunnitelmista ja ideoista. Näitä johtopäätöksiä voidaan hyödyntää tiiviiden ja matalien asuinalueiden tulevassa suunnittelussa.

Julkaisun lukuohje

Tämä julkaisu poikkeaa tavanomaisesta ohjejulkaisusta, joten muutama sana sisällön luonteesta. Julkaisussa yhdistyy eri näkökulmia Karistoon: Kariston suunnittelussa mukana olleet konsultin asiantuntijat, Lahden kaupungin suunnittelijat sekä ympäristöministeriön työryhmä. Tällä tavoin eri vaiheissa osallistuneiden henkilöiden näkemykset kohtaavat ja rinnastuvat.

Kirjoittajista suurin osa on siis toiminut eri vaiheissa Kariston suunnittelijoina. Kunkin luvun alussa on ilmoitettu kirjoittajan nimi. Oleellista sisältöä ovat lisäksi Kariston toteuttamisesta vastaavien lahtelaisten viranomaisten kommentit suunnitteluvaiheen visioiden ja periaatteiden toteutumisesta käytännössä. Kunkin luvun lopussa on projektipäällikkö Päivi Airaksen kokoamia Lahden kaupungin edustajien kokemuksia ja kommentteja, jotka perustuvat Kariston myöhempisiin vaiheisiin.

- Lahtelaisten virkamiesten kommentit on esitetty vaaleankeltaisella pohjalla. Teksti kursivoituna.

- lahtelaisten yhteenvetokommentit lukujen lopussa on esitetty keltaisessa puhekuplassa. Teksti kursivoituna.

Muutamassa kohdain on esitetty Kariston alueen asukkaiden näkemyksiä ja palautteita. Ne erottuvat vaaleansinisinä puhekuplina.

Tällä ratkaisulla on haluttu korostaa julkaisun luonnetta: se on pikemmin kooste eri tahojen ja tiettyjen henkilöiden tulkinnoista kuin yksiselitteinen suunnitteluohje.

SISÄLLYS

Esipuhe	3
1 Kariston suunnittelun visiot ja todellisuus	7
1.1 Tavoitteet ja suunnittelun periaatteet	7
1.2 Suunnitteluprosessi ja markkinointi	15
1.3 Asukaslähtöisyyden ja yhteisöllisyyden toteuttaminen	20
2 Kariston kaavoituksen erityispiirteet Järvenpään ja Rantakylän alueilla	26
2.1 Miljö ja yhteisöllisyys	26
2.2 Katujen, rakennusten ja maiseman sovittaminen yhteen.....	29
2.3 Alueelle muodostuvat palvelut	35
3 Kariston liikenneympäristö, katutyypit sekä kunnallistekniikan erityispiirteet	39
3.1 Katutila.....	39
3.2 Katutyypien kuvaus	40
3.3 Katutilojen mitoituksen liikennetekniset kriteerit	45
3.4 Tiiviin tilankäytön vaikutukset kunnallisteknisiin ratkaisuihin	50
4 Katu osana hyvää asuinmiljöötä	52
4.1 Kadun rakenteet ja materiaalit	52
4.2 Kortteliaukiot asukkaiden yhteistilana	54
4.3 Intiimiä tilaa tukevan viherympäristön muodostuminen	58
4.4 Valaistus viihtyisyys- ja turvallisuustekijänä	61
4.5 Esteettömyyden tavoite tiiviillä asuinalueella.....	63
5 Ympäristön ylläpito	65
6 Johtopäätökset	69
Yhteystiedot, joista saa lisätietoa	76
Kuvailulehti.....	77
Presentationsblad	78
Documentation page.....	79

1 Kariston suunnittelun visiot ja todellisuus

I.I

Tavoitteet ja suunnittelun periaatteet

Kariston suunnittelua aloitettaessa tiiviin ja matalan asuinalueen kehittäminen oli pääsemässä vauhtiin. Karistossa haluttiin painottaa rakennetun ympäristön viihtyisyyttä ja ihmisläheisyyttä, kyseenalaistaen totutut tekniset normit. Visiona oli taata oman talonsa rakentavien perheiden vapaus ja mahdollisuudet toteuttaa minuttaan osana harmonista ja viihtyisää asuinaluekokonaisuutta.

Visioon vaikuttavia ratkaisumalleja pohdittiin kaavoittajan, katu- ja ympäristörakentamisesta sekä kunnossapidosta vastaavien tahojen kesken. Tulevat asukkaat osallistuivat keskusteluihin yhteisissä tilaisuuksissa sekä nettiyhteyden avulla.

Kariston alueen kehittämisen vision arkkitehtina oli Tero Vanhanen, jonka suurella innostuksella ja paneutumisella ensimmäiset toteutusalueet Järvenpää ja Rantakylä saivat muotonsa. Hänen pohdintansa ja selvitystyönsä tuloksena syntyivät myös jäljempänä esitetyt tiiviin ja matalan asuinalueen rakentamisen periaatteet.

Kariston visio

Kariston alueen kaavoitusperiaatteena on tiivis ja matala puutalorakentaminen. Aihe on haastava ja ajan hermolla.

Kariston suunnittelu pohjautuu suureen innostukseen. Taustalla oli kriittinen havainto siitä, että asukkaan kannalta sekä asuntomarkkinoissa että kuntien suunnittelussa on ollut selkeitä puutteita. Markkinoilta puuttuu pientalokaupunki ja moninaisuus katutiloissa, taloissa ja viherympäristöissä. Tämä on toki tiedostettu jo laajalti viime vuosina. Rakennusyritysten lopulta herättyä urbaanin pientaloasumisen kysyntään on Kariston ohella Suomessa valmistumassa lukuisia muitakin ennakkoluuottomia tiiviin ja matalan rakentamisen 'koealueita'. Suunnittelusta on koettu olevan kateissa julkisten tilojen hierarkia. Se on perinteinen hyvän kaupunkisuunnittelun periaate, jonka tehtävänä on tuoda tilaan selkeyttä sekä lisätä liikkumisen elämyksellisyyttä ja liikkujan turvallisuutta. Hierarkia tarkoittaa ihmisten kokemusmaailman kannalta sitä, että julkiset, puolijulkiset ja yksityiset tilat hahmottuvat tilassa liikkuvalla selkeinä ja mielenkiintoisina. Se määrittää mitkä ovat julkisia satunnaisen kohtaamisen paikkoja, mitkä taas kokoontumispaikkoja tai yksinolon paikkoja. Tämä tukee luontevan yhteisöllisyyden syntyä.

Tämän on siis koettu puuttuvan, kun Kariston visiota on muodostettu. Yhdeksi tähän vaikuttavaksi piirteeksi tunnistettiin kunnallistekniikka urautuneine ratkaisuihin, joiden lähtökohtana on kunnossapitotoiminnan rationaalisuus. Toiseksi analysoitiin kaiken liikenevän tilan käyttö tonttimaaksi eli rakennusoikeuden maksimointi,

jolloin ei muodosteta julkisia ulkotiloja, kylläkin ylileveitä katutiloja. Tässä raportissa kerrotaan, kuinka Lahden Karistossa on toimittu toisin. Karistossa on pyritty luomaan ympäristöä, jossa lähtökohtana on sujuvan teknisen ylläpidon rinnalla rakennetun ympäristön viihtyisyys. Suunnittelun lähtökohtana oli, että rakennettu ympäristö voi itsessään toimia virkistysalueena. Kaupunkitilaa mitoittavaksi tekijäksi määritettiin kävelevä ihminen.

Rakentajien vapaus ja harmonisen kokonaisuuden syntyminen on tunnetusti vaikea sovittaa yhteen. Silti molempia pidetään suuressa arvossa. Tähän sekä asukkaille, kaavoittajille että muille asiantuntijoille tuttuun paradoksiin on haettu ratkaisua Kariston suunnittelussa. On haluttu toteuttaa ihmisläheinen pientalomiljöö, joka vastaisi vuosituhannen alun hallituksen asuntopoliittiseen strategiaan (Asuntopoliittinen strategia 2000-2003) kirjattua tavoitetta: "Ihmisläheistä tiivistä pientaloasumista pyritään lisäämään ja kerrostaloasumisessa suositaan rakennuskooltaan pienimuotoisia kaupunkimaisia aluekokonaisuuksia". Strategian tavoitteissa painottui myös sosiaalisen eheyden vahvistaminen sekä valinnaisuuden ja monimuotoisuuden lisääminen yhdyskuntasuunnittelussa, asuntorakentamisessa ja asumismuodoissa. Kariston visioon sisältyy suhteellisen urbaanin rakenteen lisäksi myös väljempien, omaleimaisten huvilakaupunginosien kaavoitus.

Uudisrakentamisen avulla haluttiin houkuttaa alueelle kaiken ikäisiä ihmisiä ja jossain määrin myös uusia yksityisiä palveluja. Urbanilla ja pienimittakaavaisella rakentamisella tavoiteltiin positiivisen yhteisöllisyyden syntymistä, joka edistäisi turvallisuutta ja ehkäisisi ilkeävaltaa ja syrjäytymistä. Yhteisöllisyyden syntymistä ajateltiin voitavan auttaa erityisesti alueen rakentumisen vaiheessa esimerkiksi rakennusaikaisilla messuilla ja tuottajatorilla. Jo suunnittelun alussa päätettiin, että alueella on oltava eriluonteisia osia ja selkeästi erottuva keskus. Alueen sydämeiksi ja vetovoimatekijäksi päätettiin rakentaa laajat vesi- ja puistoaiheet, joihin korttelit liittyvät paikoin voimakkaasti rajaten ja välillä pehmeästi sekoittuen. Keskukseen sijoitettaisiin monitoimitalo kahviloineen sekä monipuolisia julkisia palveluita: neuvola, päiväkotiki, koulu, kirjasto sekä kerho- ja yhteistiloja.



Kariston kaupunkimiljöön visiota luonnosteltiin havainnekuvin jo ennen suunnittelutyön aloittamista. Kuvassa on esitetty talvisen ilta-päivän tunnelma asuntokadulla.

Miljö ja asuminen

Kariston alueelle on kehitelty uudenlaista urbaania, mutta samalla luonnonläheistä asuinympäristöä eri rakennusmuotoja yhdistellen. Alueen pääteemoja ovat olleet puumiljöörakentaminen, piha- ja ympäristörakentaminen, puun käyttö sisustamisessa ja terveellinen rakentaminen. Kehitysteemoja olivat myös nk. elämänkaariasunnot, jotka tarjoavat mahdollisuuden huomioida eri elämänvaiheiden – lapsiperheiden vaatimukset, perhekoon muutokset, työnteko kotona, ikääntyminen - vaikutukset asumiseen. Kysymykseen tulevat erillispientalot, kytketyt pientalot, rivitalot ja pienkerrostalot. Rakennusten enimmäiskerrosluku on kaksi kerrosta, jotta rakennukset voidaan luontevasti toteuttaa puisina ja jotta ne luovat vaihtoehdon Lahdessa runsaslukuiselle tavanomaisten kerrostalojen rakentamiselle.

Suunniteltujen asuntojen kokojakauma ulottuu noin 40 m² omakoti- ja pienkerrostaloasunnoista suuriin 400 m² huviloihin. Talotyyppejä on tarkoitettu sekoittamaan uusien vaihtoehtojen tarjoamiseksi kuluttajille. Esimerkiksi pienkerrostalon pääty voi olla rivitaloasunto ja suuressa omakotitalomaisessa rakennuksessa voi olla useita pieniä asuntoja. Näin asukas pohjasta saataisiin monipuolisempi ja alueelle juurtunut asukas voi löytää eri elämäntilanteisiinsa sopivan asunnon kotikylästään.

Ajatuksena oli sijoittaa alueelle eri hallintamuotoisia asuntoja. Kariston alueella rakentaminen kuitenkin painottuu omistusasuntotuotantoon. Tavoitteena oli tutkia mahdollisuuksia osuuskunta-asumisen, yhteisöasumisen ja vuokraomakotitalojen kehittämiseksi.

Tiiviin ja matalan asuinalueen rakentamisen kymmenen periaatetta

Kariston suunnittelun alkuvaiheessa tiivistyivät seuraavassa esitetyt rakentamisen periaatteet, joiden taustana olivat aiemmat selvitykset tiiviiden ja matalien asuinalueiden piirteistä sekä pohdinta Kariston kehittämisestä:

Tiivis ja matala rakentaminen tarkoittaa käytännössä kaupunkipientaloja urbaanissa miljöössä. Tiiviin ja matalan asuinalueen vastakohta ei ole väljä ja korkea. Kytketyt omakotitalot eivät ole rivitalo. Kaksikerroksinen rivitalo ei tarkoita välttämättä kaksikerroksisia asuntoja vaan voi olla myös pienkerrostalo, jossa asuntoja on myös päällekkäin. Pienet omakotitalot pienillä tonteilla ja pienkerrostalot tulee mieltää ennen kaikkea totutun kerrostaloasumisen vaihtoehdoksi niille, jotka haluavat asua maanläheisemmin ja yksilöllisemmin, mutta eivät innostu tai kykene maksamaan suuresta tontista ja suuresta asunnosta koituvia kustannuksia. Siis urbaaneja kaupunkipientaloja ei tule mieltää väljän huvilamiljöön, vaan kerrostaloasumisen vaihtoehdoksi.

Karistosta laadittiin vuonna 2002 projektisuunnitelma, johon kerättiin tiiviin ja matalan alueen suunnitteluperiaatteita eri lähteistä, niin perinteistä puutarhakaupunkia koskevaa kirjallisuutta kuin ympäristöpsykologian tutkimustuloksiakin hyväksi käyttäen. Lisäksi tarkasteltiin ympäristöministeriön ohjeita matalan ja tiiviin alueen rakentamisesta, sekä aiheesta laadittua RT-korttia. Näitä suunnitteluperiaatteita olivat:

1. Tiiviissä rakentamisessa lisätään väljyyden tuntua parhaiten perinteisen kaupunkirakennustaiteen keinoin, tilallisella hierarkialla ja pitkien näkymäakselien avulla. Rikas ja moninainen lähiympäristö sallii talojen yksinkertaisuuden ja täten edullisuuden. Tavoitteena on eheä katu- ja kaupunkikuva.

Tilojen hierarkia ei ole alueen keskeneräisyyden vuoksi toteutunut vielä muualla kuin asemakaavassa. Rikas ja moninainen ympäristö olisi mahdollistanut rakennusten yksinkertaisuuden, mutta kun moninaisuus kuitenkin on sallittua rakentajat ovat myös käyttäneet rikasta ja moninaista muotokieltä. Yhteisiä hyviä ominaisuuksia kaupunkikuvaan on silti muodostunut seuraavien perusvaatimusten avulla:

- puujulkisivut
- julkisivun minimikorkeus 4,5 m (aloitusalueella 5 m)
- korotettu sokkeli, vähintään 70 cm (aloitusalueella 1 m)
- harjakatto

2. Pääikkunoiden eteen varataan kunnolla tilaa. Asunnon pääikkunan edessä tulee olla huomattavasti lain vähimmäisvaatimusta enemmän vapaata tilaa, mieluiten 20 - 40 metriä, jolloin rakennuksen julkisen puolen katutilan ja yksityisen puolen väljyyden hierarkia korostuu. Hyvät näkymät asunnosta saavat aikaan väljän tilan kokemuksia tiiviilläkin alueella.

Riittävän tilan varaaminen pääikkunan eteen on monien tarjolla olevien talomallien yksipuolisuuden vuoksi vaatinut sovittelamista ja muunnoksia alkuperäismalleihin. Pisimmät näkymät avautuvat usein omalle pihalle. Asemakaavoituksen ja rakennusta-paohjeiden lauseissa toivottiin yksilöllisten suunnitelmien teettämistä. Tämä tavoite on toteutunut melko harvoin, joten yksilölliset ratkaisut näkymien avaamiseksi maiseman suuntaan ovat jääneet yleensä haaveeksi. Onneksi on poikkeuksiakin.

3. Asuntojen ja pihojen yksityisyydestä huolehditaan tavallista paremmin. Mitä tiiviimpi alue on, sitä tärkeämmäksi muodostuu näkösuojaus. Yksityisyyden turvaamiseen käytetään piharakennuksia, muureja, autokatoksia ja asuntojen lattiataso nostetaan keskimäärin 70 cm kadun pintaa korkeammalle. Silloin ei synny suoraa näköyhteyttä ikkunasta asuntoon, mutta asunnosta näkee erityisen hyvin kadulle, mikä konkreettisesti lisää katujen turvallisuutta.

Asuntojen yksityisyyttä on onnistuttu parantamaan määrittämällä alin lattiataso. Kun tontit ovat melko pieniä ja asuinrakennukset on pääsääntöisesti sijoitettava kiinni kadunpuoleiseen rakennusalan rajaan, muodostavat ne näkösuojan pihalta kadulle päin. Naapurusten välisen yksityisyyden muodostuminen olisi joissakin paikoissa edellyttänyt monimuotoisempaa rakennusmassaa kuin rakennusalat ja talomallistojen suosikkituotteet tarjoavat. Piharakennuksilla on paikoin voitu muodostaa pihatilaa, mutta alueilla, joilla on edellytetty korttelien sisäisen näkyvyyden säilyttämistä (esim. aloitusalueen rannan puoleiset korttelit) pihatilan yksityisyyttä on melko vaikea toteuttaa kiinteillä rakenteilla.

4. Alueelle rakennetaan asukkaiden yhteisiä tiloja. Näitä ovat esimerkiksi asukaskahvilat, puutyöverstaat, kokous- ja juhlatilat sekä korttelipesulat. Ne eivät synny ilman yhteistilalveloitteen kirjaamista tontinluovutus sopimukseen. Tilat pyritään saamaan kaikkien käytettäväksi, jolloin syntyy pohja asukkaiden verkostoitumiselle. Ne voivat olla myös osuuskunnan tai yhtiön hallussa.

Yhteistilojen rakentamisvelvoitetta ei lopulta kirjattu tontinluovutussopimukseen. Kun tätä tavoitetta voidaan toteuttaa lähinnä tuottajamuotoisen rakentamisen yhteydessä, ei kokemuksia ole vielä ehtinyt kertyä. Yksi poikkeus suunnitelluissa hankkeissa kuitenkin on: Rantatorin varrelle on rakentumassa liiketila, joka soveltuu yleishyödyllisiin tarkoituksiin tai liikehuoneistoksi, esimerkiksi ravintolaksi.

5. Rakenteeseen muodostetaan jalankulkuvyöhykkeitä. Autoilijat liikkuvat alueella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ehdoilla. Käveleminen on ensisijaista, sillä vain siten liikkueensa asukkaat voivat tutustua toisiinsa. Jalankulku on kaikkialla sallittu, mutta houkuttelevimmat jalankulkuväylät keskitetään tietyille reiteille ja luodaan mahdollisimman paljon kotikadun tuntua materiaalivalinnoilla, istutuksilla ja katukalusteilla.

Katuverkko on hierarkkinen. Perinteisen kokoojakadun luonteisilla kaduilla on pyöräilylle erotettu oma väylänsä. Ajoneuvoliikenteelle varatut osat on mitoitettu mahdollisimman niukoiksi, jotta ajonopeudet vaistomaisesti jäisivät alhaisiksi. Asuntokaduilla ei ajoneuvoliikennettä ja kävelyä ja pyöräilyä ole erotettu toisistaan, vaan ne käyttävät yhteisesti katutilaa. Kävelyille ja pyöräilylle yksinomaan omistettuja katuverkon osia on rantavyöhykkeillä, puistoissa ja virkistysalueilla. Joihinkin kortteleihin on asemakaavalla velvoitettu järjestämään reittejä yleiselle jalankululle. Katuympäristön suunnittelussa on katupinnoin ja kadunkalustein luotu ihmisläheistä ympäristöä.

6. Julkiset katu- ja toritilat erotetaan selvästi yksityispihoista. Rakennukset sijoitetaan katulinjaan tai lähelle sitä ja rakennusten ulko-ovet tai portit avataan sekä katutilaan että sisäpihalle

Julkisen ja yksityisen tilan ero syntyy tiiviissä korttelirakenteessa melko vahvasti jo rakennuksista, kun ne on pakotettu rakentamaan kadunpuoleiseen rakennusalaan. Rakennusrivistöjä täydentävistä aidoista, pergoloista ja katoksista muodostuvia rajaavia elementtejä on toteutettu vielä melko vähän, mutta kaava ja rakennustapaohjeet edellyttävät kuitenkin sellaisten rakentamista osalla aluetta. Osalla Karistoa edellyttää asemakaava todellakin ulko-ovien suuntaamista kadulle. Kun samalla lattian korkeus on huomattavasti katutasoa korkeammalla, muodostuu asunnon ja kadun väliin luonnostaan portaiden ja terassien vyöhyke, puolijulkinen tila.

7. Katutilojen mitoitus minimoidaan. Lumelle varataan riittävät varastointipaikat puistoalueille. Asukaspysäköinti pyritään liittämään mahdollisimman läheisesti katuun, jolloin voidaan säästää pinnoitetun katutilan määrässä. Peruutus autotalista suoraan kadulle sallitaan.

Visuaalinen katutila on asemakaavassa kapeimmillaan 10 m, rakennusalan reunasta vastapäiseen rakennusalan reunaan. Se on selkeästi kapeampi kuin standardipoikkeileikkauksella tehty asuntokatu. Aloitusalueen katusuunnitelmissa myös ajoradan ulkopuoliset reunavyöhykkeet (sekä katualuetta että tontin etupihaa) on suunniteltu rakennettavaksi kantaviksi reikä- ja nupukivikaistoin, jolloin rakennusten edustoja voidaan käyttää vieraspaikoitukseen ainakin kesäaikaan. Tällä vyöhykkeellä sijaitsevat myös tonttiliittymät ilman poikkeavaa rakennetta. Talviaikaista avarauslunta ei lähtöideasta poiketen voida ajaa tontin puolelle, vaan se on pysytettävä katualueella, joten lumi on vietävä pois useammin kuin vakiokäytäntö on. Valmiin katutilan toimivuudesta ei ole vielä todellista kokemusta. Kadut ovat keskeneräisiä ja kun omatoimirakentajien projektit toteutuvat eriaikaisesti, pyrkivät rakennustyömaat tiiviissä rakenteessa levittäytymään kadun puolelle. Tämä on aiheuttanut närää sekä asukkaissa että kunnossapidossa.

8. Suoria katuja vältetään. Kaduista tehdään polveilevia ja kaartuvia, jotta tuuli ei pääsisi puhaltamaan

Kaavan mukainen katuverkko on hyvin vaihteleva ja sen luonteessa on eroavaisuuksia myös osa-alueiden välillä. Vaihtelevuus on paitsi katujen polveilua, kaartumisia ja katutilojen vaihtelevia leveyksiä, paikoin myös suuria korkeuseroja.

9. Pysäköinti integroidaan pieninä yksikköinä suoraan kaupunkirakenteeseen rakennusten väleihin tai suoraan talojen pihoihin. Se jaetaan pääasiassa piha- ja katutiloja jakaviin katoksiin. Vieraspaikkoja sijoitetaan esimerkiksi katujen varteen ja aukioille. Veneiden, asuntovaunujen ja muiden vastaavien kookkaiden välineiden säilyttämiseen varataan erityisesti niille suunniteltua tilaa. Suuria pysäköintikenttiä ei siis tehdä.

Asukaspysäköintiin on omakotitonteilla osoitettava vähintään 2 autopaikkaa asuntoa kohden, joista toisen tulee olla katettu. Käytännössä molemmat on katettu. Usealla tontilla autot on tilanpuutteessa osoitettu sijoitettavaksi peräkkäin. Alueen valmistuttua tämäkin ratkaisu voi toimia. Rakennusvaiheen aikana autokatoksia tosin käytetään varastosuojina tai verstaina, joten autot ovat mikä missäkin kadun varrella. Katuvarret on kuitenkin tarkoitettu vain vieraspysäköintiin. Kääntöpaikkoja ja levikkeitä ei kaavan mukaisella mitoituksella voida käyttää paikoitukseen. Niitä tarvitaan kääntöpaikoiksi ja pelastusteiksi.

10. Asuntojen yhteyteen suunnitellaan työ- ja harrastetiloja. Omalla sisäänkäynnillä varustettu työhuone voi toimia myös sivuasuntona. Asuntojen yhteyteen rakennetaan ullakkoja, kellareita ja piharakennuksia. Ne muodostavat hyvän joustotavaran asukkaan eri elämäntilanteisiin.

Omatoimirakentajien suunnittelemat hankkeet ovat melko suuria omakotitaloja. Niiden huoneistoala on kesällä 2005 tehdyn asukaskyselyn mukaan keskimäärin noin 165 m². Asuntojen keskikoko on kaupungin keskitasoa suurempi. Kun taloissa on lisäksi laajoja taloustiloja, niitä käytetään jossakin vaiheessa talon elinkaarta myös työskentelyyn ja harrasteisiin. Tuottajamuotoisessa rakentamisessa soisi muodostuvan enemmän muunneltavia tiloja kuin ensimmäisten esimerkkien perusteella voi odottaa.

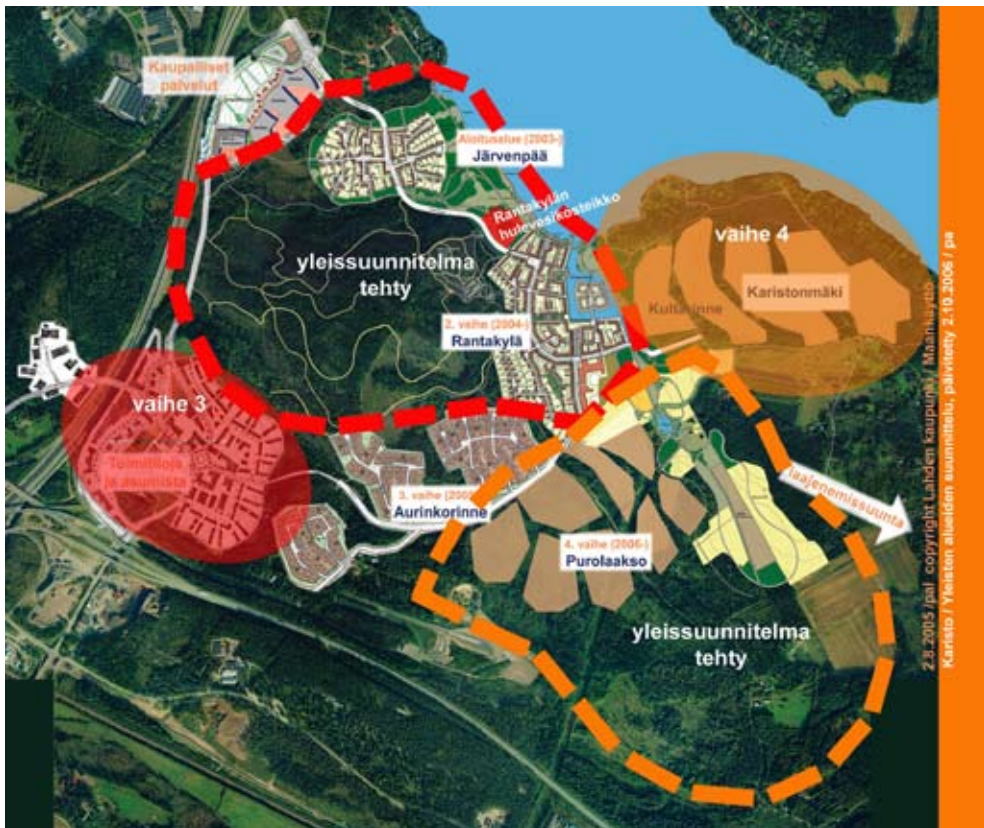
Kariston alkuvaiheen suunnittelun esikuvat

Lahden kaupunki on lähtenyt ennakkoluulottomasti kehittämään modernia suomalaista puukaupunkia. Kariston tavoitteena oli uusia uria aukovan puurakentamiseen keskittyneen kaupunginosan kehittäminen. Kuitenkin sen juuret ovat menneessä perinteisessä puukaupungissa ja esikuvina ovat vanha Porvoo ja Tammissaari. Toteutustavat ovat nykyisin aivan toisenlaiset kuin näitä rakennettaessa ja niin Karistokin on osa nykyaikaista rakentamisen tuotantoketjua, jossa toteutukset riippuvat osaltaan markkinatekijöistä, kuten alueen markkinoinnin onnistumisesta sekä asuntomarkkinoiden ja pientalotuotannon realiteeteista.

Kariston yhtenä esikuvana oli Lahden Anttilanmäki, joka on aiemman asukastutkimuksen (Kyttä, Lainevuori & Päivänen 2000) mukaan lahtelaisten suosima. Kyselyvastauksissa sitä pidettiin vanhana, kaupunkimaisena, viihtyisänä ja arvostettiin sitä, että se on vapaasti rakentunut.

Karisto on Suomen suurin yksittäinen tiivis ja matala –periaatteen mukaan suunniteltu kaupunginosa. Alueen suunniteltu laajuus on 850 hehtaaria ja sen valmistuttua alueella tulee asumaan enimmillään 10 000 ihmistä n. 2500 pientalossa ja 500 rivitaloasunnossa.

Samanaikaisesti suunnitteilla ja /tai rakenteilla on useita kymmeniä tiiviin ja matalan ideaa soveltavia asuinalueita ja -kortteleita. Ympäristöministeriön Tiivis ja matala -projekti (2002-2005) on tuottanut ja välittänyt tietoa keinoista, joilla pienimittakavaista, tehokasta kaupunkirakennetta toteutetaan. Projektin tavoitteena on ollut innostaa kuntia, maanomistajia, kaavoittajia, rakennusten suunnittelijoita, rakennuttajia ja rakennusliikkeitä kehittämään uusia yhdyskuntasuunnittelun ratkaisuja ja niihin soveltuvia uusia kortteli- ja talotyyppejä. (ks. www.ymparisto.fi> Asuminen > Ohjelmat > Tiivis ja matala)



Kariston vaiheittain toteutuksen järjestys.



Anttilanmäki on Lahden keskustan tuntumassa sijaitseva tiivis pientaloalue. Se on aikanaan ”villisti” rakennettu, nykyisin hyvin pidetty asuinalue, joka on toiminut esikuvana Kariston suunnittelijoille, myös vanhan Tammisaaren puutalokorttelit ovat Kariston esikuvia.

Vision tavoitteisiin ohjattiin kaavamääräyksillä, joissa edellytettiin erilaisia pihaa aktivoivia ja pihamiljöötä rajaavia elementtejä sekä puurakentamista. Pääosa pientalokohteista on valittu talotehtaiden mallistoista tai suunniteltu hartiapankkityönä toteutettavaksi. Suurin osa on puurunkoisia. Kaavamääräykset eivät asuinkortteleissa kuitenkaan määrittele runkorakenteita eikä sisätilojen materiaaleja, joten alueella on myös kivistä (lähinnä kevytsora ja –betoni) tehtyjä runkorakenteita. Suunnitteilla olevissa tuotantokohteissa ovat rakennusrungot pääsääntöisesti betonia. Puujulkisivuja kuitenkin edellytettiin, joten puukaupungin ulkoiset ominaisuudet toteutuivat.

Muita tavoitteita visioissa olivat asumisen monipuolisuus ja asuntotyyppien kirjo, jotka mahdollistaisivat asunnon vaihdon alueen sisällä elämäntilanteen mukaan. Omakotitaloteilla asuntoja on yleensä vain yksi eikä eri sukupolville tarkoitettuja siouasuntoja ole niihin useinkaan suunniteltu. Suunta näyttää selvältä: Asumisen unelmat toteutetaan kerralla, koko laajuudessaan. Uusimmalla rakennettavalla alueella Aurinkorinteessä tähän on tapahtumassa muutosta. Suunnitteilla on useita moniasuntoisia hankkeita, pääosin paritaloja. Toistaiseksi kaikki rakentaminen Karistossa tapahtuu kovalla rahalla. Vaihtoehtoiset asumisen hallintamuodot tulevat varmasti harkittavaksi, kun alue saa vakaaan sijaan lahtelaisilla asuntomarkkinoilla. Asuntotyypeissä on jo valinnanvaraa, sillä ennakkomarkkinoinnissa olevien asunto-osakeyhtiöiden valikoimassa on vaihtelua, joka mahdollistaa asunnon vaihdon pienestä suurempaan tai päinvastoin, pienkerrostalosta kaksi- ja yksitasoisiin rivitaloihin tai osakeyhtiömuotoisiin erillispientaloihin. Suunnitteilla on yksi rivi- ja pientalohanke, jossa kokeiluhankkeena tulitaisiin rakentamaan ikäpolviasumista palvelukonseptilla.

