



KAUPUNKIPOLIITTINEN OHJELMA

1. Johdanto

Kaupungit ovat monimuotoisia ja värikkäitä paikkoja elää ja asua. Niiden kehitys tuottaa kansakunnalle samaan aikaan sekä ainutlaatuisia mahdollisuuksia että vaikeasti ratkaistavia yhteiskunnallisen tason haasteita. Muun muassa kaupungeissa kärjistyvään sosiaaliseen eriytymiseen, asuntomarkkinoiden vääristymiseen, työmarkkinoiden epäterveeseen keskittymiseen ja liikennejärjestelmien riittämättömyyteen on löydettävä vastauksia. Pelkillä täsmätoimilla kaupunkien ongelmia ei ole mahdollista kestävästi korjata. Myöskään niiden rajattomat mahdollisuudet eivät tule todeksi itsestään. Tarvitaan kokonaisvaltainen kaupunkipolitiikan linja, joka ohjaa kaupunkien kehitystä pitkällä tähtäimellä kohti parempaa tulevaisuutta.

Keskustan Opiskelijaliiton kaupunkipoliittisen ohjelman kantavia arvoja ja periaatteita ovat yhteisöllisyys, ihmisläheisyys, sosiaalinen monimuotoisuus, asukkaiden välinen tasa-arvo ja suvaitsevaisuus, väljyys, viihtyisyys, luonnonläheisyys sekä kestävyys. Yhdessä nämä lähtökohdat nivoutuvat yhteen kokonaisvaltaiseksi visioksi tulevaisuuden kaupungista, jota seuraamalla kaupungeista voidaan tehdä parempia paikkoja elää, asua ja nauttia elinvoimaisen kaupunginosayhteisön jäsenyydestä.

Ohjelman sanoma ja tavoitteet:

- Yhteisöllisessä kaupungissa naapurista välitetään ja tuttuja tervehditään rappukäytävässä.
- Pienkeskuksista kaikki tarvittavat palvelut ovat saatavilla lähellä ja luontokin on kävelymatkan päässä.
- Asujia on erilaisia. Lapsiperheet, opiskelijat, eläkeläiset, toimitusjohtajat ja työttömät voivat kaikki asua samassa rapussa ja heille on tarjolla kattavasti erilaisia asumismuotoja.
- Aito lähidemokratia. Kaupunginosavaltuustot ja asukasneuvostot päättävät asukkaille läheisistä asioista ja heillä on aitoa valtaa alueensa asioihin.
- Kaupunkien keskustat ovat viihtyisiä kävelykeskustoja. Raitiotiet ja linja-autot kuljettavat ihmisiä sujuvasti pienkeskusten ja kävelykeskusten välillä
- Yksityisautot on ohjattu pois keskustoista, mutta tarpeen vaatiessa auton saa kohtuullisen matkan päähän esimerkiksi edulliseen parkkihalliin.
- Ekologisuus ja kestävyys korostuvat kaikessa kaupunkisuunnittelussa. Joukkoliikenne ja täydennysrakentaminen toteutetaan kestävästi.
- Alueet ovat kokonaisuuksia. Kaupunki ja maaseutu yhdessä muodostavat kokonaisuuden nimeltä Suomi.

2. Yhteisöllinen kaupunkikulttuuri

Kaupunkikulttuuri voi ja sen tulee olla sosiaalista ja yhteisöllistä. Sosiaalisuus ei saa olla sitä, että bussin penkillä istutaan naamat tiukasti älypuhelimissa ja hukutaan sosiaalisen median maailmaan. Yhteisessä kaupungissa asutaan, tullaan toimeen ja viihdytään yhdessä. Sopivan kokoisessa aluekeskuksessa ihmiset parhaimmillaan tuntevat toisensa tai ainakin moikkaavat kadulla. Kaupan kassalla myyjä saattaa kysyä kuulumisia. Tällaiset pienetkin sosiaaliset tilanteet voivat pelastaa monen yksinäisen päivän.

