

Kaupunkisuunnittelussa pitää kiinnittää enemmän huomiota asfaltoinnin haittoihin

Näennäiseen tehokkuuteen ja kaavamaisiin ratkaisuihin perustuva kaupunkirakentaminen on johtanut usein tilanteisiin, joissa ilmakuvat kaupungeista osoittavat karun todellisuuden: alueet ovat harmaita asfaltista ja betonista, kaistaleet vihreää on ripoteltu sinne tänne.

Läpäisemättömien pintojen, kuten asfaltin, betonin ja rakennusten kattojen, osuutta on esimerkiksi Italiassa joillain alueilla rajoitettu.

Suomessa tämänkaltaisen ohjaaminen on harvinaista. Suunnitteluamme ohjaa voimakkaimmin rakennus- ja ympäristöministeriön rakennus- ja ympäristöministeriön erityisesti ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin asemaa. Luonnon monimuotoisuuden kannalta sillä on omat seurauksensa.

Läpäisemättömien pintojen ongelmana on, että ne sulkevat maan auringonvalolta, estävät sadeveden imeytymisen ja maan kaasujen vaihdon sekä vähentävät maan mikrobitoimintaa.

Kaupunkimetsät, puistot, niityt, joutomaat ja muu läpäisevä maanpinta puolestaan tarjoavat alustan elämälle välttämättömille veden, ravinteiden ja hiilen kiertokuluille.

IHMISEN, luontaisten kiertokulkujen ja ”harmaan” kaupunkirakenteen muodostamien verkostojen jatkuvat vuorovaikutussuhteet ovat keskeisiä, kun kaupungit sopeutuvat ilmastonmuutokseen ja torjuvat sitä.

Tällainen systeminen ajattelu on vaikea sovittaa kaupunkisuunnittelun perinteisesti karttamutoiseen esitystapaan, joka kuvaa staattista tavoitetilaa eikä huomioi ympäristön jatkuvaa muutosta ja vuorovaikutussuhteita.

Esimerkiksi hulevedet ohjataan viemäreihin, vaikka viereinen istutusalue hyötyisi niistä. Lopputuloksena olisi rehevä kasvilli-

suus ja miellyttävämpi mikroilmasto kaikille. Paremmalla suunnittelulla vältettäisiin tilanteet, joissa luontaisten maavaraisten kiertokulkujen rikkoutumista joudutaan korjaamaan ihmisen rakentamilla järjestelmillä.

Esimerkiksi veden kiertokulun rikkoutuminen näkyy joko liikana vetenä eli hulevesiongelmiana tai veden puutteena eli kastelujärjestelminä. Ne ovat teknisesti vaativia rakenteita, joiden kunnossapitoon on varauduttava koko niiden elinkaaren ajan.

Asfaltti on toki hyvä valinta pihoiden ja kulkuväylillä, sillä se kestää kulutusta ja on helppo pitää kunnossa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä se kuitenkin peittää väistämättä alleen takapihoja ja viheralueita.

Usein asfaltointityöt vielä tehdään isoilla koneilla muun rakentamisen jälkeen, mikä tiivistää tarpeettomasti jäljelle jäänyttä, pinnoittamatonta maanpintaa.

YKSI kaupunkien tehtävistä on ohjata maankäyttöä.

Esimerkiksi Hämeenlinnassa pysäköintiä on keskitetty ja pystytty näin lisäämään pihojen istutusalueita. Pientaloalueilla pyritään tontinjakojen yhteydessä säästämään myös rakentamatonta maata. Takatonteille ei esimerkiksi sallita omia teitä, vaan yhteys tehdään rasitteen kautta. Se vähentää oleellisesti läpäisemättömien pintojen määrää pientaloalueilla.

Kun kaupungistuminen vain kiihtyy, kaupunkisuunnittelussa olisi tarpeen ottaa läpäisemättömien pintojen osuus yhdeksi suunnittelua raamittavaksi tekijäksi. Asia onkin noussut keskeisesti esiin esimerkiksi ympäristöministeriön Ravinteiden kierrätys -ohjelman useissa tutkimushankkeissa. ■

OUTI TAHVONEN, NIKLAS LÄHTENMÄKI

Tahvonen on tutkija Hämeen ammattikorkeakoulussa ja Lähtenmäki Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnittelujohtaja.

Suunnittelua ohjaa voimakkaimmin rakennus- ja ympäristöministeriön rakennus- ja ympäristöministeriön erityisesti ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin asemaa.