Elämänkaariasuminen toteutuu pientaloissa melko satunnaisesti, yleensä vain asunnon maantasokerroksen esteettömyytenä. Vaihtelevassa maastossa esteettömyydestä on paikoin jouduttu tinkimään. Elämänkaariasumista tukevan korttelitalon ensimmäisen vaiheen (päiväkoti, esi- ja alkuopetus) hankesuunnittelu on aloitettu. Korttelitaloon on mahdollista toteuttaa myös mm. ateriapalveluja tukevia tiloja.

Toistaiseksi suuri enemmistö karistolaisista ruokakunnista on lapsiperheitä. Mutta poikkeukset vahvistavat täälläkin säännön.

Visiosta on toteutunut ajatus monimuotoisesta puutaloalueesta. Pääosa rakennuskannasta on tyyppitaloja tai niiden muunnelmia ja niiden arkkitehtuuri on muodostunut talotehtaiden mallikirjojen mukaisena. Poikkeuksiakin on ja ne osoittavat varsin selvästi, että kun talo suunnitellaan paikan lähtökohdista, on suhde ilmansuuntiin, maisemaan ja katutilaan luontevampi kuin silloin kun lähtökohdista on tietty talomalli, joka tulee sovittaa annetulle tontille. Yksilöllisesti suunnitellut omakotitalot ovat pääsääntöisesti myös muotokieleltään hillitympiä ja modernimpia kuin pakettiratkaisut. Rakennustapaohjeeseen kirjattu toive ammattitaitoisen suunnittelijan käytöstä suunnittelussa on näin osoittanut oikeutuksensa ja etunsa, mutta edelleenkin on keskivertorakentajalle omakotitalon suunnitteluttaminen ja toteuttaminen yksilöllisenä ratkaisuna vieras ajatus ja haaste.

Moninaisuuden sitovat kuitenkin kokonaisuudeksi kaavan keskeiset rakennustapaa koskevat vaatimukset: sokkelin ja katujulkisivun vähimmäiskorkeus, harjakatto sekä puujulkisivut. Näistä erityisesti korkeuksia koskevat määräykset saavat aikaan hyvän ryhdim. Kun alueen rakennuskannassa ei toistaiseksi voi olla ajallisia kerrostumia, voi moninaisuudessa sen sijaan nähdä tyylillisiä kerrostumia.

Karisto asuntoalueena on vielä leimallisesti omakotialue, mutta tilanne tulee muuttumaan syksystä 2006 eteenpäin kun ensimmäisiä rivi- ja pienkerrostaloja sekä tuottajamuotoisia erillispientaloja aletaan rakentaa.

Suunnitteluprosessi ja markkinointi

Tässä luvussa kuvataan suunnitteluprosessin alkuvaiheita, kun ensimmäiset toteutusalueet Järvenpää ja Rantakylä olivat tarkemman suunnittelun kohteina. Kuvauksessa korostuu alkuvaiheen suuri innostus uudistaa suunnitteluprosessia ja saada tulevat asukkaat aktiivisiksi toimijoiksi suunnittelun ja rakentamisen aikana.

Suunnitteluprosessissa korostuu erityisesti alueen markkinointi, joka aloitettiin itse asiassa jo ennen suunnittelun käynnistymistä. Markkinoinnin yhtenä tavoitteena oli muodostaa Karistolle julkiskuvallinen brändi, joka osaltaan vauhdittaisi visionääristen uusien tavoitteiden toteuttamista.

Alkuvaiheen suunnitteluprosessin toteuttamisen ja markkinoinnin voimahahmona toimi kaavoittaja, arkkitehti Tero Vanhanen.

Suunnitteluprosessi

Kariston suunnittelun alkuvaiheessa todettiin, että tärkeää suuren prosessin onnistuneessa läpiviemisessä on sen aikataulu ja ajoitus: pääteltiin, että aloituskorttelin olisi oltava jo valmiina silloin, kun monet alueesta kiinnostuneet toimijat (rakennusliikkeet, palveluntarjoajat, tulevat asukkaat) vielä tekevät valintojaan. Lisäksi ”laboratoriona” toimivaan aloituskortteliin (Järvenpää) haluttiin myös alueen pienimpiä tontteja, joissa voitaisiin toteuttaa asukastutkimus. Oli siis tarkoitus selvittää, kuinka Lahdessa suhtaudutaan totuttua pienempään tonttikokoon ja onnistuuko valmistaloihin perustuva omatoimirakentaminen pienillä tonteilla. Vastapainoksi pienten tonttien toteuttajille annettiin tavallista enemmän esteettisiä vapauksia.

Esteettisten vapauksien salliminen ei ole poistanut niitä tosiasioita, jotka tiivistä puutaloaluetta rakennettaessa on otettava huomioon: paloturvallisuus ja ikkunoiden avautuminen. Vapauksia on sallittu lähinnä kattomuodoissa. Vapaudet, silloin kun niitä ei ole kirjattuna rakentamistapaohjeisiin, ovat jossakin määrin asettaneet rakentajia eriarvoiseen asemaan ja nostaneet esiin kokemuksen epätasapuolisesta kohtelusta. Näin hyväksi tarkoitettu vapauden ajatus on katkeroittanut niitä, jotka vapauksia eivät ole osanneet kysyä (Karisto-asukaskysely 2005). Sekä kaavoittajan että asukkaiden toiveena ovat jatkossa yksiselitteisemmät pelisäännöt ja hallitumpi muotomaailma.

Kariston suunnitteluprosessi eteni maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavoitusvaiheessa suunniteltiin Karistoon sopivaa tapaa saada tulevat asukkaat mukaan suunnitteluun. Ennakkokuulemisen jälkeen aloitusalue vietiin tekniseen lautakuntaan, jonka jälkeen alueen 63 tonttia kuulutettiin ennakolta varattaviksi. Näin tavoitettiin muutamia kymmeniä kiinnostuneita perheitä, joille esiteltiin alueen periaatteita ja kysyttiin ehdotuksia alueen parantamiseksi. Pienten muutosten jälkeen kaavaehdotus vietiin kaupungin hallituksen ja valtuuston hyväksyttäväksi. Tuleville asukkaille annettiin konkreettinen mahdollisuus vaikuttaa alueen suunnitteluun. Näistä parikymmentä perhettä on myöhemmin lunastanut itselleen tontin alueelta.

Tonttien kuuluttaminen ennakolta varattavaksi ei ole Lahdessa käytäntönä, ei edes Karistossa.

Ensimmäisten asukkaiden kanssa ideoitiin erityisesti kortteliaukioiden ja lähi-puistojen käyttöä ja ratkaisuja yhdessä. Asukkailla oli kiinnostusta osallistua kortteliaukioiden varustamiseen ja osittain myös istutusten ja varusteiden huolenpitoon. Positiivisesti suhtauduttiin myös ideaan korttelin elämänkaaren mukaan muuntu-vasta katuaukion varustelusta, mutta kannanottoja ei pidetty vielä ajankohtaisina, sillä katuelämä ei ole vielä löytänyt uomiaan.

Osa asukkaista on kuitenkin edelleen valmiita ottamaan vastuuta yhteisten alueiden käy-töstä, mm. rantalaavun silmällä pidosta.

Projekti virallistettiin teknisen lautakunnan päätöksellä 2002 syksyllä. Projekti-päälliköksi nimitettiin kaavoitusarkkitehti Tero Vanhanen. Hän laati alueelle projek-tisuunnitelman loppuvuoden 2002 kuluessa. Hän piti tärkeänä pukea tavoitteet kuviksi mm. päättäjien tietämyksen ja ymmärryksen parantamiseksi. Laaja-alaisen yhteistyön ohjaaminen sovittujen tavoitteiden suuntaan edellyttää, että hankkeella on päätoiminen yhteistyökykyinen kapellimestari. Jo projektisuunnitelmassa tuotiin esiin hankkeistamisen tuomia lisäarvoja kaupunginosan luomiseksi. Projektipäälli-kön aktiivinen esitelmöinti ja hankkeen saama positiivinen julkisuus olivat keskei-siä, kun eri tahoja sekä informoitiin että innostettiin. Tärkeänä haasteena nähtiin uuden oppiminen erityisesti infrastruktuurin suunnittelussa. Työn kuluessa käytiin kiihkeitäkin keskusteluja ihmislähtöisten tavoitteiden sovittamisesta vallitsevaan teknistaloudelliseen ajatteluun.

Ensimmäisen projektipäällikön siirryttyä yksityisen työnantajan palvelukseen pro-jektipäällikön tehtäviä on hoitanut kaavoitusarkkitehti Päivi Airas. Työtä on jatkettu pääosin samoilla periaatteilla, jo saatuja kokemuksia hyväksi käyttäen ja yhdessä tekemi-sen menetelmiä edelleen kehittäen. Uutena elementtinä infran suunnitteluun on tullut hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn huomioiminen osana kaupunginosan suunnit-telua (Purolaakson alue, suunnitteilla).



Suunnitelmien sopivuutta maastoon tutkiskeltiin paikan päällä asiantuntijaryhmän voimin.

Koska Karistossa oli tavoitteena tavanomaista tiiviimpi katumiljö, oli yhteistyö kaavoituksen, teknisen viraston katusuunnittelun ja kunnossapidon vastuutahojen välillä erittäin tärkeää. Tavoitteet ja käytännön toimivuus osoittautuivat useassa kysymyksessä ristiriitaisiksi. Ratkaisujen kaikinpuoliseksi pohtimiseksi kutsuttiin työryhmään ulkopuolista liikenteen, katusuunnittelun ja ympäristösuunnittelun asiantuntemusta. Keskusteluissa käytiin läpi liikenteen toimivuuden, kunnossapidon ja viihtyisän kaupunkikuvan muodostamisen kysymyksiä, joissa löydettiin yhdessä ratkaisuja, jotka voitiin hyväksyä eri näkökulmista.

Erityispiirteet markkinoinnissa

Kariston alueeseen on liittynyt poikkeuksellisen laajaa tiedotusta ja aluemarkkinointia. Suunnittelun ideoita on esitelty kaikkiaan kymmenissä seminareissa. Tiedotusvälineiden, internetin ja tilaisuuksien avulla on informoitu sekä nykyisiä lahtelaisia että Kariston tulevia asukkaita. Tulevia asukkaita ja tärkeitä sidosryhmiä on tavoitettu myös eri messuilla. Alueesta on tämän ohessa kirjoitettu kymmeniä lehtijuttuja. Hankkeen tuotteistaminen on ollut koko ajan tavoitteena. Karisto-projektin alkua leimasi häpeilemätön julkisuushakuisuus!



Karistosta kirjoitettuja artikkeleita eri lehdistä.

KOTIMAA

Karistosta tosi-tv-sarjan näyttämö

Talo-ohjelman palkintona unelmatalo tontteineen

Vili Lindström
Lahti

Lahten Kariston uudessa puutarhakaupunginosassa ryhdytään kuvaamaan Talo-nimistä tosi-tv-sarjaa. Nelosella nähtävissä ohjelmasarjassa seurataan, kuinka ryhmä pariskuntia rakentaa omakotitalon yhdessä.

12 viikon aikana pariskuntia karsitaan, ja voittajaparin saavat valita katsojat. Voittajaparin on luvassa Suomen tv-historian tähän mennessä arvokkain palkinto, valmis

omakotitalo tontteineen.

Karistossa filmattavan Talo-ohjelman tuottaa Fremantle Entertainment Oy Tuotantoyhtiön käsialaa ovat muun muassa Nelosella parhaillaan pyörivä Unelmakämpä-ohjelma, Idols sekä Bumisbum.

Huimasti näkyvyyttä

Lahten kaupunki luovuttaa ohjelmasarjan käyttöön tontin Kariston aloituskorttelista Alahanganpöytä. Vastineeksi kaupunki saa huimasti näkyvyyttä.

Keväällä ja kesällä nähtävien

ohjelmasarjan viikoittainen päälähetys on tunnin mittainen. Lisäksi nähdään puolen tunnin taustoitava lähetys.

– Medianäkyvyyttä saadaan aivan mielettömästi. Pelkästään jo marraskuussa, kun pariskuntia ryhdytään esittämään, Nelosen näytelmä sata rekrytointispottia. Itse ohjelma kerää varmasti paljon tuuria perheiltä ruudun ääreen ja myös käymään paikan päälle, innostuu Kariston projektipäällikkö Tero Vanhasen.

Vanhasen mukaan aloite tosi-tv-sarjan kuvaamiseen Karistossa tuli Neloselta ja tuotantoyhtiö Fremantlelta.

– Yhtiöt olivat pitkään etsikelleet pääkaupunkiseudulta sopivaa paikkaa ohjelmasar-

jalle. Joka kodin asuntomarkkinat-ohjelman tuottaja ihastui Karistoon ja ehdotti sitä Talo-sarjan näyttämöksi, Vanhasen kertaa.

Kaupungin luovuttaman tontin arvo on reilut 27 000 euroa. Omakotitalon rakentamisesta vastaa tv-kanava Nelonen. Omakotitaloa rakentamaan valitaan 11 pariskuntaa, jotka Vanhasen mukaan myös asuvat työmailla. Rakennettava talo toimitetaan tootille puolivalmiina talopakertina.

Talo-ohjelma perustuu kansainväliseen formaattiin. Vastava ohjelmasarja on aiemmin tuotettu hyvällä menetyksellä muun muassa Saksassa, Australiassa ja Englannissa.

Fakta

Tuhansien asukkaiden puutarhakaupunginosa

- Kymijärven eteläpuolella sijaitseva Kariston alue on lähivuosien merkittävin uusi asuinalue Lahdessa.
- Noin 800 hehtaarin alueelle rakennetaan omakotitaloja, rivitaloja ja puisia pienkerrostaloja enimmillään jopa 10 000 asukkaalle.
- Karistosta on tarkoitus luoda urbaani ja ihmisläheinen puutarhakaupunginosa.
- Kariston aloituskorttelin omakotitaloja rakennetaan parhaillaan. Väreiselä Kariston ydinalueelle on kaavoitettu asuntoja noin tuhannelle hengelle, julkisten palveluiden korttelitalo sekä Kymijärven kalvettava kanava.
- Ydinalueen ympäristöön kaavoitetaan lähivuosina lisää asuntoja.
- Kymijärven liittymään moottoritien tuntumaan on suunniteltu kauppakeskus, johon etsitään parhaillaan yrittäjiä.
- Kariston nettisivut löytyvät osoitteesta www.karisto.info.

TV-ohjelma "Talo" toi alueelle lisää julkisuutta vuoden 2005 aikana. Kahdeksan pariskuntaa kamppaili yhden Kariston tontin ja unelmatalon voittamisesta.

Asukkaiden palautetta tiedotuksesta ja markkinoinnista

Lahten kaupunki on myöhemmin selvittänyt, mistä tulevat asukkaat ovat saaneet alun perin tietoa Karisto-nimisestä tulevasta asuinalueesta. Ylivoimaisesti suurin osa (55 %) ilmoitti ensimmäisen kerran tutustuneensa Karistoon lehdistä. Seuraavaksi näkyvimmat mediat olivat erilaiset esitteet (20 %), internet (24 %) sekä ystäviltä ja tuttavilta saatu tieto (8 %). Messujen merkitys ei näin tarkasteluna ollut kovin suuri, ne edustivat ensikontaktia Karistoon reilulle kymmenesosalle (12 %). Televisiosta Karisto oli tullut tutuksi 8 %:lle.

Tärkeimpänä tiedonlähteenä Karistoa koskevassa tarkemmassa tiedonhaussa oli internet (48 %). Esitteiden ja muun kirjallisen materiaalin merkitys ei sen sijaan ollut kovin suuri. Kariston suunnitteluperiaatteet, kuten puurakentaminen, matala ja tiivis rakentaminen sekä moderni puukaupunki-teema olivat tutut vajaan puolelle (41 %) vastaajista ennen tarkempaa aiheeseen perehtymistä.

Vastaajat olivat hyvin tyytyväisiä Karistoa koskevaan tiedottamiseen sekä alueen markkinoinnin määrään ja erityisesti laatuun. Kiinnostava yksityiskohta tutkimuksessa on, että asukkaat olivat erittäin tyytyväisiä myös Kariston markkinoinnissa käytettyjen iskulauseiden toteutumiseen käytännössä. Näitä olivat mm. "luonnonläheisyys", "persoonallisuus", "uudenlainen puutarhakaupunki", "matala ja tiivis asuinalue" sekä "ihmisen mittainen asumisen kaava". Hieman vähemmän tyytyväisiä oltiin "yhteisöllisen Kariston" toteutumiseen - ainakin toistaiseksi. (Karisto – asukaskysely 2005)

Julkisuus ja vuorovaikutus asukkaiden kanssa on luonut varsinkin aloituskorttelien asukkaiden voimakkaan yhteenkuuluvaisuuden tunteen, käsitteen karistolaisuudesta. Ennakkoon luotu käsitys kokeilevasta alueesta on muokannut maaperää hakea uusia ratkaisuja erityisesti yhteisten ja yksityisten alueen osien yhteensovittamiseen. Julkisuus on tehnyt projektista myös kiinnostavan seurattavan ja media on ajoittain myös peräänkuulluttanut mainoslauseissa esitettyjen sloganeiden toteutumista.

Alueen suunnittelu personoitui julkisuudessa – erityisesti alussa - voimakkaasti projektipäälikkөөn. Alue sai persoonalliset kasvot virastojulkisivun sijaan. Asukkaiden on ollut helppo lähestyä alueen suunnittelijaa neuvoja tarvitessaan. Samalla mediajulkisuus on tehnyt kaupunkisuunnittelusta myös kiinnostavan keskustelunaiheen ja nostanut sen statusta tontin tuottamisen yläpuolelle. Karisto kyllä tunnetaan kaupunkiseudulla ja sen ulkopuolella paremmin kuin ne yhtä aikaa Kariston kanssa kehittyneet asuinalueet, joita ei ole erityisesti markkinoitu. Markkinointi on auttanut myös tiiviin ja matalan sekä puukaupunki-idean läpiviemisessä. Alueesta on oikeasti muodostunut oma, muista asuinalueista erottuva mielikuva.

Suunnitteluprosessi uudenlaisten kaupunkisuunnitteluhanteiden ja kokeilevien katusuunnittelustandardien yhteensovittamiseksi perinteisen kunnallistekniikan toteuttamistavan välillä ei käynyt aivan kitkattomasti. Ennakkoluuloja oli eri ammattiryhmien välillä, tiiviin katumiljöön ihanteen edellyttämän uudenlaisen liikennemiljöön hyväksymisessä ja pitkään kokemukseen perustuvassa tavassa lähestyä suunnittelutehtävää - ristiriitaa oli idean ja varmoiksi koettujen käytäntöjen välillä. Onnistunut suunnittelu edellyttää toisten ammattitaidon arvostamista mutta myös kykyä kyseenalaistaa vanhoja toimintatapoja. Epäilyksiä kuultiin kapean katutilan kunnossapidon – erityisesti talvikunnossapidon onnistumisesta - sekä kadunvarsipaikoituksen sujuvuudesta. Lisäksi kannettiin huolta kapeasta katutilasta aiheutuvista vastuista ja velvollisuuksista eli voidaanko aurauslumia ajaa tontin puolelle ja toisaalta, voivatko perustukset ulottua katualueelle. Lopputulos: eivät voi ulottua. Kaupunki ei voi ottaa vastatakseen mahdollisista lumenaurauksesta tai kaivutyön aiheuttamista vaurioista mikäli routasuojaukset ulottuvat katualueelle.

Vuorovaikutus alueen suunnittelijoiden ja omakotirakentajien kanssa on ollut tavanomaista tiiviimpää. Se on ollut välttämätöntä rakennusten sovittamiseksi pienille tonteille ja siten myös lähelle naapureita. Yhteinen tavoite ja osittain myös yhteisesti löydetty ratkaisut pulmiin ovat tuoneet onnistumisen kokemuksia. Pakollinen läheisyys naapurin kanssa, saman henkisten ja samassa elämäntilanteessa olevien ihmisten kohtaaminen ovat luoneet uusille asuinalueille tyypillisen uudisraivaajahengen. Asukkaiden kohtaamiset tapahtuvat oikeasti kadulla – ehkä tilan puutteessa välillä jopa kireissä tunnelmissa – ja aitojen yli. Lapset ovat löytäneet kavereita naapureista jo rakennustyömaan aikana. Moni ensikontakti on luotu myös www.karisto.info -verkkosivuilla ylijäämätavaroita myytäessä, yhteisiä koneurakoita etsittäessä tai työmaavartioiden merkeissä.

Asukasyhteistyössä saattoi käydä myös niin, että paremmat vuorovaikutustaidot omaava rakentaja tai rohkeampi kysyjä saattoi saada läpi ratkaisuja, joita ei ollut esitetty asemakaavassa eikä rakennustapaohjeissa. Asukaskyselystä tuli esiin, että tasapuolisuus ei siksi aina toteutunut. Tästä viisastuneena on rakentamisen ohjauksessa jouduttu määrittelemään tarkemmat rajat siihen, kuinka kaavaa tulkitaan. Vastaavasti uusissa kaavoissa pyritään vähentämään kaavojen tulkinnanvaraisuutta. Valitettavasti tämä joissakin tapauksissa voi sulkea pois luovimmat arkkitehtoniset ratkaisut.

Asukaslähtöisyyden ja yhteisöllisyyden toteuttaminen

Kariston suunnittelussa oli yhtenä tavoitteena asukaslähtöisyys ja yhteisöllisyyden edistäminen. Karistoa suunniteltaessa pohdittiin yhteisöllisyyden syntymisen ehtoja sekä järjestettiin suunnitteluprosessin alkuvaiheessa erilaisia tilanteita ja tilaisuuksia asukkaiden mielipiteiden selvittämiseksi ja heidän aktivoimiseksi. Oli selvää, että asukasyhteistyö ja yhteisöllisyys syntyy ja vahvistuu ajan kuluessa, asukkaiden asettuessa alueelle. Ensin ponnistellaan oman talourakan eteen, vähitellen myös yhteisten asioiden puolesta. Alkuvaiheessa haluttiin kuitenkin käynnistää myös tämä prosessi.

Asukaslähtöisyyden ja yhteisöllisyyden kehittämistä arvioimaan otettiin ulkopuolinen asiantuntija, sosiologi Jani Päivänen WSP Finland Oy:stä.

Yhteistyön rakentuminen asuinalueella

Yhteisö voi perustua paikallisuuteen tai paikan rajat ylittävään yhteiseen ominaisuuteen. Se muodostuu sosiaalisesta verkostosta, jonka silmukat ovat joko tiukkoja tai löysiä.

Naapuruus on monisäikeistä, heikkoa yhteisyyttä, jossa usein jo tunteminen ja tervehtiminen on merkitsevää. Hyvänpäiväntuttuus merkitsee jo yhteisöllisyyden mahdollisuuksien lisääntymistä. Yhteistyön synnyssä tärkeänä välittävänä tekijänä ovat vapaaehtoisjärjestöt, esimerkiksi asukasyhdistykset. Sosiaalisen pääoman ja yksilöiden terveyden välillä on myös sidoksia. Yhteisöt ja verkostot rikastuttavat elämää, antavat turvallisuuden tunnetta ja auttavat ehkäisemään ongelmia. Ne vahvistavat yksilön osaamista, kykyjä ja pärjäämisen mahdollisuuksia. (Hyyppä 2002)

Yhteisö muodostuu tavoitteellisen toiminnan kautta ja ajan kanssa, hauskanpidon kautta, vaikuttamismahdollisuuksien antamisen ja ottamisen kautta. Toisen tärkeän tekijän muodostaa alueen "päiväväestö" eli ne ihmiset, jotka viettävät paljon aikaa kotialueellaan: kotivanhemmat, eläkeläiset ja lapset ja toisaalta alueella työskentelevät. Käytännössä lapset murtavat muureja: yhteisyys syntyy ensimmäiseksi lasten välillä.

Alueilla on hyvin erilaiset "kommunikaatorakenteet" eli tavat ja perinteet olla yhteydessä ja osallistua alueen kehittämiseen. Kiinnostavaa on, miten kommunikaatorakennetta onnistutaan luomaan kehitettäessä uusia alueita. Tätä on tietoisesti tavoiteltu Karistossakin mm. siksi, että suunnittelija saisi alueelta kumppaniksi asukasosapuolen. Voi nimittäin sanoa, että alueella ei ole yleistä mielipidettä ellei asioista keskustella. Sellainen tilanne johtaa helposti konflikteihin, esimerkiksi asukkailta tuleviin keskenään ristiriitaisiin aloitteisiin.

Suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus Karistossa

Kaupunkisuunnittelulla ja yhteisöllisyydellä on pitkä historia. Yhteisöllisyyttä voidaan pitää myös tavoittamattomana, ideologisena käsitteenä. Yhteisöllisyyden ideologia on ajoittain tuottanut suunnittelua, joka ei tarjoa riittävää yksityisyyttä vaan pakottaa ihmiset vuorovaikutukseen keskenään. Tiivis asuinympäristö, joka ei tarjoa yksityisyyden suojaa, saatetaan kokea helposti ahtaana. Ihmiset tarvitsevat yksityisyyttä, jotta syntyisi kiinnostus tutustua toisiin.

Kariston alueen suunnittelun tukena on ollut laaja tiedotus- ja vuoropuheluprosessi. Kiinnostus alueeseen on ollut suurta sekä Lahdessa että valtakunnallisesti. Alueesta on pyritty luomaan toimiva yhteisö alusta alkaen. Toteutustapa on omanlaisensa ja myös kysymykset osin uusia. Jatkossa on tarkoitus seurata sekä asukkaiden tyytyväisyyttä että teknisiä ja ympäristöllisiä toteutuksia: mitä ongelmia kohdataan ja miten ne ratkaistaan.

Kuten edellisessä luvussa todettiin, Kariston alueeseen on liittynyt poikkeuksellisen laajaa tiedotusta ja aluemarkkinointia. Suunnittelun ideoita esiteltiin kaikkiaan kymmenissä seminaareissa. Tiedotusvälineiden, internetin ja tilaisuuksien avulla informoitiin lahtelaisia, ja mahdollisia tulevia asukkaita tavoitettiin esimerkiksi useilla eri messuilla. Lisäksi alueesta kirjoitettiin kymmeniä lehtijuttuja.

Aloitusalueen (Järvenpää) kaavoitusvaiheessa selvitettiin tulevien asukkaiden osallistamista: aloitusalueen kaavaluonnos vietiin tekniseen lautakuntaan, ja tontit kuulutettiin normaalista käytännöstä poiketen varattavaksi ennen kaavoitustyön jatkamista. Näin tavoitettiin muutamia kymmeniä kiinnostuneita perheitä, joille esiteltiin alueen "filosofiaa" ja kysyttiin ehdotuksia alueen parantamiseksi. Pienten muutosten jälkeen kaavaehdotus vietiin kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Tuleville asukkaille annettiin konkreettinen mahdollisuus vaikuttaa alueen suunnitteluun. Näistä perheistä parikymmentä on myöhemmin lunastanut itselleen tontin alueelta.

Vuoropuhelun laajuudesta huolimatta asemakaavaluonnoksiin ei sen kautta tullut merkittäviä muutoksia. Projektipäällikkö päättelikin myöhemmin, että kovin syvälle luotaava vuoropuhelu tämän tyyppisellä kokonaan uudella alueella ei ole yhtä tärkeää kuin täydennysrakennettavilla alueilla. Koska alueella on voimakas teema, niin asukkaat "ostavat teeman" tai sitoutuvat siihen, jos se heitä miellyttää. Tämä voidaan liittää keskusteluun alueiden tuotteistamisesta, brändäyksestä, jossa erilaisten laatutekijöiden merkitystä korostetaan. Hieman pelkistään: näyttää siltä että taiten suunnitellut, laadukkaat ja omaleimaiset alueet löytävät kyllä ostajansa ja asukkaansa.

Vuorovaikutuksesta opittiin ainakin ymmärtämään ihmisten moninaisia tarpeita ja toiveita. Samalla alueella on oltava tarjolla kaikenkokoisia tontteja ja riittävästi rakentajan vapauksia. Kuitenkaan sama alue ei voi sopia ihan kaikille: erityisesti isoja tontteja ja haja-asutusalueista asuinympäristöä halunneet ovat rajautuneet pois.

Yhteisöllisyys tiiviissä ja matalassa rakentamisessa

Karisto tulee olemaan enimmäkseen omatoimirakentamisen aluetta, joskin mukana on myös tuottajamuotoisia taloja. Omakotirakentajan on sovitettava omat edut yhteen naapurin etujen kanssa. Uudisasukkaalla on alusta alkaen aito intressi alueen kehittämiseen, erityisesti jos hänellä on aitoja vaikutusmahdollisuuksia. Oman talonsa rakentaja/rakennuttaja joutuu käytännön syistä viettämään paljon aikaa alueella ennen sisään muuttoa. Hänellä on enemmän ja monipuolisempia yhteisiä kokemuksia muiden asukkaiden kanssa kuin valmiin asunnon ostajilla, koska yhteistyöllä ja tiedonvaihdon avulla pystytään vähentämään omakotitalon kustannuksia. Näistä syistä moni omatoimirakentaja tulee yleensä sitoutuneeksi alueeseen varhaisemmin ja voimakkaammin kuin valmiin asunnon ostaja.

Tiiviissä ja matalassa rakentamistavassa saattaa olla tavallista paremmat mahdollisuudet yhteisyyden toteuttamiseen. Tiiviys voi vahvistaa me-henkeä mutta myös aiheuttaa konflikteja.

Uusilla pientaloalueilla perheitä yhdistää usein samankaltainen elämäntilanne ja samat arjen ja juhlan pyörittämisen kysymykset, joissa syntyy yhteistyötä, avunantoa ja verkottumista. Vaikka muuttuvat elämänvaiheet tavallisesti aikanaan murentavat

asuinyhteisöllisyyttä, on myös tapauksia joissa yhteiset asiat ja ystävydet ovat juurruttaneet asukkaat pidettyyn asuinpaikkaan vuosikymmeniksi, jopa loppuelämäksi. Aika näyttää, miten karistolaisuus syntyy ja säilyy.

Karistoon tulijoista suurin osa on ollut nuorehkoja lapsiperheitä, mutta varauksia ovat tehneet myös eri-ikäiset nuorista ikäihmisiin. Aloitusalueen tontinvaraajista suurin osa on paikallisia. Kun alueen markkinointiin on aivan erityisesti panostettu, tietoisuus hankkeesta on vähittäin lisääntynyt ja uusia varauksia on tullut myös muilta kaupunkiseuduilta.

Osallistuminen alueen suunnittelussa ja toteutuksessa

Syntykö suunnittelijoiden ja asukkaiden välille yhteistyötä, ja millaisen luonteen se saa, riippuu ensinnäkin osapuolten asenteista, mutta myös monista muista seikoista, kuten suunnittelun aikataulusta ja mahdollisesta kiireestä. Kariston aloitusalueilla yhteistyön syntyyn panostettiin ainakin seuraavilla tavoilla:

Alueen henkilöityminen projektipäällikkö-kaavoitusarkkitehtiin, joka on ollut runsaasti esillä lehdistössä ja suunnittelu- ja rakennusalan seminaareissa sekä myös alueen kotisivuilla. Tunnettuuden lisäämisellä yhteydenotto on pyritty tekemään helpoksi ja kynnyks matalaksi. Tämä on onnistunut mm. projektipäällikön saamista tupaantuli-liaiskutsuista päätellen.

Runsas tiedotus. Liittyen edelliseen, Kariston syntyä ja suunnittelua on seurattu hyvin tiiviisti Lahden lehdistössä. Pitää olla myös tiedotettavaa. Varsinainen tiedottaminen hoidettiin median kanssa vuorovaikutteisesti keskusteluihin joiden lisäksi tehtiin vuosittain useita lehdistötiedotteita.

Rakentamismäärien joustavuus. Karistoa on markkinoitu alueena, jolla tavanomaista vapaampi pientalorakentaminen on mahdollista. Mainostettiin, että "Karistossa tarjotaan asukkaille normaaliin kaavoitukseen verrattuna enemmän vapauksia" (Karisto-esitys). Sitä verrattiin markkinoinnissa mm. Anttilanmäen puutaloalueeseen, joka on monien lahtelaisten hyvin tuntema esimerkki vapaan orgaanisesti syntyneestä asuinalueesta.