Yhteisöllisessä kaupungissa asuinalueet eivät eriydy pelkästään tiettyjen sosiaaliryhmien asuinalueiksi. Samassa korttelissa voi asua lapsiperheitä, opiskelijoita, eläkeläisiä, maahanmuuttajia, toimitusjohtajia, työttömiä ja niin edespäin. Kaikkien tarpeet otetaan suunnittelussa huomioon. Yhteisistä tiloista vastataan yhdessä, yhdessä saatetaan esimerkiksi taloyhtiön kautta omistaa vaikka auto. Puistot, vihervälitilat ja liikuntapaikat tuovat ihmisiä yhteen. Yhdessä voidaan myös päättää monista oman alueen asioista.

Sosiaalisessa kaupungissa ihmiset välittävät siitä, mitä naapurissa tapahtuu. Seinänaapuri voi olla hyvinkin tuttu ja kuulumisia vaihdetaan puistossa tai sovittaessa pihatöistä. Yksinäistä ei jätetä yksin ja apua tarvitsevaa autetaan. Yhteisöllisessä kaupungissa on myös matala kynnyksinen järjestää erilaisia tapahtumia ja niihin pääsee kevyesti mukaan. Yhteisöllisessä kaupungissa harrastetaan yhdessä.

3. Pienkeskusrakenne

Kaupunkisuunnittelun lähtökohdana on oltava pitkällä tähtäimellä niin kutsutun pienkeskusrakenteen



aikaansaaminen. Siinä kaupunki rakentuu itsenäisistä ja elinvoimaisista solumaisista kaupunginosista. Lähipalvelut, kuten apteekki, lähikauppa ja päiväkotit, toimivat inhimillisen kokoisen alueen pienkeskuksena, jolloin asukastiheys on riittävän korkea palveluiden muodostumisen ja säilymisen turvaamiseksi. Sopiva asukastiheys antaa käyttäjäkunnan myös joukkoliikenteelle, jolloin voidaan suunnitella jopa autottomia kaupunginosia. Pienkeskuksia yhdistävät kevyen liikenteen väylät solukkomaisena rakenteena, jossa kaupunginosien välissä soljuu vihreä vyöhyke.

Hyvinvoivassa kaupungissa jokaisella asukkaalla on riittävän lyhyt kävelymatka luonnon ja lähipalveluiden äärelle. Kävely ja pyöräily ovat käytetyimpiä liikkumismuotoja niin kaupunginosan sisällä kuin kaupunginosasta toiseen. Luontokokemus on jokaiselle välttämätöntä. Joissain kaupungeissa se ei ole kaikilla alueilla riittävän helposti saavutettavissa. Tutkimusten mukaan luonnossa oleskelu vaikuttaa positiivisesti mielenterveyteen ja fyysiseen kuntoon. Turvalliseksi ja miellyttäväksi koetut ulkoilualueet ovat kansanterveyden edullista edistämistä. Sen takia jokaisella kaupungin asukkaalla on oltava korkeintaan 10 minuutin kävelymatka luontoon.

Myös lähipalveluiden tulisi sijaita 10 minuutin kävelyetäisyydellä jokaisen kaupunkilaisen kodista. Niitä ovat esimerkiksi kauppa, päiväkotit ja apteekki. Lyhentämällä pienkeskuksen lähipalveluiden etäisyyttä kaupunginosan laidasta voidaan yksityisautoilua vähentää merkittävästi.

Monet kaupungit ovat kasvaneet holtittomasti väljien nukkumalähiöiden ympäröimiksi. Betonikerrostaloalueet hiljenevät päiväksi, kun asukkaat lähtevät töihin keskustaan ja teollisuusalueille. Väljille kaupunkialueille ei ole muodostunut riittävästi palveluita ja joukkoliikenneverkostoa. Tätä kehityskulkua on vältettävä kaupunginosien elinvoimaisuuden turvaamiseksi. Se onnistuu lisäämällä asukastiheyttä alueilla sopivasti niin, että esimerkiksi joukkoliikenne muodostuu kannattavaksi toteuttaa. Kaupunginosan asukastiheyttä ja elinvoimaisuutta on tarkasteltava aina, kun kyseistä aluetta kaavoitetaan ja täydennysrakennetaan.

4. Kaukaisesta hallinnosta lähidemokratiaan

Kaupunki on yhteisö, joka on läheinen jokaiselle asukkaalleen ja josta jokainen kaupunkilainen on osallinen. Kenenkään kaupungissa asuvan ei saa kokea olevansa voimaton yksikkö, jota suuri hallintokoneisto ohjaa. Asukkaan on aina tiedettävä, miten hänen asuinympäristöään ja siellä tarjottavia palveluita ollaan kehittämässä ja hänellä on oltava avoimet mahdollisuudet kertoa mielipiteitään ja vaikuttaa näihin asioihin. Liian usein kaupunkilaisille tärkeät päätökset tehdään virkamiestasolla ja tuodaan asukkaille nähtäville vain valitusmenettelyn puitteissa. Kaupunki on asukkaidensa yhteisö eikä heitä hallinnoiva koneisto.

Kaupunkien suunnitteleminen pienkeskusrakenteen mukaisesti antaa mahdollisuuden asukaslähtöisen kaupunkihallinnon mallin kehittämiseen. Kun kaupunginosia aletaan kehittää yhteisöllisinä ja itsenäisinä kokonaisuuksina, entistä enemmän asuinympäristöä, tarjottavia palveluita ja kaupunginosan muuta kehittämistä koskevia päätöksiä on tarpeen tehdä asukkaiden kesken. Heille kuuluu mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten kaupunginosaa kaavoitetaan, millaisia ulkoilu- ja oleskelualueita sinne rakennetaan ja millaisia palveluita asukkaat erityisesti haluavat saatavilleen. Kaupunginosa voi omalla päätöksellään esimerkiksi suojella rakastamia ulkoilualueita tai vanhoja rakennuksia, päättää panostaa koululaisten liikenneturvallisuuteen, koulurakennuksen remontointiin tai iltapäivätoimintaan tai tarjota nuorille kesätyömahdollisuuksia paikallisessa palvelutalossa. Pienkeskuksen yhteisöllä on oikeus päättää itselleen tärkeistä asioista.

Pienkeskusrakenteen mukaan suunnitellussa kaupungissa on muodostettava kaupunginosavaltuustot. Niillä tulee olla todellista päätös- ja budjettivaltaa kaupunginosan asukkaille tärkeissä asioissa kuten lähipalveluiden järjestämisessä ja asuinympäristön suunnittelussa. Lisäksi kaupunginosavaltuustolle on annettava lausuntomahdollisuus asioissa, joissa päätöksenteko on kaupungin keskushallinnon tasolla. Lisäksi lähidemokratiaa on säännöllisesti toteutettava kuulemistilaisuuksilla, kyselyillä, asukasneuvostoilla ja nuorisovaltuustoilla. Nykyaikaista teknologiaa on alettava hyödyntää myös lähidemokratian toteuttamisessa.

Kaupungin hallintorakenne on kokonaisuudessaan pyrittävä muodostamaan mahdollisimman kevyeksi. Korkeiden virkamiesten ja keskushallinnon hierarkiatasojen määrää on laskettava ja kunnan työvoimaa on kohdennettava kaupungin asukkaiden palvelemiseen ja kaupungin kehittämiseen heidän lähelleen. Kaupunkiorganisaation muodonmuutos tekisi kaupungista entistä paremman paikan asua, yrittää ja elää.