Tavoitteena oli synnyttää avoin asukkaiden ja viranomaisten välinen neuvottelu-yhteys, jossa molempien osapuolten tavoitteet tulisivat esiin ja perustelluiksi. Projektipäällikkö toimi itse "kävelevänä rakennustapaohjeena" sen lisäksi, että laadittiin monipuoliset rakennustapaohjeet. Hän ohjasi mm. rakennusten sijoittamista tontille katuseinämän muodostamiseksi.

Nettipalsta vuorovaikutuksen apuna

Uusissa aluerakentamisprojekteissa yritetään toisinaan luoda yhteisöä jo suunnittelu- ja rakennusvaiheissa, yhä useammin osittain internetin välityksellä. Kotisivut perustetaan varhaisessa vaiheessa, jotta asukkaat ja mahdollisesti muutkin toimijat tutustuvat toisiinsa. Näin on tehty Vantaan Kartanonkoskella, Helsingin Arabianrannan alueella ja nyt Karistossa.

Kariston internet-sivuilla keskusteltiin ensimmäisen puolen vuoden aikana mm. seuraavista aiheista:

- yhteishankinnat, yhteistyö rakentamiskustannusten pienentämiseksi
- työmaiden vartiointi
- asukaskokoukset, ensimmäisen asukaskokouksen niukahko osanotto
- työmaan vastaavan mestarin pestäminen
- rakennuspiirustukset ja rakennusvalvonta

- rakennustarvikkeiden ja työkalujen kierrätys
- asukasyhdistyksen perustaminen

“Jokainen meistä kun käy tonteillaan, voisi silmällä pitää omituisia hiippareita ja esim. pakettiautoja ettei rakennusmateriaaleja tai työkaluja ym. varastella.”

“Kyselen tässä vähän gallupmaisesti koska aiotte rakentamisen aloittaa? Itse olemme suunnitelleet vuoden 2005 kevättä/alkukesää. Onko jollain kiinnostusta virittää yhteistyötä esim. tontin raivauksen, täyttömaan tuomisen, perustusten ynnä muun vastaavan osalta? Varmasti kaksi tai kolmekin rakentajaa saa kyseiset palvelut huokeammalla kuin yksin...”

“Voisiko perustaa esim. rakentajatorityyppisen palstan tännekin; voisi tarjota-myydä-ostaa rakennustarvikkeita ja palveluita muillekin esim. harkkoja, eristeitä jne., jotka itselle jäävät tarpeettomiksi. joku toinen saisi ehkä helpommin ko. tarvikkeet kun etsimällä milloin mistäkin?”

Asukasyhteistyön aloitus

Ensimmäinen uusien asukkaiden asukastilaisuus järjestettiin Lahden teknisessä vi-rastossa kesäkuussa 2004. Ennen tätä iltatilaisuutta rakentajat tapasivat kaupungin ja konsultin edustajia iltapäivän ”maastotreffeillä” työmaalla. Maastotapaaminen pidettiin aloitusalueella, jossa kaupungin toimesta tehdyt maanmuokkaustyöt oli saatu valmiiksi ja joillakin tonteilla oli alkanut perustusten teko. Osallistujia asukas-tilaisuudessa oli noin kaksikymmentä.

Asukastilaisuuden keskustelunaiheita olivat mm. pelikentät, rannan parantaminen ja uimarannan rakentaminen. Niiden toteuttaminen kiinnosti myös mm. ”vanhoja”, ympäristön alueen asukkaita.

Suunnittelijoiden ennakkokäsitys oli, että alueen yhteisöllisyys voisi alkaa toteutua oman talon lähiympäristön julkisissa tiloissa. He toivat keskusteltaviksi seuraavia kysymyksiä: millaisia aukioita haluttaisiin oman talon läheisyyteen; nähdäänkö niillä olevan käyttöä; voivatko asukkaat osallistua niiden varustamiseen tai ylläpitoon – tuoda jollakin tavalla ”ekstra” niihin. Suunnittelijoita pohdituttivat myös jäte-huollon järjestelyt, leikkivälineet ja leikkikentät, se, miten niiden tulisi elää asukkai-den elämänkaaren mukaan ja muuntua lasten kasvaessa. Ideoina olivat esimerkiksi omatoimiseen rakenteluun sopivat leikkipaikat tai ’leikittävät’ taideteokset. Alueelle suunniteltavalla ranta-alueella kiinnostivat uimarannan rakentamisen lisäksi vene-paikat, rantasauna sekä julkinen laituri.



Rakentajia ja suunnittelijoita ”maastotreffeillä”.



Asukaskokous kesäkuussa 2004.

Ajatustenvaihto ei kuitenkaan ollut kovin vilkasta ja nimenomaan yleisistä alueista ei syntynyt suurempaa keskustelua. Useimmat tulevat asukkaat olivat vasta orientoitumassa alueeseen ja aloittamassa rakentamista. Omat taloprojektit veivät heiltä enemmän käytettävissä olevan ajan ja tarmon. Sen sijaan huomio kohdistui yhteiseen uhkaan: kysymykseen siitä, toteutuuko alue suunnitellusti, kun osa suunnittelusta oli jäissä kaavaan kohdistuneen valituksen takia. Se, että liikuntapaikat ja rannat kiinnostivat eniten, oli toki hyvä muistutus näiden alueiden suuresta merkityksestä karistolaisten elinympäristössä. Kadut ja lähiaukiot eivät etukäteen vaikuttaneet heistä yhtä tärkeiltä.

Asukkaiden palautetta julkisista tiloista ja yhteisöllisyydestä

Kariston ensimmäisille asukkaille tehtiin kysely, jolla Lahden kaupunki selvitti näiden tähänastisia kokemuksiaan ja tyytyväisyyttään alueella asumiseen. Kyselyyn vastasi syksyllä 2005 kaikkiaan 51 karistolaista kaikista kesäkuussa 2005 alueella asuneesta tai tontin hankkineesta 107 kotitaloudesta. Vastauksista isoin osa tuli Järvenpään asukkailta tai rakentajilta, hieman vähemmän Rantakylän ja Aurinkorinteen (tulevilta) asukkailta. (Karisto – asukaskysely 2005).

Yhtenä teemana asukaskyselyssä tiedusteltiin näkemyksiä Kariston yhteisöllisyystavoitteen toteutumisesta. Tavoite kuvattiin seuraavasti kyselylomakkeessa: Kariston pientalomiljööllä ja ihmisen kokoisella mittakaavalla pyritään luomaan mahdollisuus tavallista sosiaalisemmalle verkostolle ja omaehtoiselle yhteisöllisyydelle. Ne eivät pakota, mutta antavat mahdollisuuden kontaktiin toisen karistolaisen kanssa. Miten sitten asukkaat itse kokevat asian:

Missä kontaktit syntyvät? Eniten kontakteja (kontaktien laatua ei kysymyksessä tarkemmin määritelty) tapahtuu vastausten mukaan kadulla (49 % vastaajista) tai omalla pihalla aidan yli (43 %). Myös ulkoilupaikoilla oli tapahtunut jonkin verran kohtaamisia (25 % vastaajista merkitsi näitä) kun taas yhteisissä tapahtumissa tai talkoissa vasta varsin vähän (10 %). Jälkimmäisen tulkittiin johtuvan pitkälti siitä, että monet vastaajista olivat edelleen rakentamisvaiheessa taloprojektissaan. 4 % vastaajista tapasi karistolaisia muissa kuin edellä mainituissa paikoissa, esimerkiksi internetin Karisto-chatissa tai yleisesti rakentamiseen liittyvien asioiden parissa.

Millaista yhteistyötä asukkaiden välillä on? Enemmistöllä (73 %) ei ollut naapurin kanssa yhteistyötä eli esimerkiksi yhteisellä vastuulla tai yhteisessä omistuksessa olevia asioita tai tavaroita. Rakentamisyhteistyötä liittyi betonimyllyn, työmaasähkön ja rakennustarvikkeiden jakamiseen. Muutama mainitsi omistavansa tai aikovansa hankkia yhteisomistukseen jotakin, kuten veneen.

Avunanto ja yhteistyö? Keskinäistä auttamista oli melko runsaasti: 45 % auttoi naapuriaan eri asioissa viikottain. Noin kerran kuukaudessa auttoi 38 %, ja päivittäin 10 % vastaajista.

Yhteisiä tapahtumia? Yleistä asennoitumista yhteisöllisyyteen kuvaavat vastaukset kysymykseen, toivotaanko että asuinalueella järjestettäisiin yhteisiä tapahtumia. Selvä enemmistö (85 %) toivoi tällaisia järjestettävän. Toivottiin mm. suunnittelu/mielipidepalavereja, kaupungin ja asukkaiden yhteisiä info-tilaisuuksia, rentoja (ilta)tapahtumia, siivoustalkoita, grillijuhlia, rantajuhlia, pilkkikilpailuja, urheilutempauksia, lasten tapahtumia, talvikarnevaaleja jne. Innostuneita ehdotuksia tuli siis aika liuta.

Suhtautuminen talkootyöhön? Suurin osa vastaajista (70 %) oli valmiita hoitamaan Kariston yhteisiä virkistyspalveluita, esimerkiksi laavun ja ulkoiluteiden siisteyttä yhteisvastuullisesti talkootyönä. Tämä on varsin lupaava perusasennoituminen kysymykseen, jota jo alustavassa suunnittelussa oli pohdittu hyvänä tavoitteena ja avoimena kysymyksenä.

Yhdistystoimintaa? Suurin osa (59 %) oli myös halukas osallistumaan Kariston asukas- tai omakotiyhdistyksen toimintaan. Vain neljännes ilmoitti, ettei halua osallistua alueen kehittämistoimintaan. (Karisto – asukaskysely 2005).

Karistohenkeä muodostui erityisesti alkuvaiheessa uudisraivaajajenhkisten ihmisten kohtaamisissa. Www-sivut toimivat keskusteluforumina ja rakennustarvikkeiden osto- ja myyntipaikkana.

Asukasyhteistyössä korostuivat yksilöllisten tarpeiden täyttäminen ja siinä työvälineenä oli rakennusnormien joustavuus. Kuitenkin kävi niin, että jos osasi vaatia, sai asiansa hoidettua. Tasapuolisuus ja laillisuus eivät aina toteutuneet.

2 Kariston kaavoituksen erityispiirteet Järvenpään ja Rantakylän alueilla

2.1

Miljö ja yhteisöllisyys

Kariston suunnittelussa pohdittiin erityisesti rakennusten sijoittelun, sisätilojen järjestyksen, katutilojen jäsentelyn ja varustuksen sekä rajakohtien yksityiskohtaisten ratkaisujen vaikutusta yhteisöllisyyden edistämiseen. Arkkitehti Tero Vanhanen antoi rakentajille ohjeita kyseisten ominaisuuksien toteuttamisessa.



Kariston ydinalueen asemakaava, Rantakylä.

Rakennusten ja kadun rajavyöhykkeen rakenteilla voidaan joko tukea tai estää oleskelua talon julkisella puolella. Tällä saattaa olla merkitystä sille, missä määrin asukkaat tapaavat toisiaan, sattumaltakin, ja vähitellen tutustuvat toisiinsa.

a. Kulkuväylä etupihalta takapihalle

Pihan monipuolisen ja toimivan käytön kannalta on varattava yhteys etu- ja takapihan välille.

b. Terassi

Rakennusten julkiselle puolelle on hyvä rakentaa terassi, jossa on sekä ulkonevia että suojaisempia osia. Kadulle työntyvä terassi tarjoaa mahdollisuuden erittäin aktiiviseen osallistumiseen kadun elämään.

c. Suojaisa kuisti

Kadun puolella on hyvä olla myös suojaisempaa kuistitilaa, jossa asukkailla on mahdollisuus olla mukana kadun elämässä vain tarkkailijana. Esimerkiksi aukioilla ihmiset hakeutuvat istumaan tilan reunoille, jolloin he voivat olla aukion elämässä läsnä osallistumatta siihen itse.

d. Yhteiset tilat

Korttelin tai kortteleiden yhteiset tilat, kuten pesutupa, voidaan avata kadulle päin, jolloin arkisetkin askareet lisäävät elämän näkymistä ja läsnäoloa kadulle.

e. Yhteinen paikka

Pihakatujen solmukohtat, esimerkiksi risteyskiin liittyvät aukiot on hyvä varustella yhteisiksi paikoiksi. Paikat voivat toimia esimerkiksi oleskelu-, grilli- ja leikki paikkoina.

f. Kuistin kolmas ulottuvuus (etupiha)

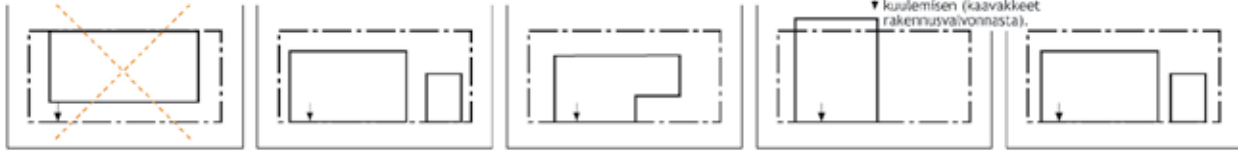
Terassin eteen voidaan luoda tilaa, joka tuntuu ja voi toimiakin terassin jatkeena. Tila mahdollistaa erittäin aktiivisen osallistumisen kadun elämään. Tilaa voidaan rajata esimerkiksi pintamateriaalein. Tila voi toimia ruokailupaikkana ja tarjoaa tällöin ravintoloiden kaltaisen käyttäytymiskehityksen.



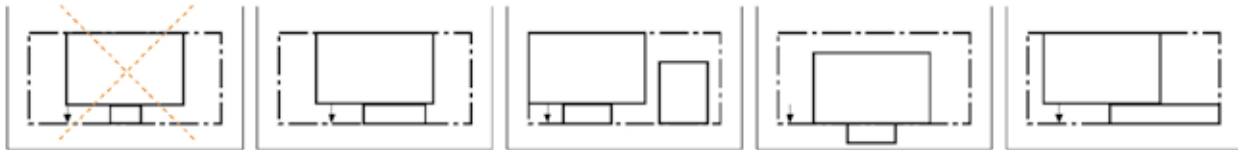
OHJEITA KARISTON RAKENNUSTEN SIOJTTAMISEEN

KARISTON RANTAKYLÄ

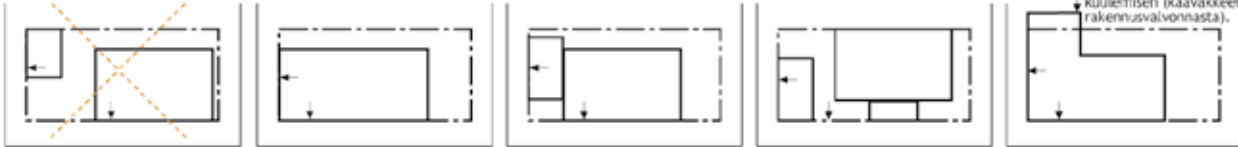
Talon sijoittaminen



Kuistin rakentaminen

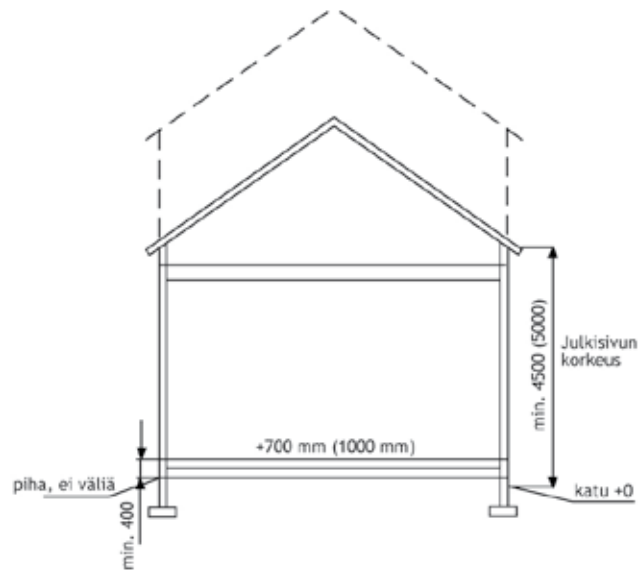


Rakennukset kadun kulmassa



Karistossa talojen visuaalinen ilme on hyvin vapaa, mutta rakennuksien on muodostettava selkeitä katulinjoja.

Rakennuksen julkisivu on rakennettava rakennusalan kadunpuoleiseen reunaan kiinni. Jos sisäänkäynnin yhteyteen rakennetaan pieni terassi, se voidaan sijoittaa rakennusalan yli, mikäli tontilla on tilaa. Mikäli etupiha on esimerkiksi metrin levyinen ja talon eteen halutaan kuisti, on kuistin oltava yli puolet julkisivun pituudesta, ja kuistin seinä rakennetaan kiinni rakennusalan reunaan. (Katso myös kuva: Ohjeita Kariston rakennusten sijoittamiseen.)



Kariston kaikki talot voivat olla I, I 1/2 tai II kerroksisia, ellei kerrosluku ole alleviivattu (esim II). Vain julkisivun korkeudessa on minimi vaatimus.

Sulkuihin on merkitty Kariston aloitusalue "Järvenpää".

Kariston rakentajia ohjattiin kuvan osoittamin vaihtoehdoin sijoittamaan rakennuksensa katua rajaavaksi siten, että inhimillinen mittakaava toteutuu.



Kaavoitusvaiheessa laadittuja havainnekuvia, joita hyödynnetään kaavaperiaatteiden selventämiseksi.

Kadun puoleisen rakennusalan raja on aloitusalueella merkitty 1...1,5 metrin päähän katualueen rajasta ja rakennusalan rajaan liittyy nuolimerkintä. Tällä on haluttu ohjata rakentamista ehyeksi katujulkisivuksi. Samaan aikaan osalla tontteja on vaadittu sisäänkäyntiä kadun puolelle. Kun kadunpuoleisen rakennusalan ylittäviä kuisteja (terassien ulottumista tontin ja katualueen väliseen rajaan asti) ei yleensä ole voitu kapean etupihan vuoksi sallia (routasuojaus ulottuisi katualueelle), jouduttiin kehittämään tulkinta, jossa nuolimääräyksen täyttää sisääntulokuisti. Näin katujen varteen on muodostunut eräänlainen kaksoisjulkisivu, kun katukuvoaa hallitsevatkin pääjulkisivun sijasta kadulle avautuvat, vähintään julkisivun puolikkaan mittaiset sisääntuloterassit.

Nopealla silmäyksellä kaavamääräykset näyttävät hyvin yksityiskohtaisilta. Tosiasiassa ne mahdollistavat lähes koko puurakentamisen kirjon lautaverhouksesta lyhytnurkkaiseen hirsitaloon. Seinien ja tehostevärien valintaa ei ole sanottavasti rajoitettu (ainoastaan neonvärit on kielletty). Kun katemateriaali ja sen väri ovat vapaat ja kaltevuudessaakin on alueesta riippuen sallittu varsin suuri vaihteluväli, luo puujulkisivujen lisäksi yhtenäisyyttä vaatimukset julkisivujen vähimmäiskorkeudeksi (4,5...5 m) ja sokkelin vähimmäiskorkeus 100...70 cm.

Rakennustapaohjeessa esitettyä toivetta, että suunnitelmien tulisi olla arkkitehdin laatimia, ei ole voitu käytännössä edellyttää. Huomattava osa omakotitaloista on valittu suoraan talotehtaiden mallistoista tai niistä muunneltuna. Muuntelua pienille tonteille sovittaminen vaatiikin, mutta tyyppiksi hioutunut talo ei siitä yleensä parane.

Asukasysteistyö ja ympäristön sosiaalinen kontrolli eivät toteudu itsestään selvästi. Esimerkiksi laavu näyttää houkuttelevan ilkioltaan, joten toiselle laavupaikalle rakennetaan ainoastaan nuotiopaikka. Piha-alueet ovat vielä varsin keskeneräisiä. Kaavassa esitetty ajatus takapihan kissankujista on osoittautunut vaikeaksi toteuttaa. Kaupunki on salaojittanut kapeat puistosuikaleet, minkä jälkeen ympäristörakentaminen ja avoimena pito on tontin haltijoiden vallassa.

Katujen, rakennusten ja maiseman sovittaminen yhteen

Tiiviin ja matalan asuinalueen sijoittamisessa maisemaan on joitakin erityispiirteitä verattuun väljään asuinalueeseen. Kun pienille tonteille voidaan sijoittaa ulkotoimintoja ja istutuksia niukemmin, kasvaa läheisen asuntokadun ja lähiympäristön merkitys ja näiden alueiden toiminnalliseen ja ympäristön laatuun on panostettava enemmän. Kariston alue on maiseman peruspiirteitään hyvin vaihteleva, jolloin erityiseksi haasteeksi muodostui katujen, rakennusten ja maiseman sovittaminen yhteen mahdollisimman luontevasti. Tätä tarkoitusta varten laadittiin erityiset ohjeet rakennusten ja tonttimaaston korkeuksien sovittamiseksi katutilaan ja ympäröivään maastoon.

Kaavassa tärkeimmät ohjeistukset olivat lattiakoron määrittely 0,7 m kadun tason yläpuolelle, julkisivun minimikorkeus 4,5 m sekä julkisivumateriaali, puu.

Korkeuksien sovittamisen ohjeistuksen laati arkkitehti Petri Saarikoski, WSP Finland Oy.



Ohjeet Kariston rakennusten sovittamisesta maaston korkeussuhteisiin. Rantakylässä rinnemaastossa suositellaan kerrosten porrastamista maaston muotojen pienipiirteisyyden säilyttämiseksi.

Kariston alueen sijoittaminen suurmaisemaan

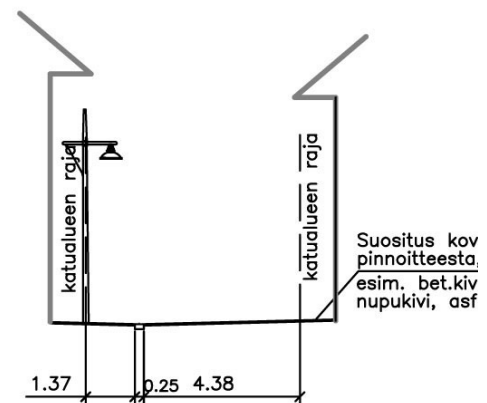
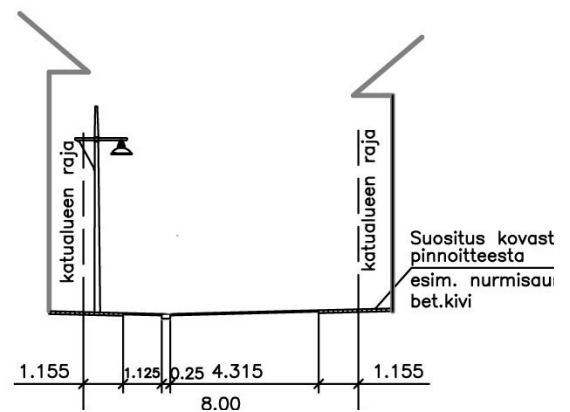
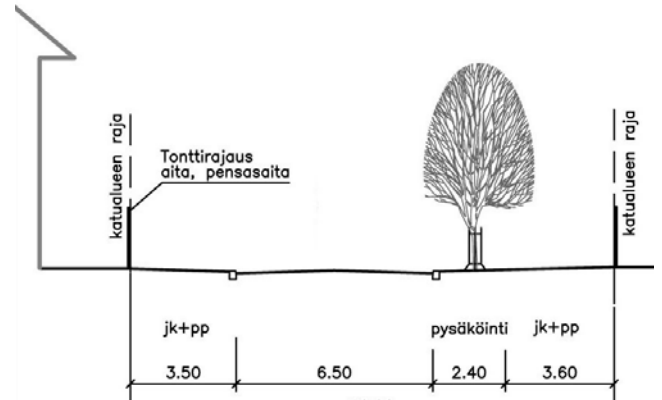
Kariston maastossa korttelit sijoittuvat sekä tasamaalle että rinteeseen. Tasamaalle soveltaminen ei yleensä aiheuta ongelmia, kun taas rinnetonteilla nähtiin tarpeelliseksi ohjeistaa rakentajia sijoittamaan ja suunnittelemaan rakennus siten, että se myötäilee kulloistakin maaston tilannetta. Tiiviiseen rakentamiseen eivät sovi suuret korkeuserot tonttien välillä, joten korkeudet on tutkittava tarkoin jo kaavoitusvaiheessa ja tonttikohdasten suunnitelmien yhteensovittamiseen on panostettava asiantuntemusta. Erityisen tärkeää vaihtelevassa maastossa on turvata veden johdattaminen luontevasti ilman erityisrakenteita. Katujen korot on oltava selvillä jo tonttien markkinointivaiheessa.

Rakennusten ja katutilan rajapinnan sovittaminen

Tiiviin asuinalueen sovittamisessa maisemaan on rakennusten ja katutilan välisen rajavyöhykkeen käsittelyllä tavallista merkittävämpi rooli. Yhtenäisyyttä luova käsittelytapa on tärkeää. Kariston aloitusalueilla Järvenpäässä ja Rantakylässä asuntokaduilla rakennuksen ja katutilan väliin jäävä tila on pääsääntöisesti 1 m, jotta rakennuksen perustukset eivät häiritse katurakenteita. Karistossa on tontinomistajia ohjattu pinnoittamaan tämä välivyöhyke kovalla materiaalilla ja tasaamaan se siten, että sadevesi valuu kadulle (yleensä tonttivesiä ei saa johdattaa kadulle). Karistossa välivyöhyke toimii myös lumitilana, mistä syystä sen liittyminen kadun rakenteisiin on oleellista.

Karistossa on myös kortteleita, joiden rakennusraja on määritelty kolmeksi metriksi katutilan rajasta. Näissä kortteleissa on tärkeää, että tonttirajaan muodostuu yhtenäisyyttä ja hyvää kaupunkikuvaa muodostava raja, pensasaita tai laadukas puuaita. Kun suuri osa kadun ja tontin välivyöhykkeestä on kovaa pintaa, ovat nämä aidoin ja istutuksin rajatut korttelijaksot sitäkin tärkeämpiä. Myös porteilla on tärkeä rooli katunäkymässä ja niiden arkkitehtuuria olisi syytä ohjeistaa.

Karistossa on myös matalaan ranta-alueeseen rajoittuvia tontteja. Veden pinnan vaihtelut saattavat olla yllättäviä, ja tästä syystä on tarpeen tutkia ja ohjeistaa rakennusten lattiakorkeudet



Kariston katutyypin poikkileikkaukset, kadun ja tontin välitilan muodostuminen.

tarkoin. Kariston yleisohje ensimmäisen kerroksen lattiapinnan korkeudesta katutilan suhteen (70 cm) turvaa hyvin veden mahdollisen nousun aiheuttaman vaaran, mutta samalla se muodostaa haasteen esteettömän sisäänkäynnin järjestämiselle.

Näitä tontin ja kadun välivyöhykkeitä asukkaat voivat käyttää oleskeluun talon julkisella puolella. Lisäksi se monin paikoin lisää auringonvalon saantia etuovelle. Etupiha voi toimia samalla tavoin kuin kuisti. Sinne on mahdollista sijoittaa myös kuisteja, puutarhakalusteita, pöytiä, joista käsin ollaan läsnä kadun elämässä. Sieltä voidaan tarkkailla lasten liikkeitä ja huudella ohikulkijoille.

Rakennustapaohjeet sekä rakennusten sovittaminen ympäristöön

Tiiviin asuinalueen poikkeuksellisen pieni mittakaava on tiedostettava jo kaavoitusvaiheessa. Katutilan jäsentely sekä istutusten ja varustelun sekä kuistien ja autotallien sijoittelu on määriteltävä tavanomaista tarkemmin. Toteuttamisvaiheessa rakennustapaohjeilla on tärkeä tehtävä. Koska tilaa rakennusten välillä ja katutilassa on tavanomaiseen väljään alueeseen verrattuna niukasti, on rakennusten ja tonttien korkeuksien ja kaupunkikuvallisten reunaehtojen määrittelyllä tärkeä tehtävä alueen maisema- ja kaupunkikuvan hallitussa muodostamisessa. Kariston alueen rakennustapa on määritelty asemakaavassa, rakennustapaohjeissa sekä ohjeessa "Lahti-Kariston asuinalue, katu- ja tonttikorkeuksien tarkastelu rakennustapaohjeita varten, syyskuu 2004", josta oheiset esimerkit on poimittu. Niiden lisäksi ja niitä selittämään ovat tontinomistajat saaneet evästyksiä ja ohjeita.

Kariston rakennustapaohjeet päätettiin pitää etenkin alueen käyttönoton alkuvaiheessa hyvin vapaina. Muita oleellisia piirteitä olivat julkisivujen minimikorkeuden määrittely ryhdikkäiden rakennusmassojen aikaansaamiseksi, puun käyttö julkisivumateriaalina ja lattiakoron määrittäminen sisätilan yksityisyyden turvaamiseksi. Esteettisessä mielessä rakentajille annettiin poikkeuksellisen paljon vapauksia toteuttaa itseään oman näköisellä rakentamisella. Visualisoinneissa haluttiin kuitenkin viestittää tavoiteltavasta nykyaikaisesta ilmeestä ilman pakottamista. Rakennusten julkiselle puolelle määrättiin kuisti ja toivottiin oleskelun mahdollistavia rakenteita mm. sosiaalisten tilanteiden lisääntymiseksi katutilassa. Myös värikyseen jätettiin paljon vapauksia.

Koska Kariston rakentaminen sijoittuu osittain varsin jyrkkään rinteeseen, nähtiin tarpeelliseksi laatia varsinaisten rakennustapaohjeiden lisäksi ohjeet rakennusten ja piha-alueiden sijoittamiseksi mahdollisimman luontevasti maastoon, toisiinsa ja katutilaan. Tarkoituksena on ohjata suunnittelua ja toteutusta varten:

- rakennusten leikkaustyyppien valintaa
- lattiatasojen määrittelyä
- tonttien tasausperiaatteita
- kerrosalan sijoittamista rakennusaloille
- pysäköinnin, tonttiliittymien sekä jätepisteen sijoittamista tonteille
- esteettömien ratkaisujen huomioimista
- aitaus- ja valaistusratkaisuja

Lattiakorot on määritelty osittain kosteushallinnan näkökulmasta, koska alue sijaitsee vesistön vieressä. Toinen syy oli lattiakoron määrittelyyn 70 cm katukorkeuden yläpuolelle oli estää suora näkymä kadulta asuntoihin. Lattiakorokojen ohjeistamisella haluttiin myös huomioida viemäröintiä helpottavia ratkaisuja rinnemaastossa.

Viemäröinnin suhteen annettiin ohjeita alarinteeseen sijoittuvien rakennusten sijoittamisessa. Kiinteistökohtaisten pumppaamojen tarvetta haluttiin minimoida. Piha-alueita koskeviin täyttöihin annettiin ohjeita rakennusten sovittamiseksi ny-

kyiseen maastoon mahdollisimman hyvin. Ohjeissa huomioitiin myös vaikeiden pehmeikköalueiden täyttöjen tekniset mahdollisuudet. Myös suhteettoman korkeita sokkeleita haluttiin välttää.

Rakennusalan laajuuksia ja muotoja tarkasteltiin tutkimalla esimerkkirakennuksia, jotka vastasivat tehokkuudeltaan ja kerrosluvultaan kaavan merkintöjä. Tarkastelussa huomioitiin paloturvallisuuden asettamat vaatimukset. Pysäköinnin järjestämistä tontille tutkittiin niinkään esimerkkien avulla. Tavoitteena oli katukuvan eheys ja tonttijulkisivujen harmonia.

Kerroskorkeuden tarkastelussa korostui rakennusten sijoittuminen rinnemaastoon, jolloin myös puolikerrosratkaisut olivat suositeltavia. Kerroskorkeudeksi suositeltiin 2,8 m, puolikerroskorkeudeksi 1,4 m ja matalaksi kellariksi 2,3 m.