Helsinki ympäryskuntineen on kansallisella tasolla erityinen kaupunkialue sekä kokonsa että pääkaupunkiasemansa takia. Pääkaupunkiseudulle on tarpeellista perustaa maantieteellisesti laaja, mutta tehtäväkentältään kevyt metropolihallinto. Sen kaikkein tärkein tehtävä on taata tasapainoisen,



pienkeskusrakenteeseen perustuvan kaupunkirakenteen muodostuminen. Sen on annettava väljiä, mutta tarpeellisia linjauksia, jotka velvoittavat niin kaupunkeja kuin kaupunginosahallintoa suunnittelemaan keskinäistä joukkoliikennettä, kaupunkirakennetta ja palvelutarjontansa yhteistyössä. Metropolihallinnon vallankäytön tulisi perustua alueen asukkailta juontuvaan suoraan demokratiaan.

5. Hyvän asumisen puolesta

Tulevaisuuden kaupunkisuunnittelussa tulee huomioida kaupungin asukkaiden erilaiset tarpeet myös asumismuotojen suhteen. Monipuoliset asukkaiden tarpeet täyttävät asumismahdollisuudet houkuttelevat ihmisiä pysymään ja asumaan kaupungissa. Ilman riittävää asukasmäärää kaupunki ei ole kaupunki. Infrastruktuuri kaipaa rinnalleen ihmistä ja ihminen kaipaa infrastruktuuria, joka mahdollistaa erilaiset asumismuodot erilaisille ja eritarpeisille ihmisille.

Tulevaisuudessa ei ole eriarvoisia lähiöitä tai toisia huonomaineisempia asuinalueita - kiitos pienkeskusrakenteen, jossa erilaiset asumismuodot ovat käytävissä vierekkäin. Asumismuotojen sekoittuessa sekoittuvat myös asunnoissa asuvien ihmisten sosiaaliset ympäristöt. Erilaisten ja eritarpeisten ihmisten asuessa yhdessä sosiaalinen eriarvoistuminen vähenee ja parhaimmassa tapauksessa häviää kokonaan.

Ruokakuntien koot ja rakenteet ovat muuttuneet vuosien saatossa ja muutos tulee jatkumaan. Yhä useammat asuvat 1-3 hengen talouksissa, minkä seurauksena suurten asuntojen kysyntä on laskenut ja pienistä asunnosta on syntynyt huutava pula. Yhden hengen talouksissa on suurempi riski jäädä vaille riittävää sosiaalista kanssakäymistä kuin suuremmissa ruokakunnissa. Asuintalojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon asuintalon sosiaalinen ulottuvuus. Asukkailla tulee säilyä oma yksityisyys, mutta samanaikaisesti yhteisöllisyyttä tulee aktivoida entistä voimakkaammin. Aktivointi tapahtuu esimerkiksi rakentamalla asuintaloja ympäristöineen sellaisiksi, että erilaiset kiinteistönhuollolliset tehtävät kuten pihatyöt on voitava tehdä yhdessä, eikä kaikkea tarvitse ulkoistaa huoltoyhtiön tehtäväksi.

Yhteisöllinen asuminen luo myös mahdollisuuden uudelleenlaiselle yhteisomistajuuden muodolle, jonka ytimessä ovat asunto-osakeyhtiöt ja muut vastaavat asukkaiden muodostamat yhteisöt. Esimerkiksi autojen, pesukoneiden, oleskelu- ja kerhotilojen ja ulkoiluvälineiden yhteisomistus voidaan toteuttaa tällaisen yhteisön hallinnoimana.