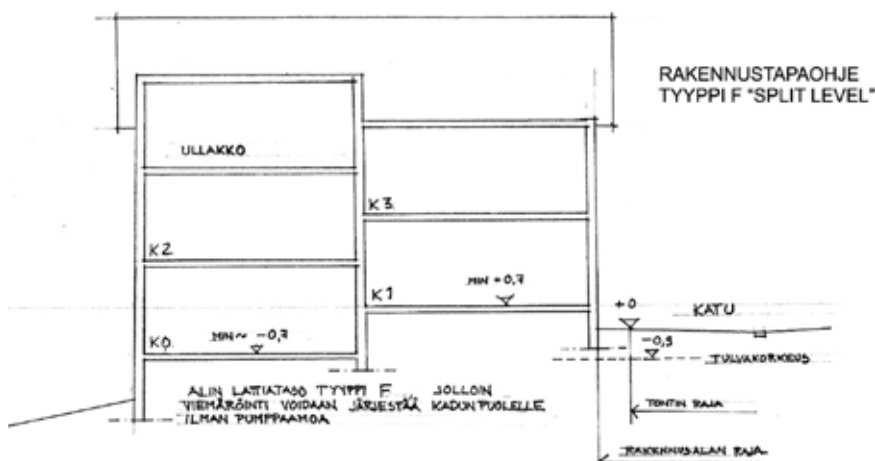
Sisäänkäyntien esteettömyys rinnemaastossa osoittautui vaikeaksi ratkaista suoraan kadulta. Esteetön pääsy asuinrakennukseen suositeltiin järjestettäväksi pihalta, esimerkiksi autokatoksen yhteyteen järjestettävään luiskan avulla.

Jätehuollon järjestämisessä suositeltiin jätepisteen sijoittamista kadun vastaiselle tonttirajalle verhoiltuna puulla tai suojattuna pensasaidalla. Etäisyydeksi naapuritontin rajaan esitettiin 2 m ja yhtiömuotoisissa kortteleissa lähimmän rakennuksen seinään vähintään 8 m.

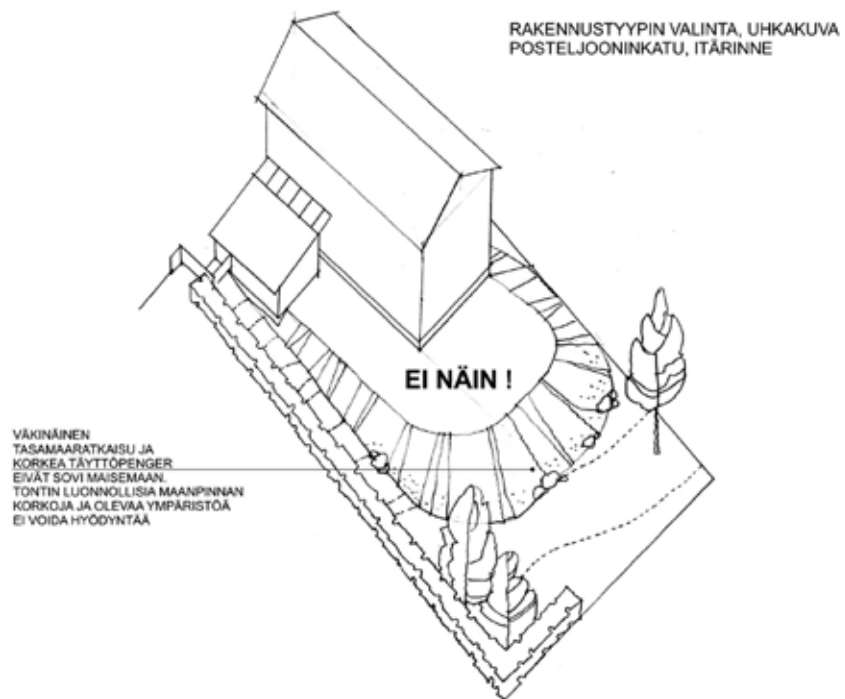
Tonttiliittymien järjestelyissä on huomioitu katupuiden ja valaisinten sijoittelu. Tontinluovutuksen yhteydessä tontinomistaja sai tiedon valaisinten paikasta tonttiliittymän sijoittamisessa huomioitavana tekijänä.

Tonttien rajauksessa suositeltiin pensasaitoja etenkin rajauksissa viheralueisiin, kadun puolella myös puuaita on suositeltava. Aidan tulee sijaita rakennusten rakennusalan suuntaisesti julkisivujen linjaan. Rakennusten sijoituessa vain metrin etäisyydelle rajasta aitaamista ei sallita. Se sijaan tämä kapea väli suositellaan pinnoitettavaksi kovalla materiaalilla, jolloin alue voi toimia myös lumitilana.

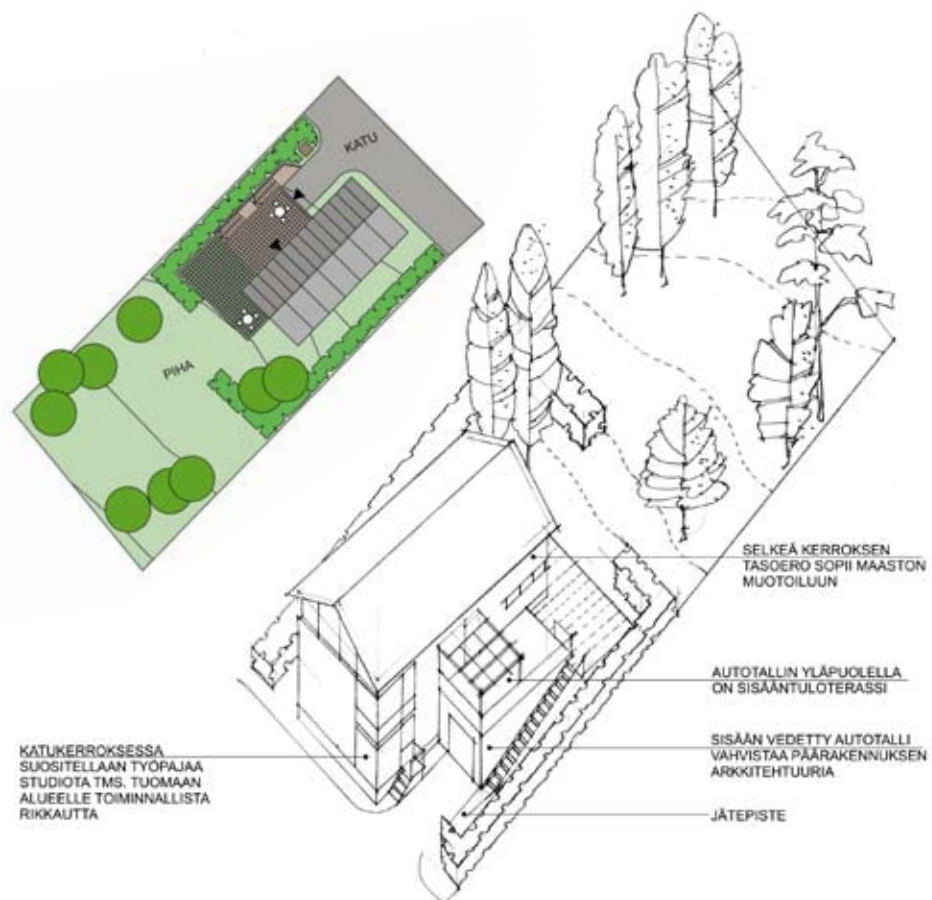
Kariston kokemuksesta voi todeta johtopäätöksenä, että tiiviillä alueella tavanomaista tarkemmin määritellyt rakennustapaohjeet ovat tarpeen. Mikäli maasto on vaihteleva, ovat esimerkein valotetut korkeustarkastelut ja ohjeet erityisen tärkeitä hyvän maastoon sopivuuden ja kaupunkikuvan harmonisuuden turvaamiseksi. Huolella ja havainnollisesti laaditut ohjeet tulisi laatia hyvissä ajoin ennen tonttien jakamista, jotta ratkaisumahdollisuudet ja kustannuksiin vaikuttavat tekijät olisivat konkreettisesti selvillä ennen lopullisten rakentamispäätösten tekemistä. Myös tavoiteltua kaupunkikuvaa havainnollistava kuvamateriaali on tärkeää olla käytettävissä siinä vaiheessa, kun kustannuspäätöksiä tehdään. Mielikuvien ja todellisten mahdollisuuksien on hyvä kohdata ajoissa, jotta alueesta kehittyä tavoitteiden mukainen.



Poikkileikkaustyyppi, jossa viemäröinti voidaan hoitaa ylärinteen suuntaan.



Tonttitäyttöjen uhkakuva.



Esimerkki rakennuksen sijoittamisesta rinnetontille.

Kaavassa on esitetty tavoitteeksi, että rakennusten suunnittelun tekisi arkkitehti. Kun näin kävi kuitenkin melko harvassa tapauksessa, eivät suositukset myöskään talotyyppin osalta toteutuneet, vaan rakentajat kääntyivät talotehtaiden puoleen. Valittavissa oli enimmäkseen yksi- tai kaksikerroksisia malleja, joita sitten muunneltiin ja soviteltiin maastoon korkeiden sokkelien avulla, harvemmin sisätiloja porrastaen, mikä oli rakennustapaohjeiden johtoajatus. Perimmäinen tavoite oli sisä- ja ulkotilojen luontevat yhteydet ja maastonmuotojen tasaaminen ja hävittäminen penkereillä.

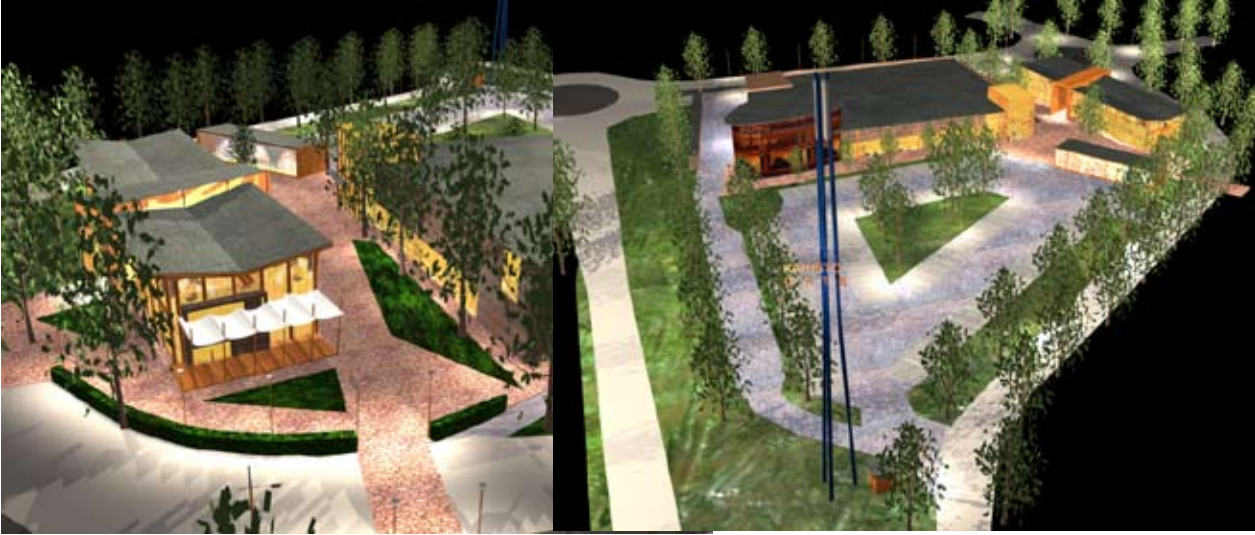
Kaavan kaupunkikuvaallinen tavoite on ollut tiiviin, rakennuksilla rajatun katutilan muodostaminen. Tähän on pyritty tuomalla rakennusalojen rajat mahdollisimman lähelle kadun reunaa. Tavoitetta on useimmiten tehostettu paitsi tiukalla rakennusalalla, myös nuolimerkinnällä, jolla pakotetaan rakennus katulinjaan. Katutilan muodostumiseen vaikuttaa voimakkaasti myös kaavan määräys katujulkisivun vähimmäiskorkeudesta (Rantakylässä 4,5 m katupinnasta päärunгон julkisivun ja vesikaton leikkauspisteeseen) ja katutilan luonteeseen se, että myös asuinhuoneiden lattiakorolle on annettu vähimmäiskorkeus (Rantakylässä 70 cm).

Kun osalla aluetta on lisäksi edellytetty, että sisäänkäynti järjestetään kadulle päin, rakentuu katutilaan myös moninainen portaiden ja katosten maailma. Jotta ajatus kadun yhtenäisestä julkisivusta toteutuisi, on rakennustapaohjeissa määritelty, että jos rakennus liittyy kadunpuoleiseen rakennusalan rajaan kuistin avulla, tulee sen olla pituudeltaan vähintään puolet vastaavan päämassan julkisivun pituudesta. Yhtenäisen katujulkisivun muodostamiseksi on myös autotallit tuotu mahdollisuuksien mukaan samaan rakennusalan rajaan. Tällaiset kaavan tulkinnat on kirjattu omaksi rakennustapaohjeeksi. Oleellinen osa rakentamisen ohjauksesta on tapahtunut neuvotteluissa, joita on käyty rakentajien kanssa ennen rakennusluvan vastaanottamista.

Tarkastelussa huomioitiin paloturvallisuuden asettamat vaatimukset, mutta määräykset ovat muuttuneet alueen rakentamisen aikana ja rakentamisen sijoittelulle on enää äärimmäisen vähän liikkumavaraa ja vaihtoehtoja.

Karistossa oli katualueiden leveydet ja katuihin liittyvät asuinalueen sisäiset katuaukiot määritelty asemakaavassa ennen tarkempaa tarkastelua. Rakennustapaohjeet laadittiin valmiin kaavan lähtökohdista, jolloin kaikkien kadun toimintojen (liikennöiminen, tonttiliittymät, vieraspaikat, aurauslumi, pelastustiet, istutukset) sovittaminen osoittautui vaikeaksi.

Visualisoinneissa viestitetty tavoite modernista arkkitehtuurista näkyy vain osassa rakennettujen rakennusten muotomaailmaa. Tämä oli asukaskyselyn mukaan pettymys niille, jotka hakeutuivat alueelle juuri modernin ilmeen perässä. Myös sellaisia tapauksia on, että tontista on luovuttu kun alueen yleisilme ei olekaan vastannut alueesta luotua mielikuvaa.



Havainnekuvat Kariston palvelualueen arkkitehtuurin ja ympäristön laatutasotavoitteesta.

2.3

Alueelle muodostuvat palvelut

Matalia ja tiiviitä alueita koskeva tutkimus ja kirjallisuus on keskittynyt paljolti talotyyppeihin, tehokkuuksiin sekä viime aikoina myös liikennetarkaisuihin. Vähemmän on tietoa ja kerättyjä kokemuksia näiden alueiden palveluvarustuksesta. Tämä on sikäli yllättävää, että matalan ja tiiviin ideologia periytyy Ebenezer Howardin puutarhakaupungista, joka korosti elämänpiirin toiminnallista kokonaisuutta ja palveluita sen osana. Puutarhakaupungin - tiiviin, mutta maanläheisen yhdyskunnan - keskusta olisi itsessään riittävän monipuolinen päivittäisten tarpeiden osalta. Keskusta sijoittuisi joukkoliikenteen solmukohtaan, josta olisi hyvät yhteydet seudun keskuskaupunkiin.

Tiivistä ja matalaa rakentamista on perusteltu sillä, että sen avulla voitaisiin yhdistää perinteisesti vastakkaisina pidettyjä hyviä asioita. Se edustaa suomalaisessa asumiskulttuurissa uutta ajattelua, jossa asumisen yksityisyys ja yhteisöllisyys ovat yhdistettävissä. (Kyttä & Manninen & Päivänen 2001.) Tarkoituksena on luoda vaihtoehto omakoti- ja kerrostaloasumiselle. Lupauksena on, että pientalojen ja kivi-kaupungin edut voidaan yhdistää viihtyisäksi asumiseksi tehokkaalla kaavoituksella, joka tuo koulut, päiväkodit, joukkoliikenteen ja palvelut lähelle.

Kunnalliset palvelut

Karistossa on tavoiteltu monipuolista kaupunginosaa palveluineen. Alueen keskustaan suunniteltiin sijoitettavaksi elämänkaarta palveleva korttelitalo. Se sisältäisi päivähoito-, koulu-, kirjasto- ja yhteistiloja sekä kahvilan. Tutkittiin myös sosiaali- ja terveysaseman sijoittamista. Rakennus suunniteltaisiin niin että se soveltuu pienimit-takaavaiseen miljööseen ja voi rakentua useammassa vaiheessa tarpeiden mukaan. Korttelitalon tiloista tehtäisiin muunneltavia, esim. palveluasunnoiksi muodostettavia kun niitä ei enää tarvittaisi opetustiloina.

Vuonna 2002 marraskuussa laaditussa projektisuunnitelmassa koulun ja päiväkodin arvioitiin valmistuvan 2005 heti ensimmäisten asuinkorttelien jälkeen. Suunnitelmassa todettiin myös: "Alueelle toteutetaan myös palveluasumista ja tuetaan kolmannen sektorin toimintaa kaupungin palvelujen täydentämiseksi. Julkisten tilojen tarjoamista/vuokraamista kaupallisten palveluiden, esim. kyläkaupan, käyttöön tullaan tutkimaan."

Kortteleiden suunnittelu on tätä kirjoitettaessa hankesuunnitteluvaiheessa. Tavoitteena ensimmäisessä vaiheessa on päiväkotia ja koulu, jossa on luokat 1-2. Toisessa vaiheessa rakennetaan tilat luokille 3-6 sekä muita palvelutiloja. Alueen kasvaessa kouluun otetaan kaikki luokat ja palveluille rakennetaan tarvittavat uudet tilat samaan kortteliin.

Pieni sivukirjasto on mukana hankkeen 2. vaiheessa. Kirjaston nähtiin olevan merkityksellinen asukkaiden yhteisöllisyyden kannalta ja ehkäisevän syrjäytymisriskiä. Lasten kannalta se toimisi mm. koulukirjastona, oppimiskeskuksena ja ajanviettopaikkana.

Koulun viereen on varattu paikka pallokentälle.

Kaupalliset palvelut

Projektisuunnitelman mukaan: "Karistoon toteutetaan mahdollisesti suurmyymälöiden keskittymä. Keskittymälle jätetään kaavoituksessa aluevaraus. Vähimmäistavoitteena keskukseen suunnitellaan pieni elintarvikemyymälä ja kesäterassi, joiden toteuttamisen ja toiminnan tukemista täytyy myös tutkia."

Kariston keskustaan on kaavoitettu mm. rantaravintola ja kaavamääräykset sallivat liikkeiden sijoittamisen myös asuinkortteleihin.

Suurimittakaavaiseen keskittymiseen tähtäävien kaupan toimijoiden mukaan Kariston keskustan alueelle ei voida tuhansien asukkaiden väestöpohjastaan (5000 – 10000) huolimatta turvata kaupallisia palveluja. Tämä johtuu suurten päivittäistavarakauppojen ja hypermarkettien vetovoimasta ja sijainnista liikenneverkon solmukohtissa. Jo vuonna 2002 teetetyt Kariston kauppakeskusselvityksen mukaan moottoriteliittymän yhteyteen soveltuisi hypermarket. Tällä hetkellä Kymijärven moottoriteliittymään tehdyt kaavat mahdollistavat tilaa vaativan erikoiskaupan palvelualueen rakentamisen liikenneaseman rinnalle. Voimassa olevat kaavat eivät mahdollista päivittäistavarakaupan suurmyymälän eli hypermarketin rakentamista, mutta toimistotilojen rakentaminen on mahdollista. Yhdessä kaava-alueista muodostuu tuleva Kariston kauppakeskus.

Palvelukeskittymä on tietenkin oleellinen Kariston alueen tavoitteiden kannalta, sillä pieniä myymälöitä ei ole Kariston sisäosiin hyvistä tavoitteista huolimatta syntyneissä. Siten kauppakeskus on se tekijä, joka pitkään tulee vastaamaan alueen omasta palvelutarjonnasta ja vähentää tässä mielessä liikkumistarvetta. Kaava edistää työpaikkojen syntymistä.



Vasemmalla havainnekuva tilaa vaativan tavarankäytön korttelista. Kaavan mukaan on suurimittakaavaisten myymäläyksiköiden eteen mahdollista rakentaa pieniä yksikerroksisia puurakennuksia muodostamaan ihmisen mittaista jalankulkuympäristöä.

Oikealla Kariston palvelujen suunniteltu sijoittuminen.

Liikekeskus näkyy hyvin moottoritiele ja autolla liikkuminen on sujuvaa. Myös kävely ja pyöräily osana Kariston filosofiaa on vahvasti mukana. Tärkeä asemakaavan tavoite on saada aikaan turvallinen ja viihtyisä, Kariston suunnitteluperiaatteita vastaava asioimisympäristö. Kaikki sisäänkäynnit avautuvat kauppakeskuksen sisäiselle jalankulkuväylälle. Väylä yhdistää liikenneasemakaupan ja suuremmat myymäläyksiköt kevyen liikenteen pääväyliin ja niitä pitkin edelleen sekä kaupungin että Kariston keskustaan. Vieressä ovat myös linja-autopysäkit. On ajateltu, että ratkaisu houkuttaa tapaamaan muita ihmisiä.

Asemakaavamääräyksillä ja rakentamistapaohjeilla on pyritty varmistamaan, että kauppakeskus esittäytyy edukseen Puu-Kariston porttina. Jos uusi maakuntakaava vahvistuu esitetyssä muodossa, voidaan tilaa vaativan tavaran korttelin asemakaava muuttaa päivittäistavarakaupan suurmyymälälle sopivaksi.

Kauppakeskuksen toteutus aloitetaan pienemmästä yksiköstä, liikenneasemakaupasta, joka Kariston sisääntuloväylän varrella palvelee myös Kariston lähikauppana. Liikenneasemalle rakennetaan valintamyymälän lisäksi ravintola ja polttoaineen jakelupiste.

Palveluiden rakentaminen ei käynnistynyt alun perin suunnitellussa aikataulussa, sillä rivitalorakentaminen on viivästynyt lähinnä kaava-alueen koskevan kaava-alueen vuoksi.

Karistoa suunniteltaessa palvelut ovat olleet tärkeässä asemassa, joskin kaupallisten palveluiden sijoittamisessa annettiin jo alun perin myönnytyksiä kaupan trendille sijoittaa toiminta pääliikenneväylien yhteyteen. Sellaisena kaupalliset palvelut ovat myös toteutumassa, kun liikenneasema moottoritien ja Jämsään johtavan vt24:n risteykseen rakentuu vuoden 2007 aikana. Vaikka sijainti onkin alueen reunalla, on se kuitenkin toisen sisääntuloreitin yhteydessä ja kohtuullisen kävelymatkan päässä tällä hetkellä rakenteilla olevista alueen osista. Kaavassa ja ympäristön suunnittelussa on pyritty huolehtimaan myös kävely- ja pyöräilyreittien viihtyisyydestä ja turvallisuudesta laajemmassa liikenneympäristössä.

Julkisten palveluiden syntyä ei voida varmistaa kaavalla sen paremmin kuin kaupan palveluitakaan. Toki suotuisien olosuhteiden luominen auttaa niiden järjestämisessä. Huolimatta alueen toteuttamisen projektiluonteesta on korttelitalon rakentaminen riippuvainen siinä toimivien hallintokuntien, sivistystoimen (koulu), sosiaalitoimen (päivähoito ja vanhusten huolto) sekä nuorisotoimen taloudellisista resursseista koko kaupungissa. Mikäli korttelitalon rakentaminen toteutuu, kuuluu myös kirjasto todennäköisesti sen palvelutarjontaan. Tätä kirjoitettaessa on korttelitalon hankesuunnittelu käynnissä, mutta vaiheittaisenkin toteuttamisen aikataulu ratkeaa vasta tulevien vuosien budjeteissa. Kaikki projektin osapuolet ovat toki yksimielisiä korttelitalon välittömästä tarpeesta.

Yksityisen palvelusektorin sijoittumista on kaavassa tuettu mahdollistamalla liike- ja toimitilojen rakentaminen kaikissa asuinkortteleissa (20% tontin kerrosalasta). Ensimmäinen tähän mahdollisuuteen perustuva toimitila on syntymässä, mutta kun sellaisen toteuttaminen ei kuulu tuottajateollisuuden tontin luovutusehtoihin, jäänee näin rakennettavien tilojen määrä vähäiseksi. Ideasta ei kuitenkaan ole luovuttu, ei myöskään palveluasumisen osalta.

Kauppakeskuksen kaavat ovat jo lainvoimaisia. Kaavan sisältö joutui kuitenkin uudelleen arvioitavaksi, kun uusi maakuntakaava antaa mahdollisuuden tutkia myös hypermarketin sijoittamista samalle paikalle. – Näin on siis palattu tietyllä tavalla lähtöruutuun, kun tarkastellaan jälleen myös vaihtoehtoa, joka jo kerran hylättiin.

3 Kariston liikenneympäristö, katutyypit sekä kunnallistekniikan erityispiirteet

3.1

Katutila

Kariston aloitusalueen katutyypin mitoituksessa ja jäsentelyssä on ollut taustana kokemukset Suomessa toteutetuista tiiviiden asuinalueiden katutyypeistä. Näitä on tarkasteltu ympäristöministeriön julkaisussa ”Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut” (Reihe & Kallio 2004). Seuraavassa on verrattu julkaisun katutyypin yleismäärittelyjä Karistossa toteutettuihin ratkaisuihin.

Kaavoitus ja liikennesuunnittelu ovat samaa kokonaisuutta

Asuinalueiden liikenneverkoissa alettiin 1960-luvulla suosia puumaista rakennetta. Ajoneuvoliikenteen tila pyrittiin selkeästi erottelemaan kävelystä ja pyöräilystä. Asuntokadut päättyivät umpikujiiin ilman läpiajon mahdollisuutta. Tavoitteena on tällöin liikenneonnettomuuksien minimointi. Järjestelmä ei kuitenkaan aina toimi, sillä liikenteen hidastamiseen tarvitaan käytännössä eri toimenpiteitä ja joukkoliikenteen reittien järjestäminen alueita yhdistävänä on vaikeaa.

Teoreettisten mallien sijasta nykyään etsitään inhimillistä mittakaavaa ja sekoitettua liikennemiljöötä. Hyviä perinteisiä esimerkkejä löytyy mm. vanhasta Porvoosta tai vanhasta Raumasta. Uudenlaista sekoitettua liikennemiljöötä etsiessä haasteena on katutilan mitoituksen totunnainen normitus ja kunnossapidon sekä satunnaisten kookkaiden ajoneuvojen mitoituksivaatimukset. Kariston suunnittelussa kaupunki on ollut halukas kokeilemaan uutta katutilan mitoitusta. Kariston alkuvaiheen liikenneverkossa on erilaisia ratkaisuja, myös pussikatuja.

Kariston katuverkon rakenteen ja muodon sanelee kaavarungon helminauhmainen rakenne. Tiiviillä ja matalalla asuinalueella korostuvat yleensä toisiinsa kytkeytyvät talotyyppit ja katujen ”uusvanha” mittakaava. Poiketen tästä Karistossa talot ovat kuitenkin erillisiä, joten ne eivät anna katutilalle yhtenäistä rajausta.

Naapuruston ”sosiaalinen mittakaava” on tärkeä tavoite. Kaavassa esitettävät kulkemisen ja kohtaamisen verkot antavat reunaehdoja yhteisöllisyydelle ja naapuruudelle.

Tiivis mittakaava ja tehokas tilankäyttö johtavat kapeisiin katuihin, jotka osaltaan hillitsevät ajonopeuksia. Lumelle ei ole tavanomaista reservitilaa. Talojen sisäänkäynnit suoraan kadulta katutasoa korkeammalle lattiatasolle edellyttävät verrattain pitkiä portaita ja siksi toisen esteettömän sisäänkäynnin olemassaoloa pihan puolelta. Tonttipysäköinnin järjestely saattaa edellyttää peruuttamista kadulle suoraan auto-suojasta. Kadun kalusteet ja valaisinten sijoittelu vaativat erikoisratkaisuja.

Rakentamistehokkuus vaihtelee 0,3:sta aina 0,9:ään saakka. Etenkin tehokkuuden ylärajoilla pysäköinnin järjestäminen vaatii tontti- ja kadunvarsipysäköinnin uudelleenajattelua ja erilaisten pysäköintimuotojen yhdistämistä.

3.2

Katutyypin kuvaus

Asuinalueiden katujen toiminnallista ja mitoituksellista kehitystyötä on tehty pitkään. Tieliikennelaissa määritellään tietyt katutyypit, mutta tiivis ja matala asuinalueiden yhteydessä on ilmennyt tarvetta kehittää erityisesti kävelypainotteista katumallia edelleen.

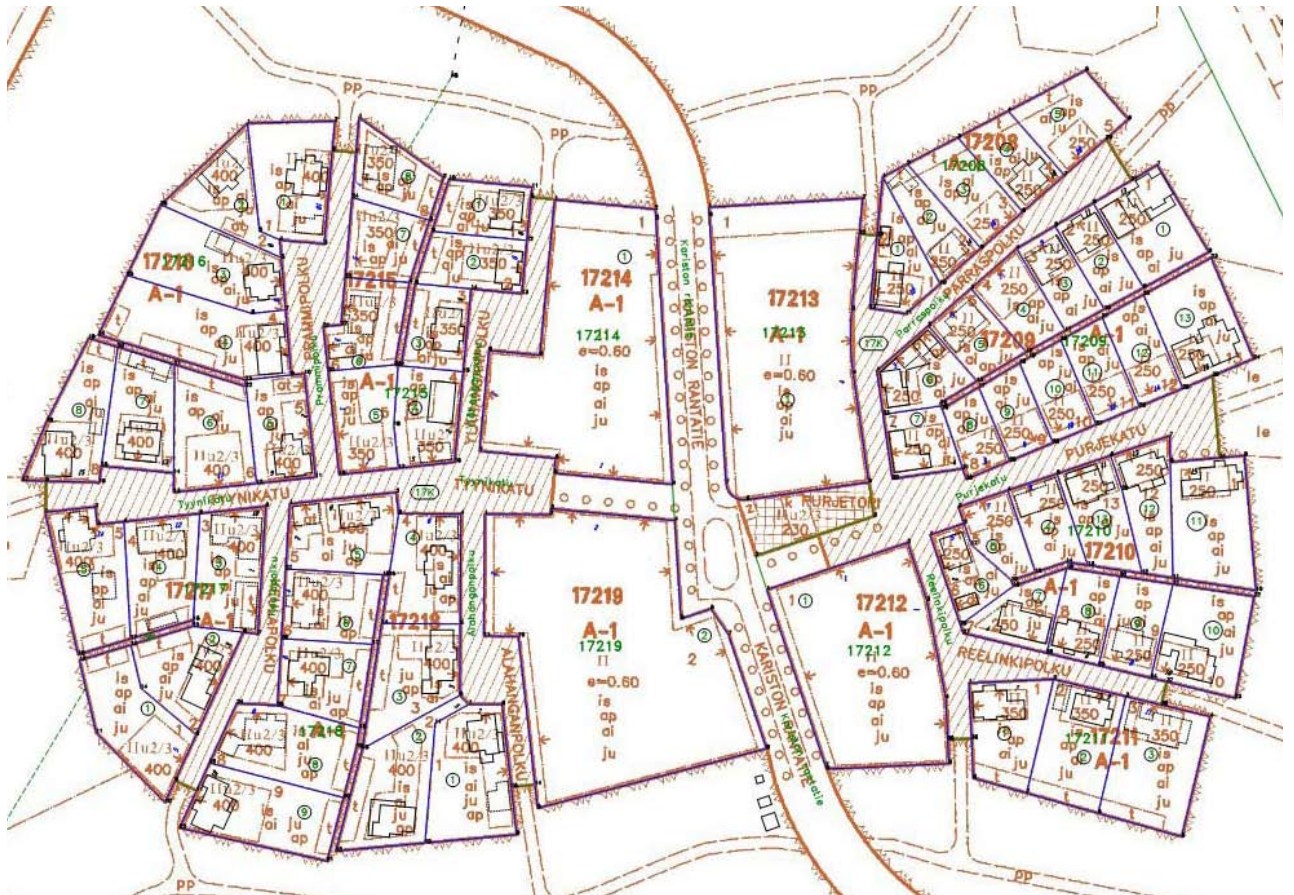
Asuntokadun vähäliikenteiseksi, kävelijän ja pyöräilijän ehdoilla toteutetuksi katutyypiksi on kehitetty pihakatu. Asemakaavassa pihakadulle on oma merkintätapansa ja sen järjestelyt on määritelty tieliikennelaissa. Oleellista järjestelyissä on, että pysäköinti on ohjattu merkityille paikoille ja kadulla ei sallita läpiajoa.

Hidaskaduksi voidaan kaavamerkintäoppaan mukaan kaavassa merkitä katu, jolla rakentein, istutuksin, käyttämällä tavanomaista alhaisempia nopeusrajoituksia (esimerkiksi 30 km/h) tai muin toimenpitein pyritään välttämään läpiajoliikennettä, ja jolla muutenkin pyritään ajoneuvoliikenne soveltamaan asuinympäristön vaatimusten mukaiseksi. Erillinen jalkakäytävä ei välttämättä ole tarpeen, jos liikennettä on vähän ja nopeustaso on alhainen. Hidaskatua ei ole pihakadun tavoin määritelty tieliikennelaissa, eikä sille ole omaa liikennemerkkiä.

Kävelypainotteisella kadulla tarkoitetaan väylää, jossa autoliikenne on sallittu, mutta sen määrä ja vauhti on mukautettu kävelyn ehtoihin. Luonteeltaan kävelypainotteinen katu muistuttaa pihakatua. Erona pihakadun liikennesääntöihin on, että kävelypainotteisella kadulla jalankulkijat käyttävät normaaliin tapaan kadun reunoja ja autoliikenne keskiosaa. Kävelijät voivat kuitenkin ylittää kadun missä tahansa. Kadun nopeusrajoitukseksi suositellaan 20 km/h. Ajourataa ei mielellään erotella jalkakäytäväksi normaalilla reunakivellä, vaan käytetään paremmin liikenneympäristön luonteeseen soveltuvia tapoja. Pysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla. Kävelypainotteiset kadut soveltuvat esimerkiksi keskustoissa kävelyalueen laajennukseksi tai kävelykadun vaihtoehtoksi siinä tapauksessa, että autoliikennettä ei voida rajata vain huoltoliikenteeseen. Kävelypainotteinen katu ei edellytä omaa liikennemerkkiä. Sille ei myöskään ole omaa kaavamerkintää.

Kariston kaavan selkärankana on alueita yhteen kytkevä kokoojakatu, joka perustuu hitaaseen ajonopeuteen (30 km/h). Tätä tavoitetta tuetaan kadun kohtalaisen kapealla poikkileikkauksella ja ajamista hidastavilla tiheään toistuvilla suojatiekohdilla. Pysäköinti on sijoitettu kadun varteen korotetun jalkakäytävän päälle katupuiden väliin. Tällä tavoin katunäkymän vehreys korostuu ja pysäköidyt autot jäävät vähemmälle huomiolle.

Kariston katujen mitoituksessa, toimintaperiaatteessa ja tilajäsentelyssä ei voitu soveltaa edellä kuvattuja katutyyppejä. Katujen ratkaisuja jouduttiin pohtimaan monesta näkökulmasta, koska tavoitteena oli mahdollisimman tiiviin katutilan muodostuminen kuitenkin siten, että kaikki toiminnot ovat mahdollisia ja viihtyisyys ja turvallisuus toteutuvat mahdollisimman hyvin. Johtopäätöksenä voisi todeta, että tiiviin asuinalueen katutilojen periaatteita tulisi selvittää ja määritellä viimeaikaisten kokemusten kautta.



Kariston aloitusalueen erilaiset katutyypit ja julkisen tilan rytmi erottuvat jo asemakaavassa. Kuva Lahden kaupunki/Maankäyttö ©

Kariston asuinkortteleihin johdattavat 8 m leveät hidaskadut, joilla kävelijät, pyöräilijät ja ajoneuvoliikenne liikkuvat samassa tilassa. Kariston 6 m leveät asuntokadut ovat enemmänkin hidaskadun kuin virallisesti määritellyn pihakadun luonteisia. Ne ovat huoltoliikenteen vuoksi läpiajettavia eikä pysäköintiä ole merkitty erikseen vaan se on sallittua periaatteessa kaikkialla katutilassa. Pysäköinnin toimivuudessa joustavasti luotetaan asukkaiden ja heidän vieraidensa terveeseen järkeen. Asuntokaduilla rakennukset sijoittuvat pääsääntöisesti 1 m:n etäisyydelle katurajasta. Kaikki Kariston asuntokadut ovat muodoltaan koveria painanteen sijaitessa keskivyohtyöhykkeellä. Sadevesikäivot sijoittuvat painanteen linjaan.

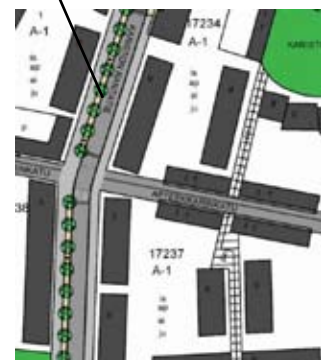
Kariston ydinalueen, Rantakylän katusuunnitelma.



Asuntokatu, läpiajettava

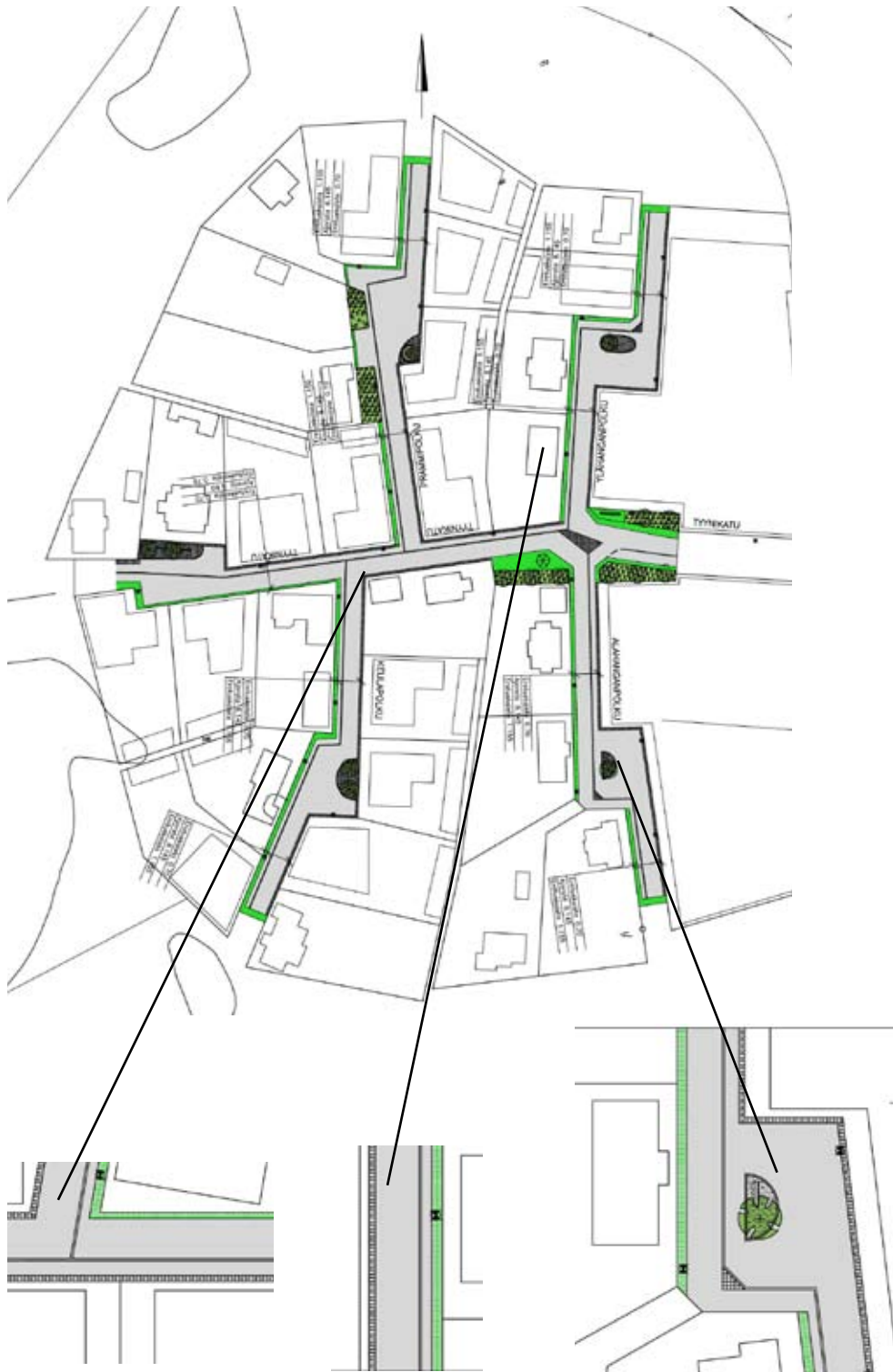


Katuaukio



Kokoojakuu, läpiajettava

Kariston aloituskortteli, Järvenpään katusuunnitelma. Pussikaduilla on pienet katuaukoot.



Asuntokatu, läpiajettava,
kivettyt kourut yhtyvät

Tyypillinen asunto-
katu, kivetty kouru

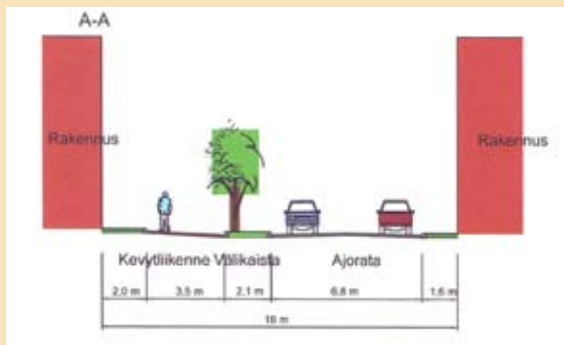
Katuaukio



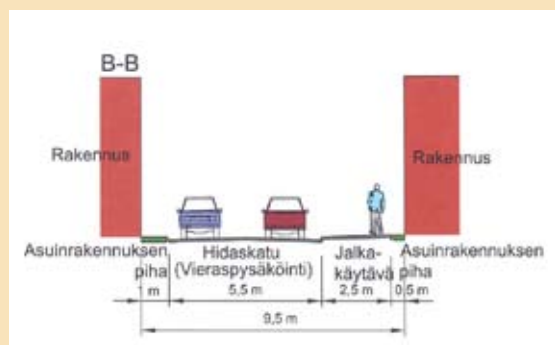
Kokoojaku Tuusulan asuomessualueella



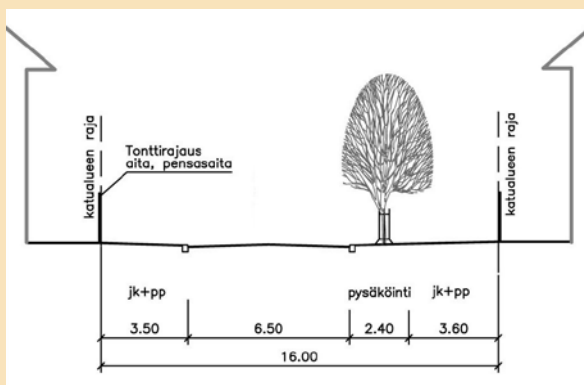
Asuntokatu Lehtovuoren asuinalueella



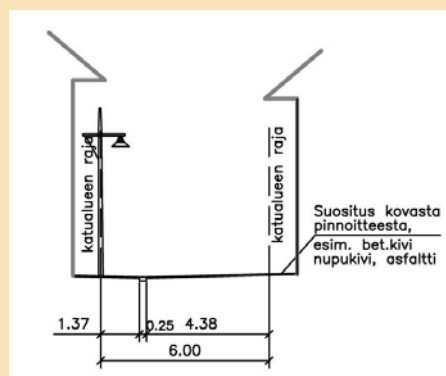
Puu-Linnanmaa, Oulu



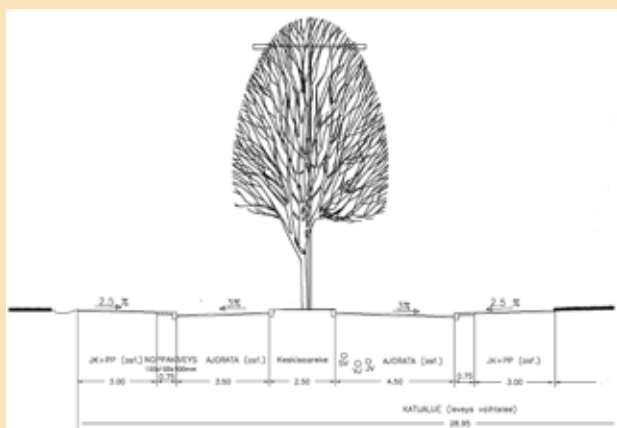
Lehtovuori, Helsinki



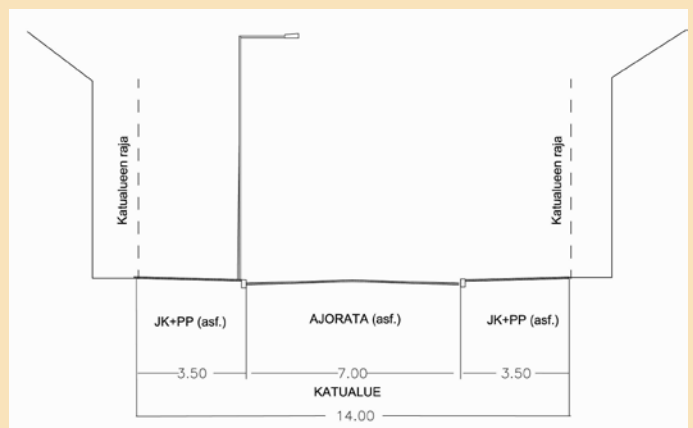
Kariston kokoojaku



Kariston asuntokatu



Tavanomainen kokoojaku



Tavanomainen asuntokatu

Katutilan kapeus huolestuttaa, riittääkö tila asukas- ja vieraspysäköinnin tarpeisiin, toimiiko talvikunnossapito ja toimiiko kadunvarsipysäköinti ilman pysäköintiä ohjaavia merkkejä. Erityisenä huolen aiheena on ollut riittävä näkemän muodostuminen pyöräilijälle katuristeyksissä. Näkemät olisivat paremmat ajoradalla pyöräiltäessä, mutta ajoradalla pyöräily ei ole sallittua jos kevytliikenneväylä on käytettävissä.

Stop-merkkejä ei ole käytetty asuntoalueen hidaskadun ja kokoojakadun risteyksessä.

3.3

Katutilojen mitoituksen liikennetekniset kriteerit

Kariston katutilojen liikennetekniset kriteerit muodostuivat kaavoitustyön alkuvaiheessa visiona kaavoittajan ideasta alueen luonteen ja asuinmiljöön muodostumisen suhteen. Suunnittelutyön kuluessa katutilojen mitoitusta ja liikenteen tarpeita ja kriittisiä ominaisuuksia tarkasteltiin liikenne- ja katusuunnittelijoiden, kunnossapitäjien ja ulkopuolisten liikenteen ja ympäristösuunnittelun asiantuntijoiden kesken. Haasteita ovat turvallisuusriskit risteysalueilla, ajonopeuden hillitseminen ja kunnossapidon toimivuus ahtaissa katutiloissa.

Tässä esitetty analyysi valituista kriteereistä on DI, prof. Pentti Murolen käsialaa.

Kariston rantatien liikennetekninen mitoitus

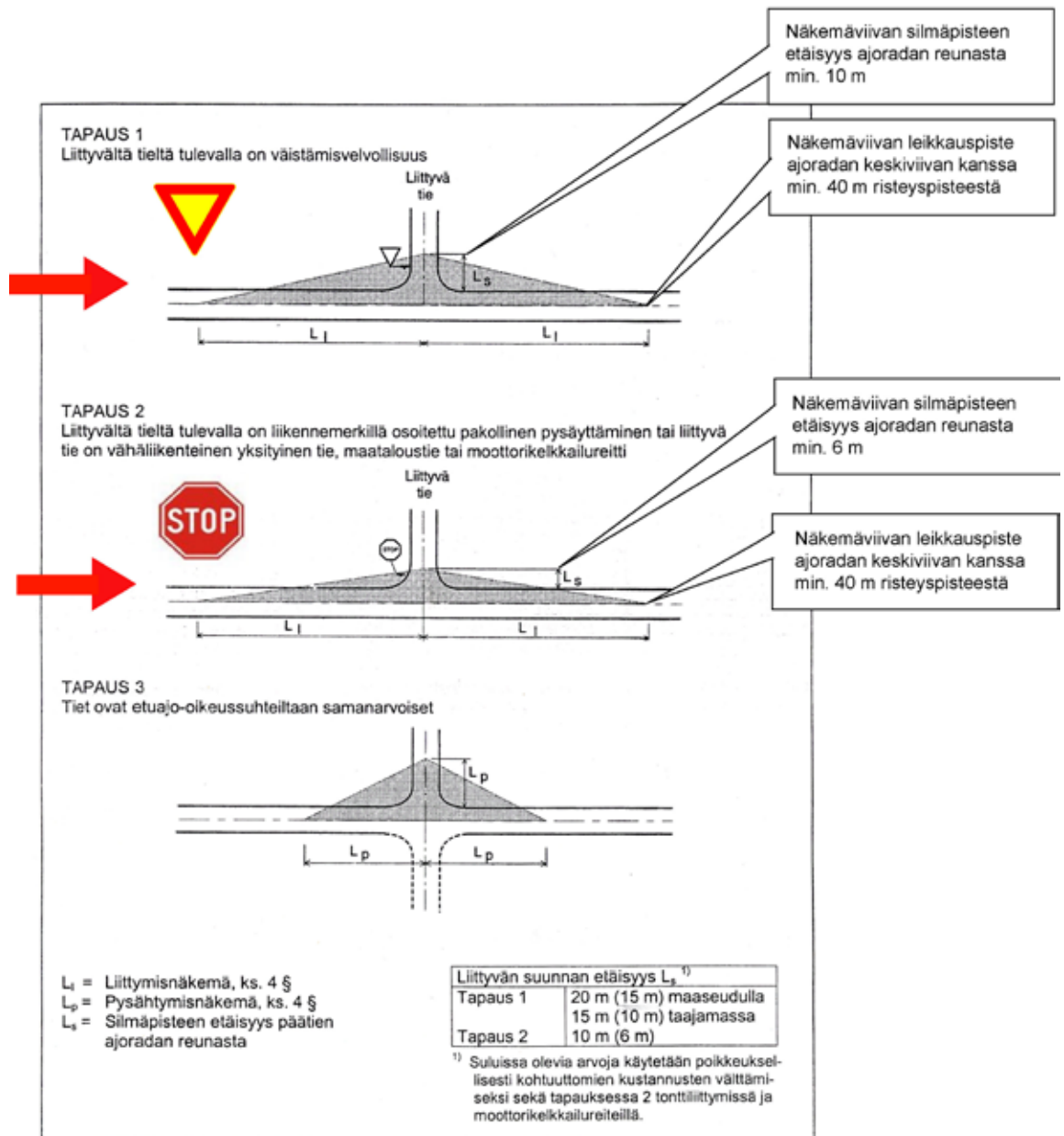
Kariston rantatien liikennemäärä tulee olemaan keskimäärin 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Huipputuntina ruuhkasuuntaan tämä tarkoittaa noin 800 ajoneuvoa tunnissa. Kariston rantatiellä on bussiliikennettä, jonka vuorotiheys tulee enimmillään olemaan noin 20 minuuttia.

Kariston rantatielle tullaan rakentamaan kävely- ja pyöräilytiet molemmin puolin katua. Kävelyille ja pyöräilylle on tarjolla myös alueen sisäisiä yhteyksiä.

Kariston rantatien mitoitusta on tarkasteltu käyttäen apuna Tiehallinnon ja Kuntaliiton ohjeita liittymissä vaadittavista pysähtymisnäkemistä. Pääkokoojana toimivan Kariston rantatien ja sivukatujen liittymät ovat kriittisiä tarkastelukohteita. Näkemävaatimukset eivät aivan toteudu ja tästä syystä tarvitaan sivukadulta Kariston rantatielle kääntyville hidastusta korostava muutaman luonnonkiviraidan karkea pinnoite. Karistontien leveys on yleensä 16 metriä. Katu muodostuu 3,5 metrin jalkakäytävästä, 6,5 metrin ajoradasta, 2 metrin puukaistasta ja 4 metrin kevytliikennekaistasta.

Suurin näkemätilan vaatimus kohdistuu kevyen liikenteen näkemään. Näkemäpisteen sijainti sivukadulla tulee olla vähintään 6 metriä kävely- ja pyöräilyväylän keskeltä jos sivutiellä on pysähtymispakko. Vastaava etäisyys on 10 metriä jos sivutieltä tulevalle on väistämisvelvollisuus. Kokoojakadun jalkakäytävillä näköpisteen tulee olla 20 metrin tai poikkeustapauksessa 15 metrin päässä.

Turvallinen näkemä sivukadun ja pyörätien risteyksessä edellyttäisi tontin kulmien viistämistä pääkadun suunnassa noin 10-15 metrin matkalla ja sivukadun suunnassa noin 5-10 metrin matkalla. Normituksessa on kysymys lähinnä nopean matkapyöräilyn näkemävaatimuksesta.



Näkemäalueiden mitoitus, Liikenne- ja viestintäministeriö, ohje yleisten teiden näkemäalueiksi, 2002

Asuntokatuja liikennetekninen mitoitus

Kariston asuntokatut muistuttavat yleisilmeeltään kylänraiteja. Asuntokatuja kääntötilojen riittävyttä testattiin erityisesti raittien liittymissä ja aukioilla. Testauksessa käytettiin AutoCad-pohjaista AutoTurn-ohjelmistoa. Mitoitusajoneuvoina olivat jäteauto ja 10 metriä pitkä kuorma-auto, joka vastaa muuttoautoa ja paloautoa. Jatkosuunnittelussa on pysäköintirajoituksin järjestettävä riittävä vapaa tila risteyskohdissa jäsennoimalla katutilaa istutuksilla ja kalusteiden sijoittelulla. Raskaan huoltoliikenteen kulku ja vieraspysäköinti samanaikaisesti kadun molemmilla reunoilla ei ole mahdollista. Edellä mainitut rajoitukset koskevat myös talviajan lumen varastointia.

Sammutus-, pelastustehtävien ja sairaankuljetustehtävien suorittamista varten pelastuslaitoksen hälytysajoneuvojen on päästävä riittävän lähelle rakennusta sekä sammutusveden otto- ja syöttöpaikkoja. Tätä varten on rakennuksen lähelle johdet-

tava riittävä ajotie (pelastustie). Sairasautojen on aina päästävä rakennuksen uloskäynnin kohdalle.

Kariston alueelle suunniteltu asuntokatujen verkosto on pääasiassa läpiajettavaa, eli se ei vaadi esimerkiksi muuttoautoilta pitkiä peruutusmatkoja. Riittävä kääntötila on käytettävissä myös kortteleiden sisäaukioilla. Raittien, aukoiden ja piha-alueiden kalusteiden suunnittelussa pelastuslaitoksen määräykset rajoittavat esimerkiksi penkkien, kierrätysastioiden ja valaisimien sijoittelua.

Autojen kohtaamiset asuntokadulla

Autojen kohtaamistiheys asuntokadulla on mielenkiintoinen suunnittelukysymys. Aihetta on käsitelty mm. Veli-Pekka Saarnivaaran väitöskirjassa (Saarnivaara 1987). Ajoneuvojen kohtaamista Kariston asuntokaduilla tutkittiin HUTSIM-simulointiohjelmalla. Testikatu oli 150 metrin mittainen ja tonttiliittymät sijaitsivat tasaisesti kadun molemmin puolin. Olettamalla asukkaiden autotiheydeksi 1,5 autoa/asunto autojen määräksi saatiin 27 kpl. Autojen oletettiin jakautuvan satunnaisesti talouksiin, ja osassa talouksia ei ollut lainkaan autoa. Ruuhkatuntina kotiin palaavien autojen määräksi arvioitiin 20 ja kotoa poistuvien autojen määräksi 10.

Simulaattori laski kadulla ruuhkatunnin aikana liikkuvien autojen määräksi 35. Tunnin aikana tapahtui neljä autojen kohtaamista. Koko vuorokauden kohtaamisten lukumäärä on noin seitsemän kertaa huipputunnin kohtaamisten määrä eli pyöreästi 25 - 30 kohtaamista vuorokauden aikana. Testin tuloksista pääteltiin, ettei tiukasti mitoitettujen asuntokatujen ongelmana ole ajoneuvojen kohtaaminen. Ongelmana voi olla sen sijaan harvojen ajoneuvojen liian suuri nopeus.

Risteysten mitoituksessa näkemäaluevaatimukset tutkittiin ja ne eivät toteudu. Tarkastelussa ei selvitetty riittävästi liikenneasiantuntijoiden näkemyksiä, joiden mukaan pelkona on, että näkemävaatimuksista poikkeaminen voi aiheuttaa liikenneturvallisuuden ongelmia. Kaupunkikuvalliset näkemykset ja liikenneasiantuntijoiden näkökannat eivät kohdanneet.

Monikäyttöisiksi suunnitellut kortteliaukiot ovat osoittautuneet mitoitukseltaan riittämättömiksi. Ne on varattava kokonaan huolto- ja pelastusajoneuvojen tiloiksi.

Liikenteen kesytyksen keinot

Kariston suunnittelussa on lähdetty viitteellisesti etsimään keinoja ajoneuvonopeuksien hillitsemiseksi. Tavoitteena on ollut luoda katumiljööseen juuri tälle asuinalueelle luontainen rauhoittamisen ohjeistus, jolla kaupunkikuva kokonaisuudessaan viestii hitaan ajamisen ja kaikkia kulkijoita kunnioittavan liikkumistavan puolesta.

Liikenteen kesytyksen keinoja kuvaa sis.arkkit. Liisa Ilveskorpi, WSP Finland Oy.

Liikenteen kesytys Karistossa

Ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen keinoja jo rakennetuilla alueilla on käsitelty LYY-LI-raporttisarjan julkaisussa "Liikenteen rauhoittaminen – ohjeita ja esimerkkejä" (Esisuunnittelijat 2001). Näitä ovat katutilan järjestelyt ja mitoitus maankäytön suunnittelussa, ajonopeuden määrittely sekä katurakentamisen keinot. Kokoojakaduilla suositellaan perinteistä katutilan ratkaisua erillisine liikkumis- ja välivyöhykkeineen ja rauhoittamisen keinoiksi esitetään esim. ajotilan korotuksia, kavennuksia ja sivusiirtymiä. Kävelypainotteisille kaduille sekä hidas- ja pihakaduille kuvataan enemmän vaihtoehtoisia ratkaisumalleja. Pääsääntöisesti ratkaisuissa on luovuttu reunakivin erotelluista jalkakäytävistä ja liikenteen rauhoittamiseen on pyritty sijoittamalla kaikki liikennemuodot samaan tilaan.

Karistossa kokoojakadun tilajäsentely on edellisen kuvauksen mukaisesti perinteinen. Pysäköinti on sijoitettu jalkakäytävän tasoon. Katupuuvyöhyke sijoittuu pysäköityjen autojen kanssa samaan vyöhykkeeseen ja korostaa liikennetilän jäsentelyä katunäkymässä.

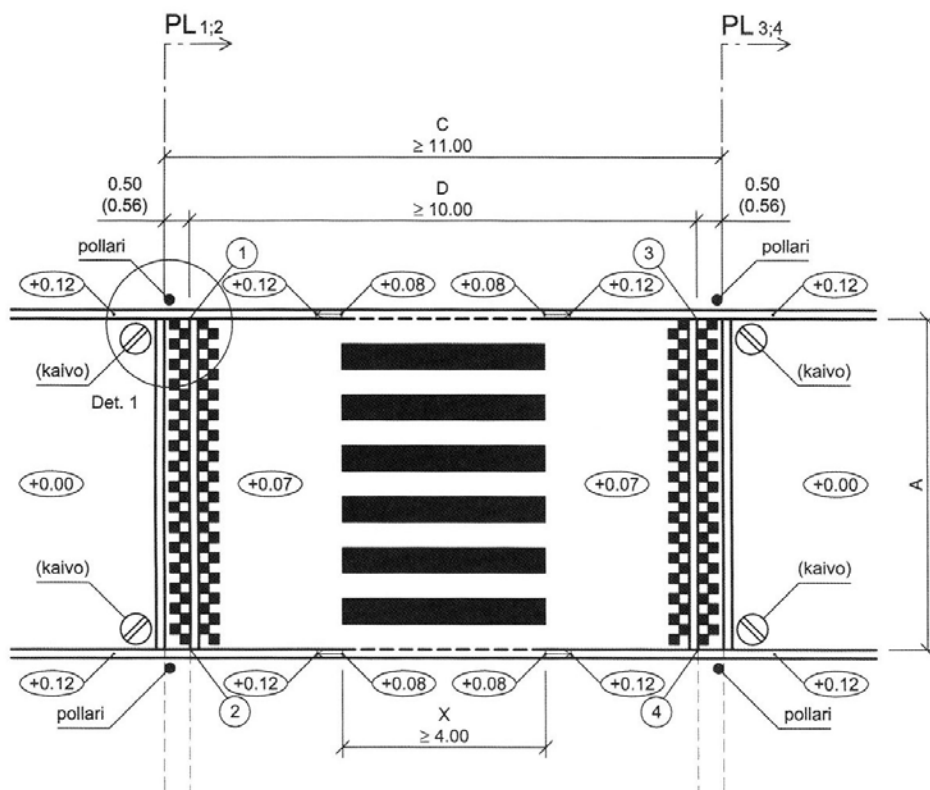
Karistossa asuntokaduilla liikenteen kesyttämisen keinona on kapea ja polveileva katutila, jossa lisäksi katujaksoja rytmittävät aukiotilat oleskelualueineen ovat luontevia nopeuden hidastajia.

Karistossa on tavoitteena rauhallinen, jalankulkijaa ja kadulla oleskelua kunnioittava liikenne, joka ottaa huomioon myös lähitalojen asukkaat. Nopeuksien hillitseminen toteutetaan pikemminkin visuaalisen ympäristön viitteillä ja aiheilla kuin töyssyillä, kavennuksilla ym. liikennettä estävillä, negatiivista viestiä ilmentävillä rakenteilla. Kullekin korttelialueelle tultaessa ajetaan karhealla pinnoitteella merkityn loivan korotuksen yli, merkinä siitä, että siirrytään hitaan liikenteen asuinalueelle (lisänä nopeusrajoitusmerkki). Tiiviin katutilan mitoituksen seurauksena syntyy katujen risteämiskohtiin tilanteita, joissa näkemäalue on tavanomaista suppeampi. Karistossa näihin kohtiin on suunniteltu ajoneuvojen nopeutta hidastavia ratkaisuja: suojatiet rajataan karheapintaisella materiaalilla, ne ovat tavanomaista leveämpiä ja selvästi värikontrasteina erottuvia ja niiden kohdalle sijoitetaan näkyvästi suojatietä valaiseva valaisin, joka samalla toimii huomiomerkinä suojatien kohdalla.

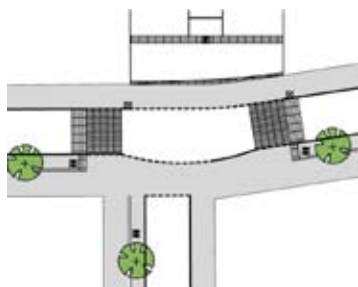
Ajoneuvoliikenteen hidastuksena toimii lisäksi raittimainen yleisilme (=asuinrakennusten tiivis sijoitus katutilaan nähden) sekä aukoiden oleskelupainotteisuutta kuvaavat kalusteet ja istutukset. Valon ja valaisinten matalalla mittakaavalla tuetaan raittien intiimiä tunnelmaa. Pollareita voidaan käyttää joissakin ajamisen suunnan korostusta edellyttävissä paikoissa sekä kokoojakatujen ylityskohdissa huomiomerkeinä.

Kariston kokemuksen perusteella voi todeta, että tiiviillä asuinalueella kokoojakadun mitoituksena ja ratkaisuna voidaan soveltaa yleistä käytäntöä, mutta asuinkorttelien tiiviissä katutilassa liikenteen kesyttämiseksi voidaan käyttää viitteellisempiä miljöö rakentamisen keinoja kuin ohjeissa on esitetty. Siitä, miten tiiviillä asuinalueella viihtyisyys, turvallisuus ja toimivuus nivoutuvat yhteen ja mitkä suunnittelulliset keinot edistävät toimivuutta, kaivattaisiin kokemuksia ja esimerkkejä toteutetuilta alueilta.

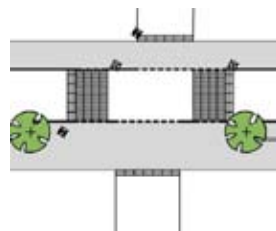
Kapea katutila hillitsee ajonopeuksia. Kadut eivät ole vielä lopullisessa käyttökunnossa, joten kokemuksia ei voida vielä tarkastella.