6. Toimiva liikenne ja kävelykeskustat

Kaupungeissa liikennematkajien toimivuus on erityisen tärkeää toimivassa, elinvoimaisessa ja viihtyisässä kaupungissa. Kaupunkisuunnittelussa on asetettava tavoitteiksi viihtyisien, autottomien kävelykeskustojen muodostaminen ja itsenäisten kaupunginosien välisen liikkumisen tekeminen joustavaksi ja helpoksi. Joukkoliikenteen käytön tulee olla kannattavaa ja houkuttelevaa. Elinvoimaiset pienkeskukset ja suuri kävelykeskusta yhdistetään parhaiten toimivan joukkoliikenteen avulla. Kaikessa kaupungin sisäisen liikenteen suunnittelussa on otettava huomioon esteettömyyden vaatimus. Yksityisautoilua on pyrittävä vähentämään. Uudessa kaupunki-infrastruktuurin rakentamisessa tulee suosia väljiä katuja, jotka mahdollistavat toimivat joukkoliikennematkat myös tulevaisuudessa. Paikoitus, raideliikenne ja kevyen liikenteen mahdollisuudet voidaan parhaiten toteuttaa väljillä katuosuuksilla.

Kaupunkien houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä parantavat rauhalliset kävelykeskustat. Kävelykeskustat ovat enemmän kuin muutama kävelykatu, mutta eivät kuitenkaan täysin yksityisautoilulta eristettyjä reservaatteja. Oman auton voi tarvittaessa pysäköidä kohtuullisen kävelymatkan päähän keskustasta. Vuokrattavien kaupunkipyörien käyttöä on vakinaistettava ja lisättävä määrätietoisesti.

Keskustat ruuhkautuvat helposti, joten on järkevää ohjata yksityisautoilua keskustoista sivuun. Liityntäpysäköintipaikkoja on lisättävä joukkoliikennereittien varrelle. Tällöin paikkakuntien välinen pendelöinti ei kuormittaisi kaupunkien keskustoja eikä kaupunkien suuria liikenneväyliä. Näin sekä kevyt- että joukkoliikenne pääsevät toimimaan keskustoissa parhaiten. Viihtyisissä kävelykeskustoissa ei aiheudu meluhaittoja yksityisestä autoliikenteestä. Joukkoliikennettäkin voi mahdollisuuksien mukaan ohjata sivuun. Tulevaisuudessa tulee panostaa entistä enemmän raideliikenteeseen. Kaupunkiraideliikenne kaupungissa ja seutukunnissa voisi olla kaupunkiliikenteen perusta ja sitä täydennetään linja-autoilla.

Niille, jotka joutuvat yksityisautoa käyttämään, voidaan taata kohtuullisen hintainen ja kohtuullisesti saavutettavissa oleva parkkeeraus. Keskustoja lähellä olevat parkkihallit, parkkitaloissa tai vaikkapa maan alla,



mahdollistavat kohtuullisen pääsyn yksityisautoilijalle myös kaupunkikeskustoihin. Kattoparkkeeraukseen tulee panostaa entistä enemmän. Parkkihallit ovat suuri investointi, mutta maksavat itsensä takaisin liikenteellisesti toimivampina ja viihtyisämpinä keskustoina. Toimiva kaupunkiliikenne edellyttää toisaalta yksityisautoilun haittojen minimoimista, mutta toisaalta sen mahdollistamista kohtuuden rajoissa.

7. Ekologinen ja kestävä kaupunki

Kaikessa kaupunkien kehittämisessä on pyrittävä kestävyteen ja ylisukupolvisuuteen. Kaupungit ovat yhteiskunnan pysyvimpiä aluerakenteita eikä niiden rakentuessa tehtyjä päätöksiä ole enää jälkeinpäin mahdollista helposti muuttaa. Rakentamisessa, kaupunkisuunnittelussa, liikennejärjestelmän laajentamisessa ja kaupunkien sosiaalisen ja kulttuurisen ympäristön muokkaamisessa on pystyttävä ajattelemaan kymmenien vuosien päähän.

Kestävyttä on myös suunnitella kaupungit ekologisesti kestäviksi kokonaisuuksiksi. Kaupunkisuunnittelun tavoitteena tulee olla kaupunkirakenne, joka tukee toimivan ja ympäristöstävällisen liikennejärjestelmän muodostumista. Pienkeskusrakenne on erinomainen ratkaisu, joka mahdollistaa raideliikenteen sekä muiden kestävien liikennemuotojen kannattavuuden. Ympäristöstävällisyyttä on myös valo- ja äänisaasteen minimoiminen. Kaatopaikkajätteen minimoimiseksi jätteiden lajittelumahdollisuuksia on parannettava ja lajittelupisteitä on lisättävä muun muassa pienkeskuksien keskustoihin sekä ostoskeskusten yhteyteen.

Puurakentamista on vietävä voimakkaasti eteenpäin. Puurakentaminen tuottaa huomattavasti vähemmän jätettä kuin esimerkiksi betonirakentaminen ja puu on rakennusmateriaalina ekologinen, kestävä ja lisää asuntojen ja kaupunkien viihtyisyyttä. Varsinkin puukerrostaloalueita tulisi kaavoittaa kaupunkien keskustoihin. Huolellisesti käyttötarkoitukseensa suunniteltu ja tarkasti rakennettu puurakennus on luonnollisesti hengittävä. Siksi se on hyvä vaihtoehto esimerkiksi sellaisten julkisten betonirakennusten korvaajiksi, jotka tällä hetkellä kärsivät sisäilmaongelmista.

Nykyrakentamisen kantavana ajatuksena tulisi olla aito muuntojoustavuus. Rakennuksia on pystyttävä muokkaamaan realistisin toimenpitein esimerkiksi käyttötarkoituksen muuttuessa. Uusien asuntojen ja asuinalueiden rakentamisessa on ensisijaisesti katsottava, voidaanko hyödyntää vanhoja tyhjillään olevia toimistorakennuksia ja teollisuusalueita. Viheralueiden muuttaminen asuinalueiksi ei ole pitkällä tähtäimellä ekologista kaupunkisuunnittelua.

8. Koko Suomi on samaa maata

Jokaisen suomalaisen oikeuksiin kuuluu tehdä omat elämänpäätöksensä itse. Työpaikan ja uravalintojen, perheen perustamisen, asuinpaikan, -muodon ja -ympäristön sekä erilaisiin yhteisöihin kuulumisen suurilla valinnoilla on valtava vaikutus ihmisen hyvinvointiin ja onnellisuuteen. Erityisesti kaupungeissa tätä oikeutta kuitenkin rajoittavat esimerkiksi asuntotarjonnan puute, työpaikkojen sijainti, vaikeat liikenneyhteydet sekä muut kaupungeille tyypilliset ongelmat. Esimerkiksi asuntojen korkeat hinnat estävät perheen perustamisen, työpaikkojen sijoittuminen määrää, millaisen asuntoon työntekijällä on varaa ja missä hänen on asuttava tai liikenneyhteydet eivät anna hänelle mahdollisuutta harrastaa haluamaansa urheilulajia.

Suomalaiseen aluerakenteeseen on hiljalleen muodostunut raja-aitoja kaupunkien, kaupunginosien sekä kaupungin ja muiden alueiden välille ja sisälle. Kehitystä on edesautettu kaupunkipolitiikalla, joka on kehittänyt kaupungeja pelkkinä talouden ja kilpailukyyn vetureina sekä ympäröivän alueen hallintokeskuksina. Tämä linja on sivuuttanut ja jopa vahvistanut kaupunkien asuntopulaa, sosiaalista eriytymistä sekä muita ongelmia.

Kaupunkipolitiikassa on siirryttävä uudelle linjalle, joka kaupunkien kehittämisen lisäksi rakentaa myös kestävää ja yhtenäistä aluerakennetta. Tällä tavalla kaupunkien asunto- ja työmarkkinoiden tilanne tasapainottuu, ankarasta kasvupaineesta kärsivien kaupunkien investointi- ja laajentumistarve keventyy ja liikenneyhteydet helpottavat.

Erikokoisia kaupungeja, seutukeskuksia, kyliä ja syrjäseutuja ei saa kehittää poliittisesti eri lähtökohdista vaan koko Suomen tulee olla samaa maata.