Suojatien korotus 7/50 (bussireitillä). Liikenteen rauhoittaminen, ohjeisto ja esim. Lyyli-raportti-sarja 28.



Kokoojakadun (bussireitti) rauhoittamistapa Karistossa.



Kokoojakadun ja asuunkatujen risteyskohdan rauhoittaminen Karistossa.



Yksittäinen katuyli-tyskohta Karistossa.

Tiiviin tilankäytön vaikutukset kunnallisteknisiin ratkaisuihin

Tavanomainen, väljä katutilan mitoitus mahdollistaa kadun alaisen tekniikan sijoittamisen myös väljästi. Kariston kokemuksen perusteella tiiviissä katutilassa kadunalaiset putket on sijoitettava tiiviiseen ”pakettiin”.

Tiiviin katutilan vaikutuksia kunnallisteknisiin ratkaisuihin kuvasi ins. Jari Nihtilä, WSP Finland Oy.

Karistossa ei nähty tarvetta sijoittaa putkia yhteiseen kanaaliin niiden vähäisyyden vuoksi. Järvenpään ja Rantakylän alueilla kadun alaisen tekniikan rakentamisessa noudatettiin normaali-ohjeita. Karistossa kokoojakadun katupuille varattiin kantava kasvualusta puiden menestymisen varmistamiseksi. Kantavan kasvualustan alueelle ei putkia voida sijoittaa. Karistossa ne sijoitettiin 2,5 metrin etäisyydelle puista, jotta puiden juuret eivät vahingoittaisi putkia ja toisaalta putkikorjaukset eivät vahingoittaisi puiden juuristoa.

Kadunalaisen tilan niukkuuden vuoksi valaisinten sijoittelu on tarkoin harkittava. Karistossa valaisimet sijoitettiin aloituskorttelissa metrin etäisyydelle tonttirajasta, jotta valaisinjalusta ja rakennuksen perusta eivät häiritse toisiaan. Jatkossa valaisimet sijoitettiin tonttirajalle, koska kadun alaisessa tilassa pelättiin syntyvän ahtautta. Valaisimen sijainnissa pohdittiin myös lumitilan toimivuutta ja pidettiin hyvänä koko katutilan jäämistä avoimeksi. Sähkö- ja telekaapelit määriteltiin Karistossa yleisohjeita noudattaen, jonka jälkeen vastuuorganisaatiot vastasivat tarkemmasta sijoittelusta.

Karistossa havaittiin, että jako- ja sähkökaappien sijoittamista on tutkittava tavanomaista tarkemmin, jotta ne eivät muodostu ajoesteeksi. Sijoituspaikat tulee etsiä myös siten, että kaapit eivät korostu katunäkymässä. Kaappien ja valaisinten paikat on oltava selvillä jo tonttien markkinointivaiheessa ja erityisesti rakennusvalvonnan käytössä.

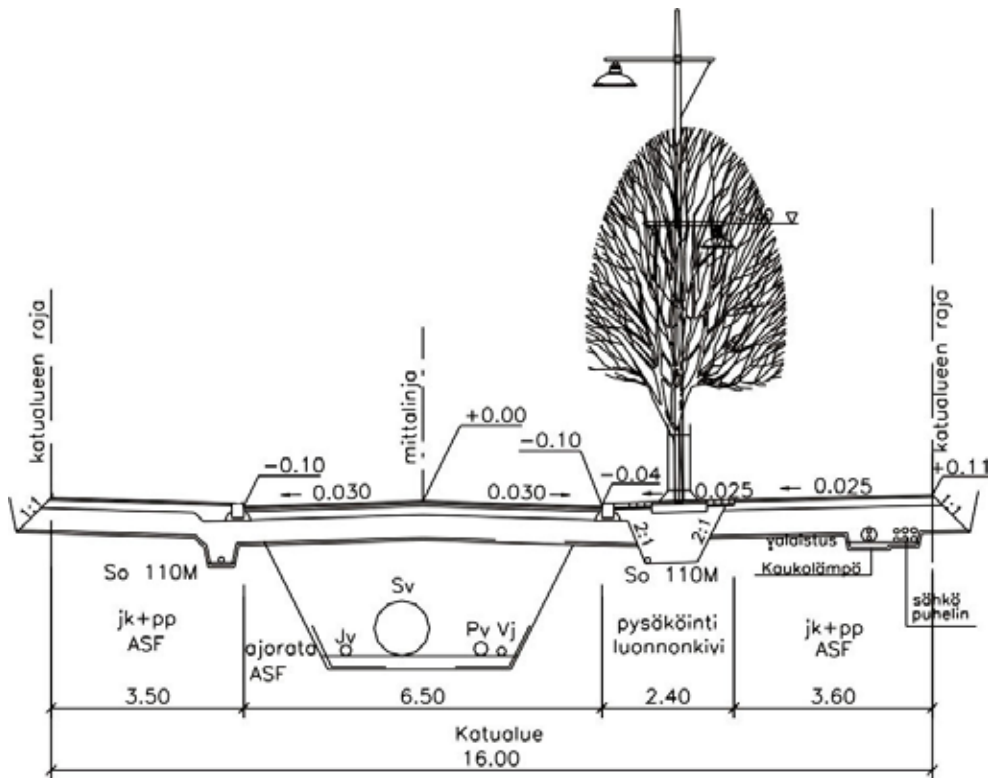
Tiiviissä katutilan rajauksessa rakennuksen ja tonttirajan väliin on hyvä jättää tilaa rakennuksen routarakenteita varten. Karistossa etäisyydeksi määriteltiin yksi metri, mutta suosituksena voi pitää 1,5 metriä, jotta rakenteet varmasti mahtuvat tontille. Katutilaan kohdistuvia rasitteita ei suositella.

Kunnallistekniikka on sijoitettu katualueen rajaan, jolloin rakennusten perustuksille ei ole liikkumavaraa edes siinä määrin, kuin kaava sallii.

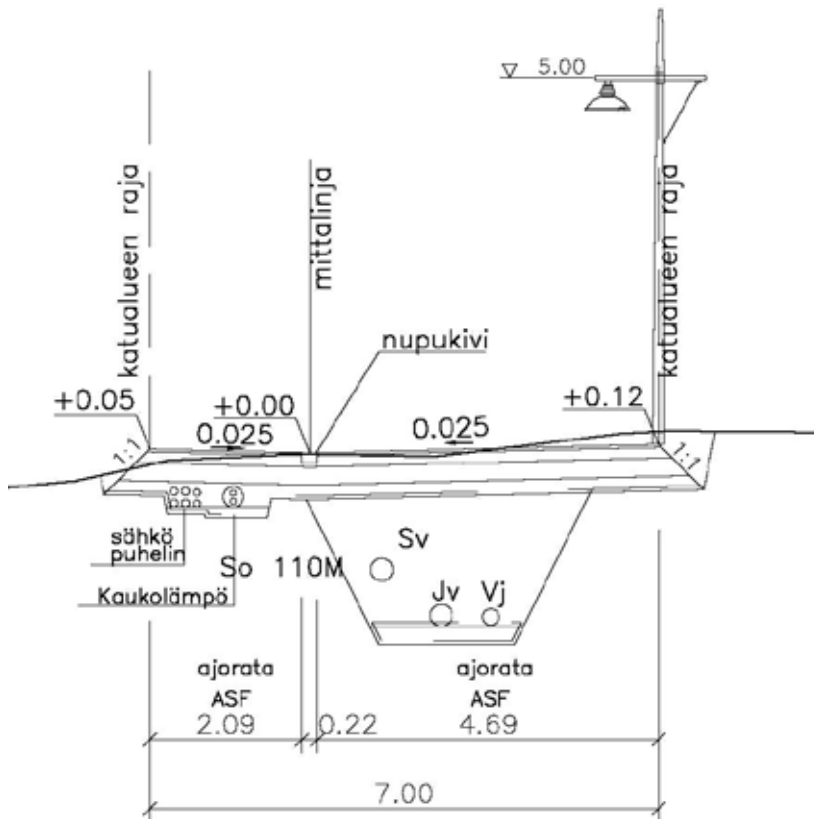
Kun katutila on kapea ja kunnallistekniikka täyttää lähes koko kadun, on korjausten aikaista liikennettä vaikea järjestää. Tämä tulee edellyttämään poikkeuksellista kunnostustöiden suunnittelua ja ajoitusta.

Kaavan mukainen kaava-alueen mitoitus perustuu ajatukseen, että aurauslumi voidaan sijoittaa tontin puolelle talon seinustalle. Tämä olisi edellyttänyt rasitteen muodostamista. Sellaiseen ei oltu halukkaita asukkaiden vastustuksen ja vastuiden vaikean määrittämisen vuoksi. Tästä seuraa, että lumi on korjattava pois useammin kuin vakiokaduilla.

Aloitusalueen kunnallistekniikka perustui perinteiseen viemäröintiin. Uudella Purolaakson alueella suunnittelun lähtökohdana on hulevesien imeyttäminen maaperään.



Putkien sijoitus Kariston kokoojakadulla.



Putkien sijoitus Kariston asuntokadulla.

4 Katu osana hyvää asuinmiljöötä

4.1

Kadun rakenteet ja materiaalit

Kävelypainotteiset, hitaasti ajettavat katutilat mahdollistavat tavanomaista laajemmin pienijakoisten materiaalien ja värien käyttöä. Valintaperiaatteet ovat ennen kaikkea kaupunkikuvallisia. Karistossa oli visiona katujen vähäeleinen kaupunkikuvallinen ilme ja kohtuuhintaiset, kestävät materiaalit. Katukuva haluttiin rauhalliseksi taustanäkymäksi omatoimiselle, kirjavuuttakin sallivalle rakentamiselle.

Materiaalivalintoja kuvaa sis. arkk. Liisa Ilveskorpi, WSP Finland Oy.

Asuinalueiden katujen kehittäminen kevytliikennepainotteisiksi on tuonut mukanaan uudenlaisia rakenteellisia ratkaisuja ja materiaalien käyttöä. Reunakiveä käytetään edelleenkin erottavana rakenteena kun kävely ja pyöräily halutaan erottaa ajotilasta, lähinnä kokoojakaduilla. Vanhojen alueiden asuntokaluilla on tavanomainen ratkaisu ollut asfalttipinnoitteinen katutila, jossa liikennemuotoja ei ole eroteltu. Kaupunkimaisella alueella jalankulkijoille on varattu jalkakäytävätilä käyttämällä reunakiveä. Uudemmissa asuinalueilla rakenteita ja materiaaleja käytetään vapaammin ohjaamaan kadun toimintoja. Pienijakoisista pinnoitteista tuli suosittuja asuntokaduilla, sillä niiden avulla voitiin muuttaa kadun ilme raittimaiseksi ja tällä tavoin viestiä liikenteen hidastamisen tarpeesta. Myös luopuminen erillisestä jalkakäytävästä ja kaiken liikenteen salliminen koko katutilassa koetaan ajonopeutta hillitsevänä järjestelmänä.

Pienijakoisten materiaalien käytöstä on saatu kokemuksia. Betonikiveys kestää huonosti ajoneuvoliikennettä, luonnonkivipinnoite koetaan kalliiksi ja halvempi, lohkopintainen kiveys ei täytä esteettömyyden vaatimuksia. Asfaltista on tullut uudestaan suosittu asuntokatujen pintamateriaali hyvien käyttöominaisuuksiensa ja kohtuullisen hintatason vuoksi. Asfalttia voidaan rajata ja jäsenellä pienijakoisella kiveyksellä, jolloin kadun yleisilme saadaan raittimaiseksi.

Karistossa keskeinen kokoojakatu suunniteltiin perinteisen kadun tyyppiseksi reunakivineen (6 cm, viistottu) ja luonnonkivettuine katupuuvyöhykkeineen. Katupuulle on varattu kantava kasvualusta kadun pitkittäissuuntaisesti jatkuvana 2,5 m leveänä välikaistana, jonka päälle sijoittuu pysäköinti.

Katutilojen pääasialliseksi pinnoitteeksi on valittu asfaltti. Valintaan on päädytty siksi, että Karistossa sallitaan omaehtoisen rakentamisen kirjoa tavanomaista enemmän ja katutilan rauhallisuudella ja yhdenmukaisuudella halutaan turvata kaupunkikuvallisen yleisilmeen hallinta. Viimeistelyn laatua korostetaan rajauksissa



Perinteinen asuntoalueen katu. Kaikki liikkuvat samassa tilassa, reunakiviä ei ole. Asukkaat huolehtivat katutilan reunaan jäävästä viherkaistasta.



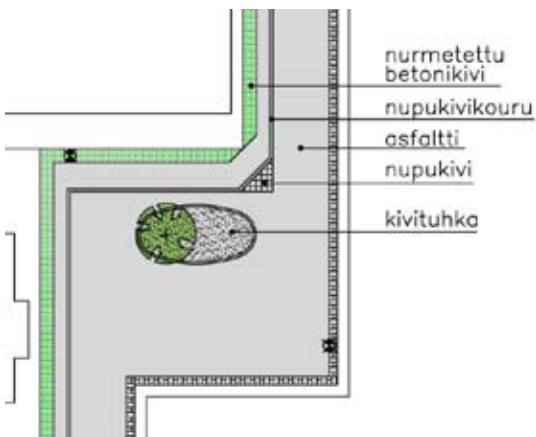
Vallilassa asuntokadut ovat perinteisiä asfalttikatuja. Jalankulku on erotettu reunakivellä.



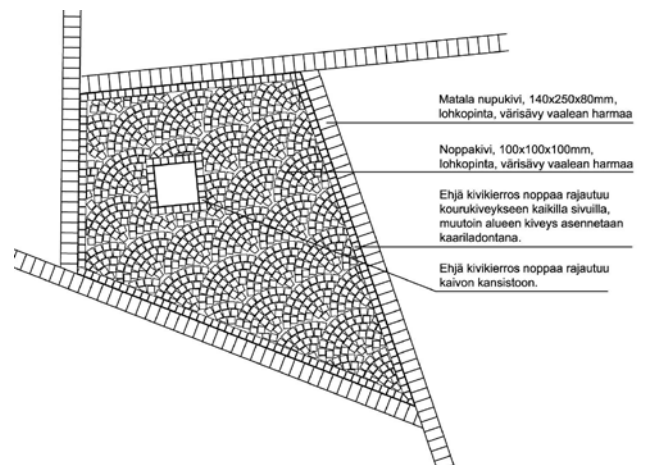
Lahden Paavolassa yhteisestä liikkumistilasta on erotettu luonnonkivipinnoitteella viitteellisesti pysäköintialue.



Säterinmetsässä asuntokatu on pinnoitettu ja kuvioitu betonikivellä. Kadulla korostuu tunnelma jalankulkijan etuoikeudesta.



Esimerkki Kariston asuntokadun ja aukion pintamateriaaleista.



Esimerkki Kariston kortteliaukion pinnoitekuviosta.

ja tilajäsentelyssä käytettävillä luonnonkivirajauksilla. Tärkeimmät suojatiet pinnoitetaan luonnonkivellä, toissijaiset maalataan.

Kun Kariston katujen pinnoitteeksi valittiin asfaltti, heräsi tarve korostaa katutilan kapeutta pinnoittamalla katutilan reunavyöhyke eri materiaalilla. Tähän tehtävään valittiin betonikivi, jossa on urat nurmetusta varten. Vihertävän vyöhykkeen katsottiin sopivan hyvin tiiviiseen asumismiljööseen, jossa istutustilaa on kadulla niukasti. Vyöhyke toimii kuitenkin hyvin lumi- ja pysäköintitilana.

Karistossa Järvenpään ja Rantakylän alueiden asuntokadut ovat tavanomaisesti poiketen muodoltaan koveria. Keskiosaan sijoittuva sadevesikouru korostetaan nupukiviraidalla, joka samalla muodostaa katutilaan kadun polveilua myötäilevän kuvioaiheen. Luonnonkiveä on käytetty muutoinkin jäsentämään ja huolittelemaan asfalttipintaa. Kapeassa katutilassa, jossa liikutaan paljon jalkaisin, yksityiskohtien viimeistelyn hyvä laatu on ensiarvoisen tärkeä kaupunkikuvallinen tekijä. Karistossa kuviot tehdään erityisellä huolella, esim. jyrsimällä asfalttipintaan täsmälliset urat luonnonkiviraidoille.

Kariston kokemuksista voi todeta, että tiiviillä asuinalueella, missä tonttien rakenteet, istutukset ja materiaalit tuottavat moni-ilmeistä miljöökuvaa, voi katutila olla ilmeeltään rauhoittavan yksinkertainen. Kun yksityiskohtia ja kalliita materiaaleja käytetään kohtuudella, saadaan kaunista ja kestävästä miljöökuvasta kokonaiskustannusten pysyessä kuitenkin kohtuullisina.

4.2

Kortteliaukiot asukkaiden yhteistilana

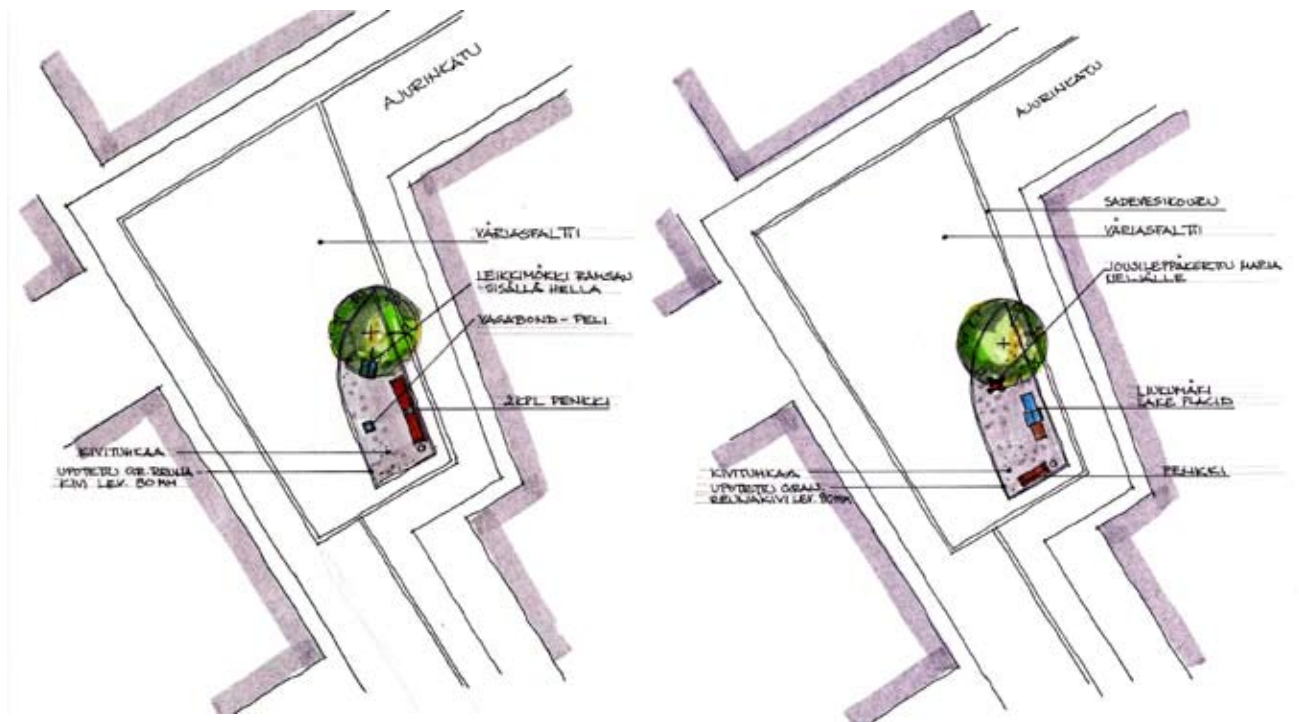
Väljällä asuinalueella pihat ovat luontevasti asukkaiden oleskelualueita. Tiiviillä asuinalueilla, kun tontit ovat pienempiä, kortteliaukiolla on merkitystä myös oleskelupaikkana. Kortteliaukiot on nähty myös mahdollisuutena korttelin yhteisöllisyyden tukemisessa.

Kariston alkuvaiheen suunnittelussa oli visiona katuaukioiden toteuttaminen siten, että niiden toimivuutta voitaisiin joustavasti muunnella kortteleiden ikärakenteen muutosten myötä. Tämä edellyttäisi asukkaiden osallistumista. Kaupunki voisi olla apuna varustelun muutostöissä.

Kariston katuaukioiden ideointi on sis. arkkiteht. Liisa Ilveskorven käsialaa.

Karistossa on tutkittu sekä tontti- että huoltoliikenteen ajotilan mahdollistama pieni oleskelupaikka kullekin katuaukiolle. Sen sijoittumisessa on huomioitu lisäksi kunnossapidon edellyttämät kulkutilat.

Aloitusalueiden Järvenpään ja Rantakylän aukioiden materiaalivalinnoissa ja varustelussa on lähdetty siitä, että niitä voidaan helposti muuttaa asukasrakenteen muuttuessa ajan myötä. Ideana on tällä tavoin tukea kotipaikan pysyvyyttä ja muuntuvuutta korttelin kulloisenkin ikärakenteen tarpeet huomioiden. Aukioiden oleskelupaikan pinnoitteeksi esitettiin kivituhkaa, joka pehmentää katukuvaa ja samalla mahdollistaa varustelun muuttamisen helposti. Pysyvänä tunnusmerkkinä jokaiselle aukiolle suunniteltiin istutettavaksi vähintään yksi puu, eri lajia eri aukioilla. Alueen rakentuessa aukiot varustetaan tavanomaisella perusvarustuksella (penkit, roskastiat, muutama toimintavaruste). Ajateltiin, että asukkaiden asetuttua taloksi heidän on mahdollista muodostaa korttelin yhteistoimintaa ja aktivoitua varustamaan aukioita haluamallaan tavalla. Mikäli asukkaat sitoutuvat yhdessä huolehtimaan kortteliaukion varustuksesta, on heidän mahdollista sijoittaa sinne esimerkiksi leik-

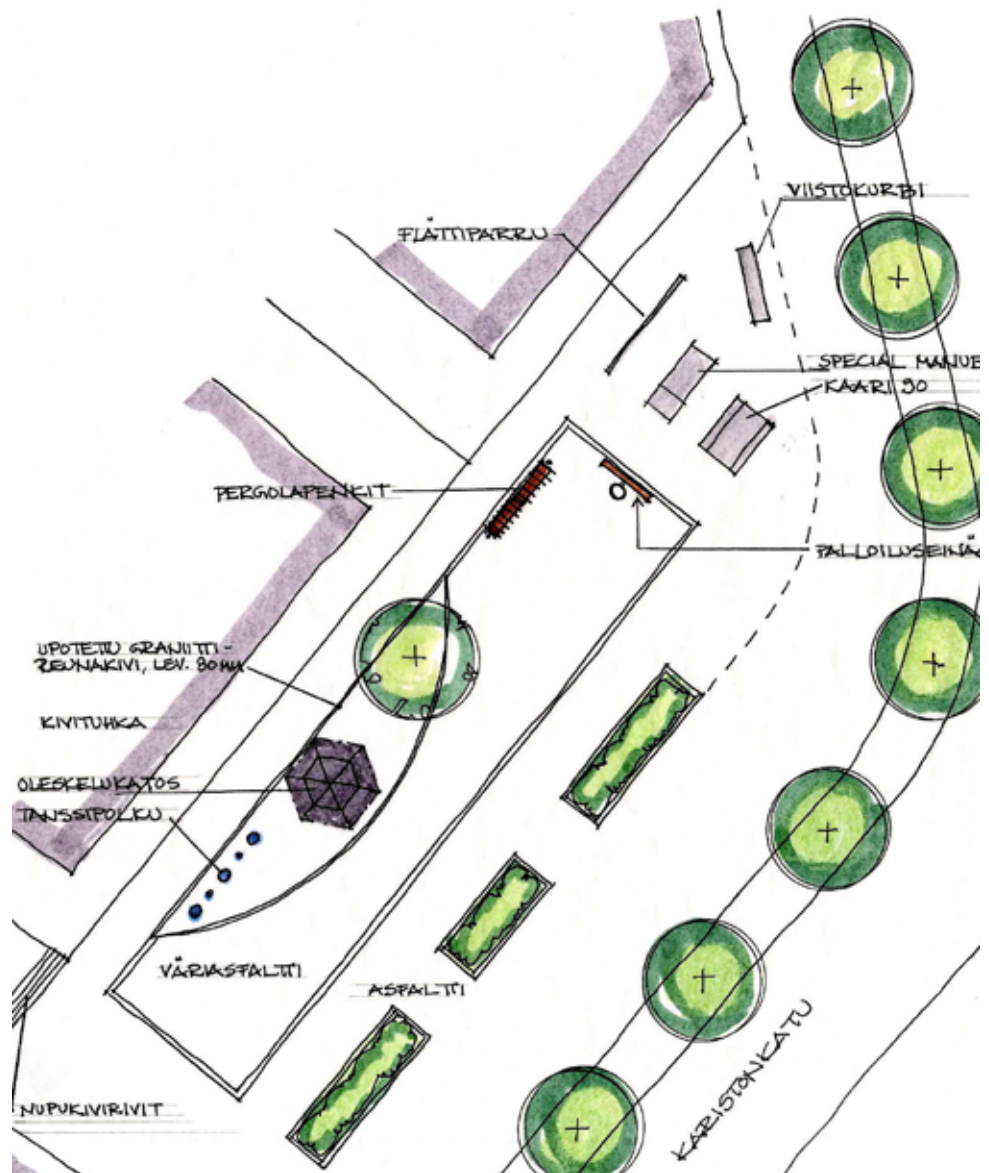


Esimerkkejä saman kortteliaukion varustamisesta erilaisiksi asukasysteistyöllä.

kivarusteita, ulkopelipaikkoja, kaikenikäisten keinuja, pienimuotoisia skeittipaikkoja, pergoloita, grillejä, lintulautoja ym.

Lahdessa kaupunki on myös halukas kehittämään yhteistoimintaa tulemaan mukaan toimintamallin kehittämiseen ja omalta osaltaan vastaamaan varustelun muunneltavuudesta ja kunnossapidosta. Kortteliaukioiden lisäksi Kariston kortteleiden lähiympäristöön sijoittuu korttelipuistoja, joiden varustelussa ja huolenpidossa on mahdollista lähteä kehittämään yhteistoimintamalleja.

Asukkaiden ja kaupungin yhteistoiminnan ongelmana on, ettei toimintamalleista ole paljoa kokemuksia ja esimerkkejä. Yhteistoimintamallin kehittäminen ja yhteisten alueiden jatkuva ylläpito on vaativa tehtävä, johon tulee löytyä sitoutumista sekä kaupungin että asukkaiden puolelta.



Esimerkki kortteliaukion varustamisesta nuorten kokoontumispaikaksi.



Asuinkorttelin yhteinen oleskelupaikka.



Kortteliaukio vehreänä puistikkona.



Ikäihmisten oleskeluaukio.

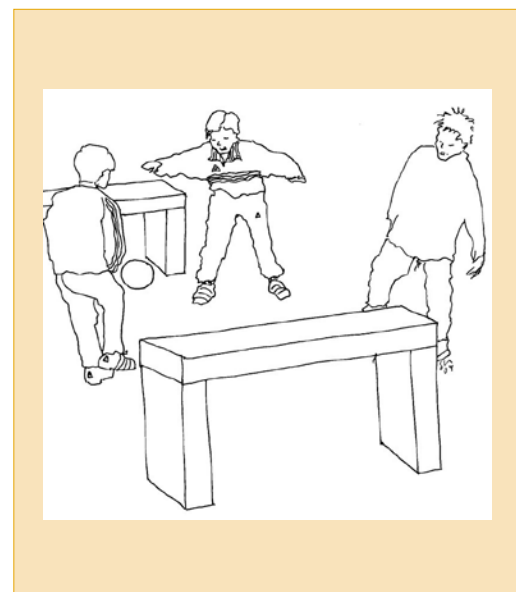


Lasten ja ikäihmisten yhteinen oleskeluvarustus.



Kiipeilyveistokset kortteliaukion varustuksena.

Kariston asukkaiden tilaisuudessa kuvasarjalla herätettiin keskustelua kortteliaukioiden ja muiden yhteisten tilojen aktivoimisesta asukasyhteistyöllä. Kaupungin roolina nähtiin perusvarustuksen tuottaminen ja osallistuminen asiakasyhteistyöhön. Aukioiden oleskelupaikan pinnoitteeksi kaavailtiin kivituhkaa varusteiden muunneltavuuden helpottamiseksi.





Alkuvaiheessa asukasysteistyössä ilmenneestä kiinnostuksesta huolimatta ei korttelien varustaminen yhdessä saanut innostusta, lähinnä rakentamiskiireiden vuoksi.

Helpon muunneltavuuden mahdollistava kivituhkapinnoite aukoiden oleskelualueella vaihdettiin luonnonkiveykseen lähinnä kunnossapitosyistä. Kivituhka koettiin hankalaksi kunnossapidon kannalta.

Kaavassa ei ollut varattu tiloja korttelileikkipaikoille. Niille on nähty kuitenkin tarvetta ja niitä tullaan toteuttamaan.

Kapeaa etupihaa ei voi käyttää oleskeluun eikä sille mahdu usein myöskään istutuksia. Siksi välitila ohjeistetaan rakennettavaksi kiveyksiin samalla tavoin kantavaksi kuin kadun reunakin. Tällöin etupihaa voidaan hyödyntää kiinteistön kadunvarsipaikoitukseen. Katualueen ja rakennusten välisen etupihan päällysteestä ei aikataulujen vuoksi ehditty antamaan suositusta. Yksityisen pinnoitteen ja katualueen reunavyöhykkeen yhteensovittamisessa voi tulla vaikeuksia.

Asuntoalueen sisäiset katuaukiot olisi pitänyt kaavoittaa suuremmiksi, jotta niille ajatellut toiminnot olisi saatu sovitettua yhteen.

4.3

Intiimiä tilaa tukevan viherympäristön muodostuminen

Tiiviin ja matalan asuinalueen vihermiljöö muodostumisessa on nähtävissä kaksi toisiaan täydentävää elementtiä. Ympäröivä luonnonmiljöö muodostaa laajan viher- ja virkistysalueen. Korttelialue joudutaan parturoimaan täysin tiiviin rakentamisen tieltä, jolloin alueesta muodostuu täysin rakennettu puutarhakaupunki. Kariston laaja ja komea metsävyöhyke tarjoaa kuitenkin erityisen hienon virkistysmaaston. Visiona on, että aloitusalueille muodostuu lähinnä pihastutuksista viihtyisää puutarhamiljöötä ja intiimiä tilantuntua.

Kariston vihermiljöö muodostamista on kehittänyt mais.arkkit.Arto Kaituri,WSP Finland Oy.



Esimerkki tonttikasvillisuuden merkityksestä katunäkymässä.



Merkintöjen selitykset

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------------|
| Katalue ja kadun nimi, tori | Keskeinen näköalapaikka |
| Korttelialue | Olemassa oleva rakennus |
| Korttelialueen mahd. laajentumisalue | Kevyen liikenteen yhteys, ulkoilureitti |
| Vesialue | Silta |
| Pelto tai maisemapelto | Polkuyhteys, ulkoilureitti |
| Palstaviljelyalue | Lasten hiihtoladut |
| Kosteikko | Olemassa oleva lähde ja siitä lähtevä puro |
| Hevostilan pihapiiri | Valaistava kallio |
| Viheralue | Pelialue, esim. hiekkatai kivituhkapinnoite |
| Hoidettu taajama- tai puistometsä | Istutettava alue |
| Ruovikko | Huvimaja |
| Pitkospuut | Puistonpenkki |
| Hiekkaranta | Kivetty polku |
| Laituri | Havupuu |
| Lasten seikkailumetsä | Lehtipuu |
| Mäenlaskupaikka | Valaistava mänty |

Väljällä asuinalueella voidaan usein säilyttää tontin luontaista vihreyttä ja täydentää sitä istutuksilla. Tiiviillä asuinalueella olevaa kasvillisuutta on käytännössä vaikeaa säilyttää muualla kuin puisto- ja viheralueiksi jäävillä alueilla. Asuinalueen viherilme on luotava kokonaan uusilla tontti- ja katuistutuksilla. Tällöin on tärkeää, että pienilläkin pihoidilla istutukset muodostuvat osaksi alueen viherkokonaisuutta. Erityisesti tonttirajaukset ja kadunpuoleiset piha-alueet ovat tärkeitä viherilmeen luoja.

Karistossa aloitusalueilla puusto jouduttiin kaatamaan lähes kokonaan rakennettavilta alueilta. Katutilan viherilmeen muodostamisessa jouduttiin pohtimaan mittakaavallista harmoniaa tiiviillä alueella – kun katutilat on mitoitettu kapeiksi, ei katupuille tahdo löytyä tilaa. Karistossa ratkaistiin kokoojakatu siten, että bulevardimainen ilme muodostetaan yhdellä katupuurivillä, joka perustetaan kantavalle kasvualustalle, jolloin katupuuriviin voidaan sijoittaa pysäköinti ja kadun mittakaava tällä tavoin pysyy tiiviinä. Kortteliaukioille sijoitetaan vähintään yksi puu, jonka lajivalinnalla korostetaan kunkin aukion erilaista tunnelmaa. Asuntokatujen viherilmeen muodostumisessa erityisen tärkeitä ovat tonttia rajaavat pensasaidat ja tontti-istutukset.

Tiiviin asuinalueen viherilmeen luominen on haasteellisempaa kuin väljällä alueella. Koska viherilme muodostuu suuressa määrin tontti-istutuksista niukan katuvihreän lisäksi, on ammattitaidolla suunniteltu ja käytännössä koordinoitu yhteispeli erityisen tärkeää. Kaivattaisiin toimintamallia ja kokemuksia yhteistoiminnan luomisessa sekä esimerkkejä onnistuneista kokemuksista.

Kariston laajan ja komean metsäalueen käyttö suunniteltiin heti alkuvaiheessa virkistysliikkujan käyttöön sopivaksi: hyvä polkuverkosto osin valaistuna sekä retkeilyvarustelu, esim. laavupaikka mäen korkeimmalle näköalapaikalle. Alkuvaiheen suosituksena oli, että polkuverkosto tehdään käyttökuntoon ensimmäisen asuinalueen rakentuessa, jotta Kariston mainoksissa luvatut virkistysmahdollisuudet toteutuvat. Samalla oli tärkeää turvata metsäalueen kulutuskestävyys.

Yleissuunnitelman mukaisista ideoista on jo toteutettu venelaiturin laajennus, laavu, esteetön onkilaituri, uimaranta sekä valaistut ulkoilureitit Kymijärven rannassa ja Pitkäkallionmäellä.

Kariston aloitusalueiden Järvenpään ja Rantakylän yleissuunnitteluvaiheessa laadittu viherilmeen kehittämisen kuvaus



- Kariston alueen ihmisläheisen ja viihtyisän asuinmiljöön luomiseen liittyy oleellisesti vehreys
- vehreys muodostuu pääasiassa tonttien istutuksista ja tontteja rajaavista pensasaidoista, lisäksi vehreyttä tuodaan myös katu- ja raitinäkymiin
- kokoojakadut ovat ilmeeltään bulevardikatuja, joilla kadunvarsipysäköinti sijoitetaan katupuiden väliin mahdollisimman vähän katunäkymää häiritseväksi
- korttelien sisätiloissa raiteilla vehreyttä muodostavat vain tonteilta näkyvät istutukset
- kortteliaukioilla jokunen yksittäispuu muodostaa aukiolle pienen keitaan oleskelua ja leikkiä varten
- käytettävät puulajien on kokoojakaduilla oltava liikenneympäristöön soveltuvia. Tällaisia karistolaiseen ilmeeseen sopivia lajeja ovat mm. lehmukset, lepät, pihlajat ja koivut
- Kariston omaleimaisuutta on mahdollista korostaa istutettavien lajien kotimaisilla muunnoksilla, kuten koivujen tai leppien suomalaisilla muodoilla
- alueen kovat katupinnoitteet edellyttävät ns. "kantavan kasvualustan" käyttöä puiden kasvun varmistamiseksi
- pihakaduilla, puistikoissa ja pihalla suositetaan hyötykasvillisuutta, joka korostaa Kariston yhteisöllisyyttä. Tällaisia lajeja ovat mm. marjapensaat, omena-, kirsikka-, luumupuut sekä tuomet.
- muita yleisillä alueilla suositeltavia lajeja ovat esimerkiksi kotimaiset ruusut, pajut, seljat ja syreenit



Laavusta on tullut suosittu asukkaiden ja ulkopuolistenkin retkipaikka.

Visioissa esitetyjä periaatteita noudatetaan. Erityisesti on tarvetta jatkaa kotimaisten kasvien perinnettä. Vieras puulaji, lehmus kokoojakadulla on kuitenkin perusteltu, koska se on perinteinen Lahden katupuuh.

Viherympäristön luomisessa on huomattavaa, että alkuperäinen kasvusto häviää kokonaan tiiviin rakentamisen vuoksi. Tonteillekin jää vähän tilaa kasveille ja kasvuston kokoa on rajattava. Suurikokoisia puita ei mahdu pihatiloihin.

4.4

Valaistus viihtyisyys- ja turvallisuustekijänä

Karistossa oli visiona tiivismittakaavaisen puutarhakaupungin tunnelman korostaminen valaistuksella pimeään aikaan. Valon mittakaavan, värin ja tehon tarkalla harkinnalla tavoiteltiin intiimiä tunnelmaa. Kapeiden katutilojen toimivuuden turvaaminen valaisinlaitteiden sijoittelu osoittautui vaativaksi tehtäväksi.

Valaistuksen suunnittelu tehtiin tiiviissä yhteistyössä Lahti Energia Oy:n kanssa. Valaistus-suunnittelijana toimi sis.arkkit. Sirpa Laitinen.

Asuinalueiden valaistuksessa noudatetaan valaistussuosituksia, joiden tarkoitus on varmistaa pimeällä liikkumisen turvallisuus kaupunkitilassa. Ohjeissa suositellaan katuluokitukseen perustuen valaistusvoimakkuus tai luminanssi, tasaisuus, estohäikäisy ja ympäristön valaistuksen suhde katuvalaistukseen. Jalankulkijoiden valaistusvoimakkuussuosituksia sovelletaan myös pihaille ja pysäköintialueille. Katuvalaistuksen suunnitteluohjeissa ei määritellä valonväriä eikä värintoistokykyä, mutta mikäli alueella on värikkäitä yksityiskohtia, joita halutaan korostaa myös pimeällä, on hyvä valita hyvän värintoistokyvyn omaava valonlähde. Nämä ohjeet ovat lähtökohdana myös tiiviin asuinalueen valaistuksessa.

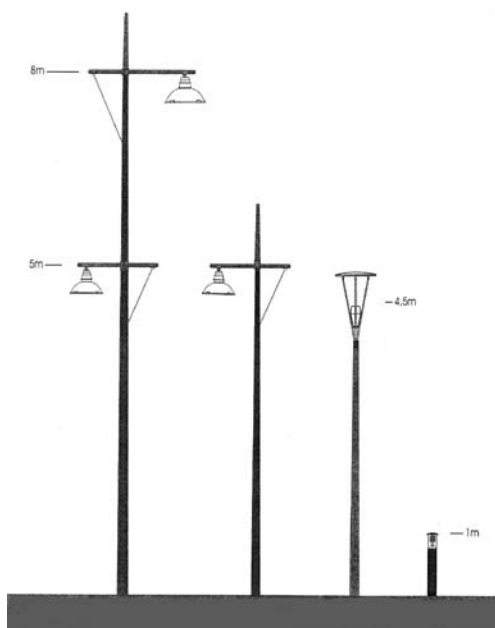
Tiiviillä asuinalueella valaisinten sijoitus ei aina ole mahdollista suoraviivaisesti ja tasavälein, vaan ne tulee sovittaa tarkkaan tonttien sisäänkäyntien kanssa. Häikäisyä asuintiloihin tulee välttää ja usein onkin hyvä valita valaisintyyppiä, jotka suuntaavat valon vain alaspäin kulkuväylille. Valaisinten valinnassa mittakaavan tarkastelu on myös tärkeää katunäkymien mittakaavan ja harmonian näkökulmasta.

Karistossa katuvalaistuksen suunnittelun ongelmana oli rakentamisjärjestys, sillä katurakenteet toteutettiin valaistusjalustoineen ennen kuin kaikista tonteista oli suunnitelmia. Valaisinten sijoituksessa jouduttiin etsimään "varmoja" sijoituspaikkoja siten, että jätettiin vapausasteita tonttien sisäänkäyntien ratkaisuille. Valaisimet sijoitettiin pääsääntöisesti kahden tontin rajakohtaan tai tontinosille, joille ei oltu kaavassa merkitty rakennusala. Valaisimien sijoittelulla pyrittiin varmistamaan, ettei sisätiloihin muodostu häikäisyä. Katutilaa rajaavien tontinosien pituuden vaihtelusta johtuen valaisinten välit vaihtelevat hieman. Tätä vähäistä valon epätasaisuutta ei kuitenkaan nähty suureksi ongelmaksi asuinalueella, jossa kaduilla ajetaan hitaasti.

Pimeän ajan kaupunkikuvan muodostamiselle valaistuksen avulla ei ole ohjeita. Asuinalueilla valaistuksella voidaan oleellisesti vaikuttaa omaleimaisen kaupunkikuvan ja viihtyisyyden muodostumiseen. Tässä tarkoituksessa on hyvä sopia tiettyjä alueen ilmettä korostavia ratkaisumalleja katuaukioiden, puistojen ja pihojen valaistukseen. Karistossa rakennukset sijaitsevat katua rajaavasti, joten talojen ikkunat tulevat luomaan kaduille lisävaloa ja viihtyisää valotunnelmaa.

Valaisin on myös merkittävä kaupunkikuvaa luova katukaluste, joten sen valinta alueen ominaispiirteitä tukeväksi on tärkeää. Karistoon suunniteltiin oma valaisinmalli, jonka tehtävänä on yhtenäistää katunäkymää ja muodostaa alueelle tunnusomaista kaupunkikuvaa. Valaisinten haluttiin lisäksi ilmentävän Kariston puurakentamisen teemaa ja tästä syystä pylväsmateriaaliksi valittiin puu.

Tiiviin asuinalueen valaistukseen kohdistuu tavanomaista enemmän reunaehtoja. Ne ovat luonteeltaan alueen tiiviiseen mittakaavaan, valaistuksen sijoitukseen, suuntaukseen ja mittakaavaan sekä suunnittelu- ja rakentamisprosessiin liittyviä. Toivottavaa olisi, että valaistusohjeistukseen kehitettäisiin tiiviille asuinalueelle soveltuvia tarkennuksia ja esimerkkejä.



Kariston valaisinperhe. Kariston puuteema toistuu valaisinten puupylväissä.



Kariston kokoojakadun erikoisvalaisin toteutettuna.

Valaisinten sijoittaminen katutilaan osoittautui varsin työlääksi, oli tarkkaan harkittava kunnossapidon kannalta vähiten haittaava sijoitusperiaate.

Valaisimia jouduttiin sijoittamaan paikoilleen vaikkei tiedetty tonttien sisäänajokohtia tai makuuhuoneiden ikkunoita, jolloin muutamia ristiriitatilanteita syntyi.

Karistolainen valaisintyyppi on koettu onnistuneeksi, mutta tilauksen yhteydessä tapahtuneen tietokatkon vuoksi osa valaisimista on väärin valmistettu – olisi tarvittu hyvät rakennesuunnitelmat tilausvaihetta varten.

Karistolaisesta valaisintyyppistä jouduttiin kehittämään uusi variaatio ulkoliikunta-alueita varten. Suojatievalaisin tullaan toteuttamaan alkuperäisen idean mukaisesti.

4.5

Esteettömyyden tavoite tiiviillä asuinalueella

Kariston visiona ei voitu tavoitella täydellistä esteettömyyttä, koska alueen maastonmuodot ovat osittain varsin jyrkät. Myös rakennusten lattiatason ohjeistaminen katutasoa ylempään tasoon vaikeutti esteettömyyden toteuttamista. Tavoitteeksi otettiin yhden esteettömän sisäänkäynnin toteuttaminen jokaiseen asuntoon. Katutilassa esteettömyyden tavoitteena oli aloitusalueilla esteetön ja turvallinen katuylitys.

Esteettömyyden asiantuntijan suunnittelun alkuvaiheessa toimi sis.arkkit. Liisa Ilveskorpi.

Esteettömyys on viime aikoina noussut tärkeäksi asuinalueen suunnittelukriteeriksi. Julkisen kaupunkitilan esteettömyyskriteerit ja ohjeet ovat kehittämissivulla (<http://www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit/html>). Julkisessa kaupunkitilassa on määritelty esim. katupintojen kaltevuuden tavoitteeksi 5%. Ohjeita on annettu lisäksi portaista, kaiteista, katuylityksistä ym.

Kariston aloitusalueiden katutilassa esteettömyyttä on huomioitu monin keinoin. Koska katuverkosto ei ole suoralinjainen ja selkeä, on tarpeen helpottaa orientoitumista. Tätä auttaa Järvenpään ja Rantakylän asuntokaduilla kadun keskelle sijoittuva kourulinja, jonka kuvioraita muodostaa johdattavan aiheen erityisesti näkövammaisille. Katuristeyksissä muutoskohtia korostetaan karheapintaisella materiaalilla sekä kokoojakadun suojateiden kohdilla ja siirryttäessä kokoojakadulta asuntokadulle. Materiaali varoittaa sekä jalankulkijaa, pyöräilijää että autoilijaa. Kariston katutilat valaistaan hyvin. Lisäksi kokoojakadun suojatien valaistaan erikoisvalaisimella, joka valon lisäksi toimii suojatiestä varoittavana lähestyvälle autoilijalle. Karistossa kaikki katujen kulkupinnat ovat sileää, kitkaista asfalttipinnoitetta.

Karistossa on rakennusten ensimmäisen kerroksen lattiatasoksi määritelty yleensä 70 cm, aloitusalueella jopa 1 metri, katupinnan yläpuolelle tiiviiseen katumiljööseen avautuvien asuinhuoneiden yksityisyyden säilyttämiseksi sekä myös kosteustekniikan vuoksi. Korkeusero hankaloittaa esteettömän sisäänkäynnin toteuttamista. Osa tonteista sijoittuu kuitenkin rinnealueelle, jossa esteettömyyttä ei täysin voida toteuttaa. Tavoitteeksi on asetettu yhden esteettömän sisäänkäynnin järjestäminen tontin parkkipaikalta. Tämän periaatteen toteuttamisesta on Kariston rakennustapaohjeessa annettu ohjeita erilaisissa maastollisissa tilanteissa.



Kariston puurakenteinen rantaraitti sai kiitosta liikumisesteisiltä vierailijoilta.

Esteettömyyden toteuttamisessa katurakentamisessa on paljon mahdollisuuksia normaalin katurakentamisen keinoin, kunhan ratkaisumalleihin ja ohjeisiin perehdytään ja motivointi esteettömyyden huomioimiseen pienissäkin yksityiskohdissa sisäistetään suunnittelu- ja rakentamisprosessin kaikissa vaiheissa.

Asuntojen lattiakorkeus on määritelty 70 cm katutasoa korkeammalle, jolloin kadun puolelta ei pystytä järjestämään esteetöntä sisääntuloa. Pihanpuolelle on annettu ohjeet järjestää joko luiska tai maaston korotus. Kaikkia asuntoja ei tästä syystä ole vaadittu esteettömiksi.

Virkistysreiteillä kokemus on osoittanut esteettömyyden toimivan.

5 Ympäristön ylläpito

Tiiviillä ja matalalla asuinalueella tavanomainen katukunnossapito ja ylläpito on ahtaiden katutilojen vuoksi ongelmallista. Uusia, paremmin tiiviille alueelle sopivia menetelmiä ja järjestelmiä tulisi kehittää yleisesti. Ongelmana on myös, että erityismenettelyt ja –varusteet yhtä aluetta varten ovat kustannustaloudellisesti tehottomia. Karistossa suunnittelun alkuvaiheessa oli visiona uudenlaisten katukunnossapidon menetelmien ja urakointimuotojen ja muiden huoltojärjestelmien kokeellinen kehittäminen.

Kariston kunnossapidon ongelmia ja kehittämismahdollisuuksia pohdittiin suunnittelun alkuvaiheessa kunnossapidosta vastaavien tahojen kanssa. Seuraava tarkastelu perustuu näihin keskusteluihin.

Kunnossapidon organisointi

Lahdessa on käytäntönä hoitaa katujen kunnossapito ulkopuolisena urakkana. Keskusteluissa todettiin, että Karisto saattaisi liittyä sijaintinsa puolesta luontevasti suurempaan alueurakointiin, jossa sopimus voitaisiin tehdä kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Urakointimenettelystä on kaupungissa tehty poliittinen päätös. Kaupunki itse ei saa osallistua tarjouskilpailuun. Katukunnossapito tapahtuu tavanomaisella, suurikokoisella kalustolla, joka ei ole optimaalinen Kariston kapeissa katutiloissa. Kunnossapidon tehokkuustavoitteet asettavat paineita konehankinnoille, ja ne ovat paremminkin suurenemassa kuin pienemässä. Urakkasopimusten perusteena pidetään Kuntaliiton Alueurakoinnin yleistä tehtäväluetteloa 2003, jossa ei erityisesti ole huomioitu tiiviin alueen tilanteita.

Kariston katukunnossapidon erityisolosuhteet ja tavoitteet on tiedostettu ja tulevaisuutta silmällä pitäen on ryhdytty alustavasti harkitsemaan Kariston tiiviiseen katuverkostoon sopivia menettelytapoja. Parhaimpana toimintamallina pidetään kiinteistöhuoltoyhtiön tyyppisen organisaation palkkaamista hoitamaan sekä piha- että katualueiden kunnossapito. Ahtaammissa tiloissa toimimaan tottuneilla yhtiöillä on pienimuotoisempaa kalustoa ja toiminta voidaan räätälöidä alueen tarpeisiin sopivaksi (huoltotöiden aikataulutus, erityiskohteiden hoito ym.). Parhain toimintamalli olisi sopimus, jossa sama yhtiö hoitaisi sekä piha- että katualueen sekä myös katuistutukset ja viheralueet. Tällöin ei tulisi ongelmaa tonttien ja katualueen rajavyöhykkeen hoitamisesta vaan avoin katutila seinästä seinään hoidettaisiin kokonaan. Asukkaille oman huoltoyhtiön käyttö myös pienemmissä kiinteistökorjauksissa olisi hyvää palvelutasoa.

Tällaisen organisoinnin ongelmia ovat korkeammat kustannukset sekä tarjokkaiden vähyys; kunnossapidon työntekijöistä on Lahden seudulla huutava pula. Tällaisessa tilanteessa kilpailu ei välttämättä takaa kustannusten kohtuullisuutta.

Kadun alaisen tekniikan ei uskota aiheuttavan kunnossapidon tarpeita pitkään aikaan eikä kunnossapidon organisoinnille nähdä erityistarpeita.

Jätehuollon hankinnassa on vapaa kilpailu, minkä seurauksena samalla alueella toimii useita jätehuoltoyrityksiä. Huoltoliikennettä syntyy moninkertaisesti ja toimintatavat ovat erilaisia. Jätehuollon järjestämisessä olisi etua keskittämisestä, jolloin huoltoliikenne minimoituisi ja toiminnassa voitaisiin paremmin kehittää paikallisia toimintatapoja. Keskitetty jätteenkeräysjärjestelmä järkipästäisi jätehuollon toimintaa edelleen. Kariston jätehuolto tulee toteutumaan kiinteistökohtaisesti, mutta keskitetyn järjestelmän mahdollisuus on huomioitu mahdollisina tilavarauksina.

Valaistuksen kunnossapito on Karistossa Lahti Energia Oy:n vastuulla. Toimintamallissa ei ole ilmennyt ongelmia eikä tiiviin alueen koeta aiheuttavan erityistarpeita. Ainoana hankaluutena pelätään ahtaaseen katutilaan sijoitettujen valaisinten herkkyyttä kolhuille. Riippuvaa katuvalaistusta olisi pidetty huollon kannalta parempana, mutta käytännössä sen organisointia ei pidetty mahdollisena.

Katukalusteiden ja leikkivarusteiden kunnossapito aiotaan Karistossa pitää edelleenkin kaupungin vastuulla johtuen turvallisuuteen liittyvistä vaatimuksista. Kaupungin oma verstaas vastaa käytännössä kalusteiden korjaamisesta. Osa kalusteista pidetään talvisäilössä, jolloin niitä myös kunnostetaan. Kaupunki varustaa julkisen tilan niukalla perusvarustuksella, jonka lisäksi tulevaisuudessa voidaan kehittää uusia toiminta- ja vastuunuoja asukkaiden kanssa. Kariston ensimmäiset asukkaat ovat kiinnostuneita yhteistoiminnasta mutta pitäneet sen käynnistämistä mahdollisena vasta alueen valmistuttua ja elämän asetuttua uomiinsa.

Katujen kunnossapito eri vuodenaikoina

Talvikunnossapito on tiiviillä alueella ongelmallista. Kapeilla kaduilla lumi aurataan vain toiselle puolelle, mikä saattaa aiheuttaa tasapuolisuusongelmia naapurusten välillä. Useita kertoja talviaikaan tapahtuva paannejään poisto edellyttää kahden huoltoajoneuvon työskentelyä yhtä aikaa, mikä tukkii ahdasta katutilaa. Näiden hankaluuksien poistamiseksi tarvittaisiin pienempää kalustoa ja sopimuksessa yleisesti määriteltynä sentti- ja aikarajojen tiukentamista, jotta paannejää ei syntyisi. Ongelmana on myös lumen varastointi. Ahtaissa katutiloissa sitä ei voida jättää katutilaan. Karistossa aluetta ympäröivällä puistoalueella on tilaa lumikasoille, mutta kokemus on osoittanut, että asukkaat vaativat herkästi lunta poistettavaksi, varsinkin ellei se ole kauniin valkoista. Karistossa rakennusten ja kadun väliin jää 1-3 metriä tonttitilaa, jota ei saa aidata ja joka käytännössä on kunnossapidettävää katutilaa ja talvisin lumitilaa. Tämän rajakohdan käsittelystä tulisi antaa rakennustapaohjeet tontinluovutuksen yhteydessä, jotta vyöhyke toteutetaan kunnossapitotoimintaan sopivasti.

Kesäkunnossapitoa ei Lahdessa pidetä ongelmallisena tiiviilläkään asuinalueella. Kiinteistöjen velvoitteena on katutilan hoito 3 metriä tonttirajasta, joka kattaa lähes koko katutilan. Hyväksi toimintatavaksi on todettu kaupungin ja kiinteistöyhtiöiden yhteistoiminta, jossa kaupunki pesee katutilan esim. kerran kuussa eri korvauksesta. Yleensä hoitourakkaan sisältyvän viherhoidon laatutason tavoitteet määritellään ja urakoitsija on velvollinen pitämään laatua yllä tavoitteiden mukaisesti.

Laatu ja kustannukset kunnossapidossa

Laadun turvaaminen ympäristön ylläpidossa koetaan olevan suorassa suhteessa kustannuksiin. Kariston tiiviillä alueella on pelkona, että asukkaat eivät ole yhtenä miehenä halukkaita kustantamaan keskitettyä kunnossapitoa, jolloin laatu toteutuu



Suunnitteluvaiheessa keskustelujen pohjalta määritellyt lumen kasaamiseen soveltuvat puistotilat.



Tiivis mittakaava edellyttää kunnossapidon toimintamallien kehittämistä. Koneet on mitoitettava elämän mukaan, eikä päinvastoin.

epätasaisena. Erittäin tärkeänä pidetään Kariston asukkaiden motivointia ymmärtämään, että tavanomaista tiiviimmällä alueella laatu maksaa enemmän. Tämän pelätään vievän aikaa ja kaupungilla toivottaisiinkin olevan nykyistä enemmän mahdollisuuksia ohjata ja edellyttää yhteisten kunnossapitosopimusten syntyä.

Tiiviin asuinalueen kunnossapidon hoitaminen laadukkaasti maksaa enemmän kuin tavanomainen kaupungin katukunnossapito. Tavoitteena oleva keskitetty kiinteistöhuoltosopimusmalli saataisiin kustannustehokkaammaksi, mikäli sama yhtiö voisi sopia useamman alueen hoidosta. Nykyisin sopimuksissa yleensä sovitaan tietty peruskorvaus (talven takuuhinta) riippumatta toimenpiteiden tarpeesta ja tuntikorvaus tehdyistä toimenpiteistä. Sopimusmalli on koettu kohtuulliseksi.

Katukunnossapidon resurssien niukkuuden pelätään olevan esteenä tiiviin alueen ympäristön laadun toteuttamiselle. Mikäli kiinteistövero käytettäisiin "korva-merkittynä" katukunnossapitoon, voitaisiin Lahdessa turvata hyvin asuinalueiden laatutavoitteet.

Alkuvaiheessa kaavailtu mahdollisuus pienempään kunnossapitokalustoon ja lumen poisvientiin uudella urakointisopimuksella ei ole näköpiirissä.

6 Johtopäätökset

Kariston alkuvaiheen suunnittelun ja toteuttamisen esimerkki on tuonut esiin huomioita, joita on syytä korostaa opiksi ja ohjeeksi tulevia hankkeita varten.

Laajempaa kehittämistä edellyttävät perusasiat

Aloitusalueilla Järvenpäässä ja Rantakylässä on kohdattu ongelmia ja kysymyksiä, joiden ratkaiseminen vaatii Karistoa laajempia toimia esimerkiksi valtion ja rakennusyriyten taholta. Esimerkiksi palomääräykset ovat aiheuttaneet paljon vaivaa hartiapankkirakentajille, sillä pientaloteollisuus ei ole suunnittelussaan huomionnut tiivistä rakentamista, jossa rakennusten väli on alle 8 metriä. Omatoimisen matalan ja tiiviin rakentamisen ongelma on tuotteiden puuttuminen markkinoilta. Kariston kaltaisten kokeilujen kautta voidaan tuoda markkinoille uusia tuotteita.

Asukkaiden vuorovaikutusmetodiikan kehittämistä tulisi tutkia ja kokeilla, jotta osallistuminen julkisen tilan ratkaisujen kehittämiseen saataisiin mukaan jo suunnitteluvaiheessa. Asukkaiden organisoitumista julkisen tilan jatkuvaan muokkaamiseen tulisi myös kehittää. Sitä kautta myös toivottu yhteisöllisyys voi vähitellen rakentua asukkaiden yhteisten asioiden ympärille. Kaupungilla tulisi olla organisoiva ja ohjaava rooli ainakin alueen rakentumisen alkuvaiheessa.

Tiiviin asuinalueen ratkaisut saattavat aiheuttaa tavanomaista enemmän ylläpito-kustannuksia sekä julkisella että yksityisellä alueella, jolloin uusien yhteistyömahdollisuuksien innovointi on erittäin tärkeää kustannusten pitämiseksi kurissa.

Kariston rakentuminen on vielä käynnissä tätä kirjoitettaessa. Toimivuutta, viihtyisyyttä, yhteisöllisyyttä ja kustannuksia tulisi seurata tulevina vuosina, kun kokemuksia kertyy arkielämästä.

Visioiden toteutuminen edellyttää määrätietoista kehittämistä

Kariston suunnitteluvaiheen visioiden tavoitteena on viihtyisän, yhteisöllisen ja asukkaiden elämänkaarta hyvin palvelevan asuinalueen toteuttaminen. Visioiden toteutumisessa havaittiin monenlaisia esteitä. Esimerkiksi idea puukaupungista toteutui näkyvän kaupunkikuvan suhteen, mutta runkorakenteet toteutettiin etenkin tuottajarakentamisessa perinteisesti betonirakenteina.

Miljöön moninaisuus ja kirjo on toteutumassa jokseenkin kirjavasti talotehtaiden tyyppiratkaisuilla. Rakennusten joustavuus muuteluun ei rakentajia kiinnostanut, sen sijaan on haluttu toteuttaa nelma yhdellä kertaa koko laajuudessaan. Joustavuuden kehittäminen tuntuisi sopivan kovan rahan tuotannon sijaan paremmin tuottajamuotoiseen rakentamiseen ja muunlaisiin hallintamuotoihin.

Esteettömyyden ja elämänkaariasumisen tavoitteet vaativat vielä kehittämistä ja asennemuutosta. Tiivis rakentaminen, lattiatason korottaminen katutasosta ja lisäksi maaston korkeuserot edellyttävät erikoisratkaisuja esteettömyyden toteuttamiselle. Myös erilaisten arkipäivän palvelujen toteuttaminen edellyttää uudenlaisten toimintamallien miettimistä.

Yksi visioiden toteutumisen este on omatoiminen rakentaminen ilman ammattitaitoista arkkitehtisuunnittelua. Tässä suhteessa tarvittaisiin pohdintaa siitä, millä tavoin myös valmistalotuotanto voisi hyödyntää ammattitaitoa talotyyppien soveltamisessa erilaisiin tilanteisiin. Kaavan ohjaavaa vaikutusta olisi syytä vahvistaa laatimalla rakennustapaohjeet riittävän ajoissa, jolloin syntyisi edellytykset hyödyntää vuoro-vaikutteinen pohdinta kaavallisten tavoitteiden täyttämiseksi käytännössä.

Tiiviin ja matalan asuinalueen suunnitteluperiaatteiden toteutuminen käytännössä

Kariston suunnitteluperiaatteiksi oli esitetty kymmenen kohdan ohjelma. Tavoitteet olivat haasteellisia ja niiden toteutumisessa esiintyikin useita ongelmia.

Tavoite rakentajien vapaudesta toteuttaa unelmiaan ja samalla harmonisen kaupunkikuvallisen kokonaisuuden syntyminen on vaikea yhtälö - mikä tiedettiin toki alunperinkin. Tavoitteiden yhdistäminen on käytännössä vaikeaa ilman tiettyjä kaavallisia perusvaatimuksia. Karistossa muutama perusvaatimus asetettiin (lattiakorko, julkisivumateriaali, kattomuoto, rakennuksen suhde katutilaan) ja näiden noudattaminen osaltaan tuotti tiettyä yhtenäisyyttä katukuvaan. Ehkä keinot eivät silti aivan riittäneet ristiriidan ratkaisuun. Rakentajat ovat käyttäneet vapauksiaan hyväksi moninlaisilla tavoilla ja tuloksena on syntynyt kirjavaa kaupunkikuvaa, jossa pyrkimys yksilöllisyyteen näyttää selvästi voittavan harmonisuustavoitteen.

Asuntojen yksityisyyden tavoitetta tuki määräys lattiakoron asettamisesta kadun tasoa korkeammalle, mutta muutoin talotyyppien joustamattomuus ei sallinut rakennusten sijoittamisen mahdollisuuksien käyttöä. Yhteistilojen toteutuminen tuottajamuotoisissa hankkeissa olisi edellyttänyt rakentamisvelvoitetta. Sen puuttuessa on asemakaavan mahdollistamia yhteistiloja rakentumassa melko vähän.

Liikenteen järjestelyjen ja katutilojen käytön tavoitteeksi oli asetettu jalankulun suosiminen. Tätä tukee katutilojen kapeus ajonopeuksia hillitseväksi sekä tietyt muut liikenteen kesytyksen keinot. Ongelmaksi ja pelon aiheeksi on kuitenkin koettu kaapeiden katutilojen risteyksissä aiheuttama puutteellinen näkemä. Haitan merkittävyys nähdään kokemusten myötä. Tiiviin katutilan ongelmaksi koetaan lisäksi hallitsematon asukas pysäköinti (joka on tarkoitettu tonteille) sekä lumitilan puute, mikä kaventaa käyttötilaa talvisin ja aiheuttaa erityisjärjestelyjä lumen poisviennin suhteen. Kun vielä katutilat ovat polveilevia ja kortteliaukiot kohtalaisen ahtaita kääntymiselle, on pelkona huolto- ja pelastusliikenteen vaikeutuminen.

Huomioita suunnitteluprosessista

Karistossa pidettiin tärkeänä tavoitteena suunnittelun ja rakentamisen ajoitusta siten, että alueen toteuttamisen alkuvaiheessa rakentaminen saadaan pikaisesti käyntiin esimerkiksi ja houkuttimeksi. Vastapainoksi rakentajille annettiin esteettisiä vapauksia arkkitehtuurin toteuttamisessa. Näiden vapauksien koettiin kuitenkin tuottavan eriarvoisuutta – toiset osasivat käyttää vapauksia enemmän kuin toiset. Ainakin joillekin suunnittelijoille onkin muodostunut kokemuksista käsitys, että pelisääntöjen tulee olla yksiselitteisiä ja tavoitteena hallitumpi muutomaailma.

Asukkaat olivat kuitenkin ensimmäisten alueiden asukkaille tehdyn kyselyn tuloksia tulkiten melko laajojen vapauksien kannalla. He olivat pääosin hyvin tyytyväisiä viranomaisten eli kaupunkisuunnittelijoiden ja rakennusvalvonnan kanssa asioimiseen. Asemakaavan määräyksiä pidettiin osin tiukkoinakin ja neljännes vastaajista oli tyytymättömiä suunnittelun vapauteen. Asukaskyselyyn vastanneista yli 90 % katsoi, ettei rakentamista tarvitse ohjata tai valvoa viranomaistaholta nykyistä enempää. Kuitenkin – hieman ristiriitaisesti - noin neljännes vastaajista olisi toivonut alueelle yhtenäisempää ilmettä rakennustavan tai –tyylin osalta eli tiukempaa rakentamisen ohjausta ja/tai valvontaa.

Voi tulkita, että vapaan rakentamisen kannattajat ovat löytäneet alueen. Toisaalta on luonnollista, etteivät kaikki erilaiset asukkaat ole keskenään samaa mieltä. Ikuisuus kysymys vapauden ja yhtenäisyyden sopivasta tasapainosta ei siis ratkennut, kuten se ei varmaankaan koskaan lopullisesti ratkea. Silti aika hyvä kompromissi näyttää löytyneen. Kariston tavoite olla tavallista vapaampi vyöhyke, ”uuden aikakauden Anttilanmäki”, vaikuttaa toteutuvan.

Rakentamisen alkuvaiheessa asukkaiden aktivoimista suunnitteluprosessiin yritettiin tehostaa ennakkovarausmenettelyllä, mutta sillä ei saatu merkittävää osallistumista asemakaavaluonnoksen muokkaamiseen. Sitä vastoin asemakaava-arkkitehdin nimittäminen suunnittelun ”kapellimestariksi” osoittautui hyväksi keinoksi luoda vuorovaikutusta. Suunnittelu sai tunnustettavat kasvot virastojulkisivun sijaan.

Kaavoittajan uudet suunnitteluideat eivät saaneet varauksetonta hyväksyntää kaikilta suunnitteluprosessissa mukana olleilta. Vastakkain joutuivat vankka kokemukseen tukeutuva suunnittelutaito ja uudella tavalla katumiljöötä katsova näkemysellisyys. Hedelmälliseen yhteistyöhön tarvitaankin ryhmätyökykyä ja erilais-tuneiden osaamisalueiden arvostusta, mutta myös kykyä kyseenalaistaa totuttuja toimintatapoja. Suunnitteluprosessissa kaivattiin infran uudenlaisia ratkaisumalleja ja toimintatapoja, joista ei kuitenkaan ollut vakuuttavia esimerkkejä ja kokemuksia malliksi.

Alueen markkinointi osana prosessia

Kariston markkinointi oli erittäin aktiivista sekä rakentajien että julkisen median suuntaan. Karistosta pyrittiin luomaan tunnustettavaa brändiä ja hanketta leimasi ”häpeilemätön julkisuushakuisuus”. Markkinoinnin seurauksena alueen status Lahden muiden samantyyppisten alueiden joukossa nousi varmasti, joskin vaikutusta on vaikea mitata.

Kiinnostavaa oli, että asukaskyselyn mukaan alueen tiedotus ja markkinointi oli paitsi hyvin onnistunutta, myös todenmukaista: ihmiset kokivat toteutuneen ympäristön vastaavan varsin hyvin etukäteen annettu mielikuvaa ja iskulauseita ”luonnonläheisyys”, ”persoonallisuus” ja ”uudenlainen puutarhakaupunki”. Varmaankin silloin lähtökohdat olivat lupaavat ja rakentajien keskuudessa näyttää myöhemmin syntyneen yhteenkuuluvaisuuden tunnetta ja karistolaista ”uudisraivaajajenkeä”.

Asukaslähtöisyys yhteisöllisyyden luomisessa

Suunnittelun alkuvaiheessa poikettiin normaalikäytännöstä siinä, että aloitusalueen tontit kuulutettiin varattaviksi heti sen jälkeen, kun kaavaluonnos vietiin lautakuntaan, ennen kaavoitustyön jatkamista. Näin tavoitettiin melkoinen joukko perheitä, joille alueen ”filosofiaa” esiteltiin ja joilta kysyttiin ehdotuksia. Näistä perheistä parikymmentä lunasti myöhemmin itselleen oman tontin. Kuitenkaan kaavaluonnoksiin ei tullut vuoropuhelun kautta merkittäviä muutoksia.

Karistossa pyrittiin mahdollistamaan yhteisöllisyyden syntyminen julkisten tilojen suunnittelussa. Toisaalta oltiin tietoisia, että yhteisöllisyyteen ei pidä pakottaa. Pientalomiljööön ja ihmisen kokoisen mittakaavan pitäisi mahdollistaa kontaktit toisten karistolaisten kanssa. Vuonna 2004 alueen tonttien ollessa enimmäkseen perustusten rakentamisvaiheessa pidettiin joitakin ensimmäisistä asukastilaisuuksista. Niissä todettiin, että kadut, aukiot ja muut lähiympäristön tekijät eivät vielä kovin paljon kiinnostaneet, kun oma talourakka oli vasta alussa. Sen sijaan mm. liikuntapaikat ja erityisesti järven sekä rannan käyttö kiinnostivat.

Vuotta myöhemmin (2005) tehdyssä asukaskyselyssä todettiin, että katuelämällä kuitenkin oli kuin olikin merkitystä: eniten kontakteja tapahtui kadulla tai omalla pihalla aidan yli. Ulkoilupaikoilla oli kontakteja ollut neljänneksellä.

Osana Kariston yhteisönmuodostusta olivat jo varhain avatut verkkosivut. Niitä käytettiin mm. yhteishankintojen, työmaiden vartioinnin ja yleensä rakentamisyhteistyön suunnitteluun. Ne vaikuttanevat erityisesti siten, että tiedonvaihto on hieman helpompaa silloin, kun asukkaat eivät vielä asu alueella ja siten tapaavat vain satunnaisesti työmaalla. Asukaskyselyn mukaan yhteistyötä ja auttamista on ollut säännöllisesti noin puolella rakentajista. Jatkossa iso merkitys voi olla asukasyhdistyksen toiminnalla ja tapahtumilla, kuten talkoilla ja juhlilla. Selvä enemmistö vastanneista asukkaista toivoi niitä ja teki niitä koskevia ehdotuksia. Tapahtumia pidettiin tärkeinä juuri tutustumismahdollisuuksien takia.

Kaavoituksen erityispiirteet Karistossa

Tiiviin asuinalueen kaavoituksessa nähtiin kadun ja tontin rajavyöhykkeen ratkaisut tärkeiksi sekä kaupunkikuvallisesti että yhteisöllisyyden muodostumiseksi. Karistossa määriteltiin rakennuksen sijoittuminen katuun nähden, tontin kulkuväylät, terassien suhde katutilaan ja rajavyöhykkeen rakenteelliset ratkaisut. Kapea katutila ja rakennuksen sijoittuminen terasseineen kadun reunaan aiheuttivat ongelmia kuis-tien tilajärjestelyissä, koska rakennuksen perustusten routasuojaukset eivät saaneet ulottua kadun puolelle. Syntyi ikään kuin kaksoisjulkisivuja, joiden käyttömahdollisuudet kärsivät tilanpuutteesta. Ammattitaitoiset arkkitehdit olisivat saattaneet löytää parempia ratkaisuja kiperissä tilanteissa.

Karistossa oli tavoitteena kaupunkilaisten yhteisten tilojen synnyttäminen puistoihin ja rannoille. Ongelmaksi nousi kuitenkin heti ilkivalt. Toisaalta ilkivallan vastustaminen synnyttää myös yhteisöllisyyttä, kun yhteisiä virkistyspaikkoja aletaan valvoa. Aloitusalueen kissankujat on todettu vaikeiksi käyttää ja hoitaa.

Rakennustapaohjeet ratkaisujen apuna

Kariston kokemus osoitti, että tiiviillä alueella tarvitaan tavanomaista enemmän ja tarkempia ohjeita ja määräyksiä. Erityisesti, mikäli maasto on monimuotoista ja rakennusten sovittaminen luontevasti ympäristöön on haasteellista. Karistossa aloitusalueelle ei vielä laadittu rakennustapaohjeita rakennusten sovittamisesta maastoon, mikä näkyy korkeina sokkeleina, maaston tasaamisena ja korkeiden penkereiden toteuttamisena. Katujulkisivun kohtuullinen harmonia olisi edellyttänyt ohjeet moninaisten katosten ja portaiden sovittamisen periaatteista. Paloturvallisuuden vaatimusten toteuttaminen aiheuttaa myös tarkempaa pohdintaa kuin väljällä alueella.

Kariston kokemus osittaa, että katujen mitoitus ja tilajärjestelyt on tiiviillä alueella tutkittava tarkoin ennen kaavaratkaisuja, jolloin rakennustapaohje voidaan laatia jo harkituista kaavallisista lähtökohdista.

Kariston kaavalliset määräykset ja rakennustapaohjeet jättivät rakentajille suuren vapauden kaupunkikuvallisten ratkaisujen suhteen. Kun sitten yhtenä tavoitteena julistettu moderni, harmoninen arkkitehtuuri ei toteutunut, oli se joillekin tontin varanneille pettymys. Toisaalta, kuten edellä todettiin, asukaskyselyn mukaan rakentamisvaiheessa ei sinänsä toivota enempää valvontaa tai ohjausta. Myöhemmin aluetta katsellessa asukkaidenkin näkökulma voi olla toinen, jos rakentamistapa muodostuu kovin kirjavaksi.

Palvelujen muodostumisen vaikeus

Alun alkaen Karistoon toivottiin monipuolisia palveluita alueen sisäosiin. Kunnalliset palvelut ovat syntyneissä vähittäin asukasmäärän lisääntyessä. Helppoa niidenkään toteuttaminen ei ole: palveluiden syntyä ei voida pakottaa kaavalla. Alueelle suunnitellun korttelitalon rakentaminen riippuu osittain siinä toimivien eri hallintokuntien taloudellisista resursseista koko kaupungissa. Korttelitalon toteuttamisen aikataulu ratkeaa vasta tulevien vuosien budjeteissa. Kaikki projektin osapuolet ovat kuitenkin samaa mieltä siitä, että korttelitalo tarvitaan.

Kaupallisten palveluiden osalta tehdyt selvitykset painottivat sisääntulotien ja moottoritien risteystä ainoana realistisena kaupan alueena. Sinne kaupalliset palvelut ovat myös toteutumassa, kun liikenneasema moottoritien ja valtatie 24:n risteykseen rakentuu vuoden 2007 aikana. Vaikka sijainti onkin alueen reunalla, on se kuitenkin kohtuullisen kävelymatkan päässä osasta Kariston tulevia alueita. Se on myös Kariston yhden pääsisääntuloreitin varrella.

Yksityisten palveluiden tuloa alueelle on kaavassa tuettu mahdollistamalla liike- ja toimitilojen rakentaminen kaikissa asuinkortteleissa. Toimitilojen toteuttaminen ei kuitenkaan kuulu millään tonteilla luovutusehtoihin, joten kaavamääräyksen vaikutus jäänee vähäiseksi. Mutta ideasta ei ole luovuttu. Ehkä tätä mahdollisuutta tulisi vielä havainnollistaa ja siitä tiedottaa laajemmin, jotta löydettäisiin oikeaa yrittäjä-asukas-kohderyhmää!

Liikenneympäristön muodostuminen, katutyypit Karistossa

Karistossa liikenteen järjestelyjen periaate on sekoitettu liikennemiljöö, jolla pyrittiin yhteisöllisyyden tukemiseen. "Perinteiset" 1980-luvulta alkaen kehitellyt katutyypit, hidaskatu ja pihakatu, eivät tarjonneet sopivia malleja, vaan ratkaisuja räätälöitiin kaavallisen toimintaperiaatteen lähtökohdista. Katutiloista haluttiin kaupunkikuvallisesti mahdollisimman kapeita, mikä taas aiheutti epäilyjä liikenteen ja kunnossapidon toimivuuden järjestelyjen suhteen. Kapean katutilan järjestelyistä ja toimintaperiaatteista tuntuukin olevan puutteellisesti kokemuksia ja seurantatietoa.

Epäilyjä herätti pysäköinti katutilassa – jo rakennusaikana asukkaat tottuivat pysäköimään vaikka kadulle, suunnitelmassa katutila on varattu vain vieraspysäköintiä varten. Pysäköintikieltoja ei haluttaisi käyttää. Näkemät katuristeyksissä eivät ole riittäviä ja aiheuttavat pelkoa vaaratilanteista. Kaupunki ei ole halukas käyttämään stop-merkkejä asuntoalueen sisällä. Lumitilojen puute huolestuttaa, sillä lunta ei käytännössä voida kasata kadun jatkeena olevalle tontin rajavyöhykkeelle asukkaiden vastustuksen takia.

Kariston mitoitussajoneuvona käytettiin kymmenmetristä kuorma-autoa, joka kooltaan vastaa muutto- tai paloautoa. Kadut ovat pääsääntöisesti läpiajettavia. Aukiot, joille piti mahtua hyvin asukkaiden oleskelutilaa, osoittautuivat tarkemmassa tarkastelussa ahtaiksi ajoneuvoliikenteelle. Pysäköinnin pelätään estävän huoltoajoneuvon liikkumista. Toisaalta katujen raittimaisen ilmeen toivotaan auttavan luontevien

kadun käyttötapojen muotoutumisessa. Kaiken kaikkiaan Kariston suunnittelussa kaupunkikuvan ja liikenteen ammattilaisten näkemykset eivät kohdanneet ja nähtäväksi jää, millaiseksi käytäntö katutiloissa muodostuu. Suositeltavaa on jatkossa seurata Kariston katutilojen toimivuutta ja kehittämistarpeita.

Kunnallistekniikan erityispiirteet tiiviillä alueella

Kapeissa katutiloissa ei ole joustovaraa rakenteiden sijoittelussa. Kadunalainen tekniikka on sijoitettava tiiviiseen pakettiin. Huolen aiheeksi on noussut korjausten aikaisen liikenteen järjestelyjen vaikeus, mikä edellyttää tarkkaa suunnittelua ja ajoitusta. Kadun yläpuolisista rakenteista valaistuksen sijoittelu osoittautui Karistossa ongelmalliseksi. Oli vaikeaa löytää valaisimille valaistusteknisesti hyvää paikkaa tonttien sisäänajojen ja makuuhuoneiden ikkunoiden sijoituksen ollessa epävarmaa. Myös jako- ja sähkökaapeille oli vaikea löytää sopivia paikkoja haittaamatta kaupunkikuvallisia näkymiä.

Karistossa toteutettiin aloitusalueilla perinteinen viemäröinti, mutta jatkossa tutkitaan mahdollisuudet hulevesien imeyttämiseen. Tiiviin asuinalueen kehittämisessä onkin tärkeää tutkia ekologisesti kestäviä kunnallisteknisiä järjestelmiä.

Kadun rakenteet ja materiaalit

Kadun rakenteet ja materiaalit ovat osaltaan tärkeässä roolissa muodostamassa tiiviin alueen kaupunkikuvaa ja tukemassa toiminnallisia tavoitteita. Ajoneuvoliikenteen nopeuden rauhoittamista voidaan tukea materiaalivalinnoilla. Karistossa katujen perusmateriaali on asfaltti, jota jäsenellään ja katkaistaan hidastukohdissa pienijakoisilla pinnoitteilla ja kontrastisilla väreillä. Karistossa kehitetään erikoisratkaisuna lisäksi kokoojakadun suojatiekohdissa matalan mittakaavan suojatievalaisin sekä tehostamassa valaistusta että huomiomerkitseksi autoilijoille.

Karistossa kortteliaukioiden oleskelusaarekkeet varustetaan kalustein. Ideana oli varustuksen helppo muunneltavuus korttelin ikärakenteen mukaisesti. Saarekkeen pinnoitteeksi määriteltiin kivituhka kalusteiden perustusten helpon vaihdettavuuden vuoksi, jotta kalusteet olisivat vaihdettavissa helpommin kuin asfaltoidulla aukiolla. Yhteistyö asukkaiden kanssa varustuksen valinnoista ei kuitenkaan ole vielä käynnistynyt ja kaupunki päättikin vaihtaa pinnoitteen helppohoitoisempaan kiveykseen. Karistossa ei ole varattu alueille leikkipaikkoja, mikä on jo nyt todettu puutteeksi.

Tiiviin asuinalueen viherilme muodostuu pienten tilojen istutuksista

Tiiviin alueen viherilmeen muodostamisessa on oleellista havaita, että olemassa oleva kasvusto joudutaan poistamaan lähes kokonaan. Viherilmeen luominen tapahtuu siis kokonaan uusilla istutuksilla. Tilaa on kuitenkin vähän ja esim. suurikokoisia puita ei tiiviille alueelle hevin mahdu, ei kadulle eikä tonteille. Viherilme koostuu siis pienemmistä viheralueista ja pienipiirteinen detajiiikka onkin vihersuunnittelussa tärkeää. Karistossa haluttiin suosia suomalaisten perinteisten kasvien käyttöä osana puukaupunginosan identiteetin luomista.

Esteettömyys on tarpeen kaikille

Tiiviillä alueella esteettömyyden toteuttaminen ei ole aivan yksinkertaista. Kariston kokemuksien perusteella voi todeta, että mikäli lattiataso halutaan sijoittaa katutasoa korkeammalle, aiheutuu siitä haittaa esteettömyyden järjestämiselle. Karistossa asetettiin tavoitteeksi yhden esteettömän sisäänkäynnin järjestäminen asunnon ensimmäiseen kerrokseen.

Kariston ympäristön virkistysreitit toteutetaan mahdollisimman helppokulkuisina. Esimerkiksi rantaraitilta on toteutettu kulku kaislikon läpi veden äärelle puurakenteisena. Tästä on saatu erityistä kiitosta liikkumisesteisiltä asukkailta. Jopa uimaan meno onnistuu helposti.

Ympäristön ylläpito vaatii erikoisjärjestelyjä

Ympäristön ylläpito edellyttää tiiviillä alueella erikoisjärjestelyjä. Kariston suunnitteluvaiheessa ideoitiin uusia toimintamalleja lumenpoiston ja katukunnossapidon järjestämiseksi. Kunnossapidon uudet mallit edellyttävät kuitenkin pitkäjännittävyyttä, sillä hoitosopimukset ovat usein vuosia kestäviä ja uudet järjestelyt saattavat edellyttää useiden vastaavanlaisien alueiden yhteisurakoita kannattavuuden turvaamiseksi. Toimintamallit on syytä muokata toimintakelpoisiksi jo suunnitteluvaiheessa, jolloin niiden edellyttämät mitoitukset ja tilavaraukset esim. jätehuollolle on mahdollista huomioida hyvin. Myös ylläpidossa olisi kehitettävissä yhteistoimintaa ja vastuunjakoja asukkaiden kanssa. Asukaskyselyn mukaan alueelle muuttaneilla asukkailla on kiinnostusta tällaiseen talkootoimintaan.

Lähteet

- Asuntopoliittinen strategia 2000-2003. Selvitysmiehen ehdotus, Peter Fredriksson, Suomen ympäristö 382, Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Hyyppä, Markku T. 2002: Elinvoimaa yhteisöstä. Sosiaalinen pääoma ja terveys. PS-kustannus, Jyväskylä.
- Karisto – asukaskysely. Lahden kaupunki, maankäyttö 27.10.2005.
- Kyttä, Marketta & Lainevo, Ari & Päivänen, Jani 2000: Turvallisen matkan päässä kaupungista. Lahden seudun pientaloalueet suunnitelmissa ja asuinpaikkoina. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimuskeskuksen julkaisuja B79, Teknillinen korkeakoulu, Espoo.
- Kyttä, Marketta & Manninen, Rikhard & Päivänen, Jani 2001: Tiiviin ja matalan asuinalueen kokeminen ja hyväksyntä. MATTI – matalan ja tiiviin asuinalueen kehittämisprojekti. Ympäristöministeriö, julkaisematon esitutkimus.
- Liikenteen rauhoittaminen – ohjeita ja esimerkkejä. Lyyli-julkaisuja, liikenne- ja viestintäministeriö ym. Esisuunnittelijat 2001.
- Päivänen, Jani & Kurki, Hannu & Virrankoski, Lauri 2002: Parempaan kaupunginosaan. Aluefoorumi kehittämisen menetelmänä. Suomen ympäristö 589, Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Päivänen, Jani & Saarikoski, Petri & Virrankoski, Lauri 2004: Elämänkaarikortteli – kohti sosiaalisesti kestävästä asumisesta ja kaupunkielämästä. Suomen ympäristö 716, Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Raihe, Hanna & Kallio, Riikka 2004: Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut. Ympäristöministeriö, Helsinki
- Saarnivaara, Veli-Pekka 1987: Meetings between motor vehicles on residential streets. Teknillinen korkeakoulu, Tietekniikka, Espoo.
- Vanhanen, Tero 2002: Kariston alueen projektisuunnitelma. Lahden kaupunki. Julkaisematon.

KUVAILELEHTI

<i>Julkaisija</i>	Ympäristöministeriö Alueidenkäytön osasto			<i>Julkaisuaika</i> Kesäkuu 2007
<i>Tekijä(t)</i>				
<i>Julkaisun nimi</i>	Tiivis ja matala asuinalue esimerkkinä Karisto			
<i>Julkaisusarjan nimi ja numero</i>	Suomen ympäristö 17/2007			
<i>Julkaisun teema</i>	Rakennettu ympäristö			
<i>Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut</i>				
<i>Tiivistelmä</i>	<p>Eri puolilla Suomea on käynnistynyt tiiviiden ja matalien asuinalueiden rakentaminen. Tämä julkaisu käsittelee tiiviin ja matalan asuinalueen eri suunnittelukysymyksiä. Erityisesti paneudutaan laadukkaan katutilan muodostamiseen. Esimerkkikohteena on Lahden Karisto ja sen ensimmäiset kaava-alueet Järvenpää ja Rantakylä. Karistossa pääosa rakennuksista toteutetaan omatoimisina pientaloina, mikä tuo erityisiä haasteita myös katusuunnittelulle. Kariston rakentaminen on raporttia kirjoitettaessa kesken.</p> <p>Karistosta on opittu, että katujen luonne ja katutilan eri toiminnot olisi selvitettävä kunnolla jo kaavoitusvaiheessa ja tehtävä selväksi, tarvitaanko tavanomaisesta poikkeavia suunnitteluperiaatteita. Toiseksi on keskityttävä rakennusten luontevaan sovittamiseen monimuotoiseen maastoon ja katutilaan. Kolmas kysymys on omatoiminen rakentaminen, joka toisaalta luo mahdollisuuden monimuotoiselle ja rikkaalle kaupunkikuvalle, mutta edellyttää vahvaa koordinoivaa otetta, jotta kokonaiskuvasta muodostuu hallittu. Neljänneksi, asuinalueen yhteisöllisyyden tukeminen katujen ja aukoiden taitavalla suunnittelulla on mahdollista, mutta tällöin on määriteltävä, millaista yhteistoimintaa toisaalta asukkaiden välille, toisaalta kaupungin ja asukkaiden välille toivotaan.</p> <p>Julkaisussa käsitellään myös useita matalien ja tiiviiden alueiden suunnittelun erityiskysymyksiä, joita liittyy mm. maankäyttöön, kaupunkikuvaan, viherrakentamiseen, katurakentamiseen ja infrastruktuuriin. Tiivis pientalorakentaminen edellyttää, että uskalletaan tarvittaessa kyseenalaistaa totutut, paljon tilaa vievät tekniset normit. Toisaalta on arvostettava eri asiantuntijoiden osaamisalueita ja pyrittävä löytämään uusia ratkaisuja yhteistyössä.</p> <p>Raportti on kirjoitettu Kariston eri vaiheiden suunnittelijoiden vuoropuheluna. Sellaisena se kuvaa keskustelua matalien ja tiiviiden alueiden suunnitteluun liittyvistä mahdollisuuksista ja reunaehdoista.</p>			
<i>Asiasanat</i>	<i>Asuinalue, kaupunkikuva, katutila</i>			
<i>Rahoittaja/ toimeksiantaja</i>	Ympäristöministeriö			
	ISBN -	ISBN 978-952-11-2692-5 (PDF)	ISSN -	ISSN 1796-1637 (verkkokj.)
	<i>Sivuja</i> 81	<i>Kieli</i> suomi	<i>Luottamuksellisuus</i> julkinen	<i>Hinta (sis.alv 8 %)</i>
<i>Julkaisun myynti/ jakaja</i>				
<i>Julkaisun kustantaja</i>	Ympäristöministeriö			
<i>Painopaikka ja -aika</i>				

PRESENTATIONSBLAD

Utgivare	Miljöministeriet Markanvändningsavdelningen	Datum Juni 2007		
Författare				
Publikationens titel	Tiiviin ja matalan asuinalueen suunnittelu ja toteutus – esimerkkinä Lahden Karisto (Planering och genomförande av täta och låga bostadsområden – Karisto i Lahtis som exempel)			
Publikationsserie och nummer	Miljön i Finland 17/2007			
Publikationens tema	Byggd miljö			
Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt				
Sammandrag	<p>På olika håll i Finland har man börjat bygga täta och låga bostadsområden. Denna publikation behandlar olika planeringsfrågor när det gäller täta och låga bostadsområden. Fokus ligger på gestaltningen av förstklassiga gaturum. Karisto i Lahtis med dess första planeringsområden Järvenpää och Rantakylä tjänar som exempel. I Karisto byggs huvuddelen av bostäderna som självständiga småhus, vilket medför särskilda utmaningar även för gatuplaneringen. När rapporten skrivs pågår byggandet av Karisto alltjämt.</p> <p>Karisto har visat att man bör utreda gatornas karaktär och gaturummets olika funktioner ingående redan i planläggningskedet samt fastställa huruvida det behövs planeringsprinciper som avviker från det normala. För det andra skall man koncentrera sig på en naturlig anpassning av byggnaderna till den mångformiga terrängen och till gaturummet. Den tredje frågan handlar om självständigt byggande, som å ena sidan skapar möjligheter för en mångsidig och rik stadsbild, men å andra sidan kräver ett starkt samordnande grepp för att helhetsbilden ska hållas ihop. För det fjärde är det genom en skicklig planering av gator och öppna platser möjligt att stödja gemenskapen i bostadsområdet, men då måste man definiera hurdan samverkan man önskar dels invånarna sinsemellan, dels mellan staden och invånarna.</p> <p>I publikationen behandlas också flera specialfrågor i anslutning till planeringen av låga och täta områden, bl.a. om markanvändning, stadsbild, anläggning av gröna områden, gatubyggande och infrastruktur. Ett tätt småhusbyggande förutsätter att man vid behov vågar ifrågasätta invanda tekniska normer som kräver mycket utrymme. Å andra sidan skall man värdesätta olika experters kompetensområden och sträva efter att ta fram nya lösningar genom samarbete.</p> <p>Rapporten har skrivits som en dialog mellan planerarna av de olika skedena i Karisto. Den syftar till att beskriva diskussionen kring möjligheterna och randvillkoren för planeringen av låga och täta områden.</p>			
Nyckelord	Bostadsområde, stadsbild, gaturum			
Finansiär/ uppdragsgivare				
	ISBN (hft.)	ISBN 978-952-11-2692-5 (PDF)	ISSN (print)	ISSN 1796-1637 (online)
	Sidantal 81	Språk Finska	Offentlighet Öppetlig	Pris (inneh. moms 8 %)
Beställningar/ distribution				
Förläggare	Miljöministeriet			
Tryckeri/tryckningsort och -år				

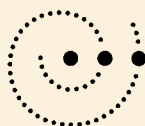
DOCUMENTATION PAGE

<i>Publisher</i>	Ministry of the Environment Land Use Department			<i>Date</i> June 2007
<i>Author(s)</i>				
<i>Title of publication</i>	Tiiviin ja matalan asuinalueen suunnittelu ja toteutus – esimerkkinä Lahden Karisto (Planning and building compact, low-rise housing – the example of Karisto, a suburb of Lahti, Finland)			
<i>Publication series and number</i>	The Finnish Environment 17/2007			
<i>Theme of publication</i>	Built Environment			
<i>Parts of publication/ other project publications</i>				
<i>Abstract</i>	<p>The construction of compact, low-rise residential districts has begun all over Finland. This publication considers the various planning problems associated with compact, low-rise housing. We take a close look in particular at the planning of quality street space. The example considered is Karisto, in Lahti, and the first areas planned: Järvenpää and Rantakylä. Most of the buildings in Karisto are detached houses, which also creates special challenges for street planning. At the time of this report Karisto is still being built.</p> <p>The lesson from Karisto has been that the type of streets needed and the various functions of the street space should be examined properly at the planning stage and that it should be made clear whether or not the project will involve planning principles that deviate from the norm. Secondly, the focus should be on how to make the buildings fit in naturally with a diverse terrain and street space. The third issue for consideration is detached (independent) housing, which on the one hand creates an image of rich and diverse urban life, but which requires a firmly coordinated approach, giving an overall impression of control. Fourthly, the clever planning of streets and open spaces can provide a residential area with a feeling of community, but then it has to be decided what sort of cooperation is wanted both between the city and the residents and between the residents themselves.</p> <p>We also consider various special issues connected with the design of low-rise and compact residential areas which relate to the use of land, the cityscape, greenbelt planning, street construction and the infrastructure. A precondition for building detached houses is that the planners if necessary dare to question the technical norms established and which take up so much space. On the other hand, the skills and competence of experts has to be respected and the aim must be to find new solutions together.</p> <p>The report was written in the form of a dialogue between the planners at the various phases in the Karisto construction project. As such it covers the debate on the possibilities and constraints connected with the planning of low-rise and compact housing areas.</p>			
<i>Keywords</i>	Residential district, town scade, street space			
<i>Financier/ commissioner</i>				
	ISBN (pbk.)	ISBN 978-952-11-2692-5 (PDF)	ISSN (print)	ISSN 1796-1637 (online)
	<i>No. of pages</i> 81	<i>Language</i> Finnish	<i>Restrictions</i> For public use	<i>Price (incl. tax 8 %)</i>
<i>For sale at/ distributor</i>				
<i>Financier of publication</i>	Ministry of the Environment			
<i>Printing place and year</i>				

Eri puolilla Suomea on käynnistynyt tiiviiden ja matalien asuinalueiden rakentaminen. Tämä julkaisu käsittelee tiiviin ja matalan asuinalueen eri suunnittelukysymyksiä. Erityisesti paneudutaan laadukkaan katutilan muodostamiseen. Esimerkkikohteena on Lahden Karisto ja sen ensimmäiset kaava-alueet Järvenpää ja Rantakylä. Karistossa pääosa rakennuksista toteutetaan omatoimisina pientaloina, mikä tuo erityisiä haasteita myös katusuunnittelulle. Kariston rakentaminen on raporttia kirjoitettaessa kesken.

Karistosta on opittu, että katujen luonne ja katutilan eri toiminnot olisi selvitettävä kunnolla jo kaavoitusvaiheessa ja tehtävä selväksi, tarvitaanko tavanomaisesta poikkeavia suunnitteluperiaatteita. Toiseksi on keskityttävä rakennusten luontevaan sovittamiseen monimuotoiseen maastoon ja katutilaan. Kolmas kysymys on omatoiminen rakentaminen, joka toisaalta luo mahdollisuuden monimuotoiselle ja rikkaalle kaupunkikuvalle, mutta edellyttää vahvaa kordinoivaa otetta, jotta kokonaiskuvasta muodostuu hallittu. Neljänneksi, asuinalueen yhteisöllisyyden tukeminen katujen ja aukoiden taitavalla suunnittelulla on mahdollista, mutta tällöin on määriteltävä, millaista yhteistoimintaa toisaalta asukkaiden välille, toisaalta kaupungin ja asukkaiden välille toivotaan.

Julkaisussa käsitellään myös useita matalien ja tiiviiden alueiden suunnittelun erityiskysymyksiä, joita liittyy mm. maankäyttöön, kaupunkikuvaan, viherrakentamiseen, katurakentamiseen ja infrastruktuuriin. Tiivis pientalorakentaminen edellyttää, että uskalletaan tarvittaessa kysyäseenalaistaa totutut, paljon tilaa vievät tekniset normit. Toisaalta on arvostettava eri asiantuntijoiden osaamisalueita ja pyrittävä löytämään uusia ratkaisuja yhteistyössä.



YMPÄRISTÖMINISTERIÖ
MILJÖMINISTERIET
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT