

HYVINKÄÄN KEHITYKSEN HISTORIAA: RAKENTAMINEN JA KAAVOITUS

Hyvinkään maankäyttö ja rakentaminen 1800-luvun loppupuolelta 1960-luvulla

Asemanseudun kehittyminen

Hyvinkään nykyinen asemanseutu alkoi kehittyä rautatien rakentamisen yhteydessä vuoden 1857 jälkeen. Rautatieaseman sijoittuminen asumattomalle alueelle johtui todennäköisesti läheisten kartanoiden, mm. Kytäjän ja Erkylän, omistajien vaikutuksesta. Aseman paikka sijoittui kartanoiden tilarajojen kannalta edullisesti. Asutus oli tähän mennessä keskittynyt suurelta osin Helsinki -Hämeenlinna -tien varteen. Rautatieaseman päärakennus valmistui jo rautatien avaamisen yhteydessä vuonna 1862 lääninarkkitehti C. A. Edelfeltin piirustusten mukaan ja nopealla aikataululla aseman ympäristöön ilmestyi majatalo ja erilaisia kauppoja. Hangon radan liittäminen länsisuunnasta päärataan Hyvinkään kohdalla vuonna 1873 muokkasi osaltaan asemanseudun rakentamista Hyvinkään keskusta-alueeksi. Vuotta myöhemmin radan itäpuolelle, radan läheisyyteen, sijoittui VR:n keskuspuutarha, jonka tehtävä oli huolehtia asemien istutuksista ja puistoista. Asumisen painopiste oli tällöin vielä radan länsipuolella, jonne kohosi Viertolaan ja Kirjavalletolpalle taloja sinne tänne suunnittelemattomasti.



Kuva 1. Hyvinkään keskusta-alue vuoden 1870-luvun lopulla. Asemanseudulla oli tällöin n. 500 asukasta.¹ VR:n keskuspuutarha näkyy vihreänä alueena radan itäpuolella. Asemarakennukset ovat radan länsipuolella kaartuvan Hangon radan välissä.

Toinen merkittävä asutuksen kehittymiseen asemanseudun lähiympäristöön ja Hyvinkään teollistumiskehitykseen vaikuttava asia oli Ossian Donnerin (1866-1957) perustama villatehdas vuonna 1892. Aluksi rakennettiin pieni villalankakehräämö radan itäpuolelle, lähelle nykyistä uutta kirkkoa. Muutaman vuoden päästä tehdas muutti nykyiselle paikalle, johon rakennettiin iso 60 metriä pitkä ja 24 metriä leveä tiilinen

kehräämörakennus. Mittavat laajennustyöt aloitettiin vielä vuosisadan lopulla, keväällä 1899.² Työväestöä varten Donner rakennutti työväenasuntoja, joista ensimmäisiä oli tehtaan itäpuolelle syntynyt Port Arthur (nimi on lainattu Venäjän ja Japanin välisen sodan tapahtumista), joka rakentui pääosin vuosina 1898 – 1900. Donner tuki myös omatoimistarakentamista, jota varten hän vuokrasi Ahdenkallion mailta maanvuokrasopimuksin työväestölle vuokrapalstoja. Palstoja vuokrattiin tiukassa valvonnassa ja niitä luovutettiin suunnitellusti kymmenkunta vuodessa. Vähitellen asuminen levisi Ahdenkallion maille melko pitkälle itään ja tarve asemakaavan laatimiseen kasvoi.

Pääradan halkaisemasta Hyvinkäästä alettiin 1900-luvun alkupuolella käyttämään nimityksiä Läntien, Itäinen ja pohjoinen piiri. Hallinnollisesti Hyvinkään asemanseutu kuului tässä vaiheessa osittain Nurmijärveen ja Hausjärveen aina vuoteen 1917 asti, jolloin perustettiin Hyvinkään kunta. Läntisen piirin, pääradan ja Hangon radan välisen alueen, asutus keskittyi suunnitelmallisimmin Viertolan ja Kirjavantolpan alueelle, muuton asutus jakaantui läntisellä alueella hajanaisesti. Läntisen alueen maa-alueet jakaantuivat isojakoon perustuviin tiloihin ja näiden omistajilla oli suuri vaikutus rakennusryhmiin syntyyn. Läntisen alueen hajanaisuutta lisäsi Valtion omistamat maat, sillä Hangon rataan liittyi laajat ratapenger- ja ratapiha-alueet. Lisäksi valtion omisti kokonaisuudessaan Nikkilän Kruununpuiston alueen, joka rajoittui pohjoispuolella Viertolan alueeseen ja etelässä Vehkojalle asti. Pohjoinen piiri käsitti Hangon radan pohjoispuolen ja sinne Sveitsin luonnonpuistoon johtavan Vaiveronkadun ns. Promenaadin var-

Hyvinkään historialliset vaiheet

Hyvinkään historia on jaettu kuuteen ajanjaksoon. Ensimmäisen ajanjakson alku on isojaon alkaminen 1780-luvulla, jolloin maanomistusolot alkoivat vakiintua. Ajanjaksot ovat:

1. Maalaiskylä 1770-1857
Isojaon alku - pääradan rakentaminen
2. Asemakylä 1858-1896
Pääradan rakentaminen - Villatehtaan ja Parantolan perustaminen
3. Villatehdaskylä 1897-1925
Villatehtaan ja Parantolan perustaminen - Kauppalan perustaminen
4. Vakiintuva kauppalan 1926-1940
Kauppalan perustaminen – Maailmansota
5. Teollistuva kauppalan 1941-1960
Maailmansota - Kaupungin perustaminen
6. Uusi Hyvinkää 1961-
Kaupungin perustaminen –

¹ Alkuperäinen kuva on arkistolaitoksen digitaaliarkistossa. Kuvaa on rajattu pienemmäksi alkuperäisestä.

² Alanko 1985, 30 – 35 ja Junnila 1990 46, 60 – 67.

relle alkoi muodostua kaupunkimaista huvila-asutusta. Tämä johtui, pääosin helsinkiläisistä, liikemiehistä, jotka ostivat tontteja Parantolan maineen ja Hyvinkään luonnonkauneuden vuoksi. Lähelle asemaa syntyi 1910-luvulla silloisen Hyypäräntien varteen erilaisia liikkeitä, kuten kahvila, täysihoitola ja elokuvateatteri Arena. Muutoin kauppaliikkeet sijoittuivat pääosin Helsinki- Hämeenlinna – maantien varteen. Radan itäpuolella, Itäinen piiri, vaikutti vahvasti villatehdas, joka oli luonut suunnitelmallisesti tehdasyhdyskuntaa ympäristöönsä. Villatehtaan läheisyyteen syntyi myös Tehtaan koulu vuonna 1906 ja myöhemmin Asemankoulu rakentui 1910 nykyiselle paikalleen Rautatieaseman lähelle, radan toiselle puolelle. Toimintansa se oli jo aloittanut 1890-luvulla väliaikaisissa tiloissa Erkylän kartanon hollituvassa. Muita kouluja olivat yksityinen ruotsalainen koulu ja Puolimatkan koulu.³ Villatehtaan pohjoispuolelle, noin puolen kilometrin päässä rautatieasemalta, perustettiin Hyvinkään Parantola (Hyvinge Sanatorium Ab) vuonna 1898. Parantola toimi lepotilana, hermo- ja toipilaskotina, jossa kävi varakas helsinkiläinen porvaristo sekä paljon venäläisiä. Parantolan kuuden hehtaarin maat oli aluksi vuokrattu Ahdenkallion kartanolta ja sinne rakennettiin arkkitehti Magnus Schjerfbeckin suunnittelemat kaksi puurakenteista kaksikerroksista parantolarakennusta sekä Karl Hård Af Segerstadin suunnittelema ulkorakennus. Parantola uusiutui 1900-luvun alkupuolella arkkitehti Lars Sonckin suunnittelemissa rakennuksilla: jugend-tyylinen kivinen päärakennus valmistui vuonna 1906 sekä muutamaa vuotta myöhemmin puurakenteinen alilääkäriin talo. Päärakennusta laajennettiin kahteen kertaan vuosina 1014 ja 1918. Parantolalla oli myös oma voimalaitoksensa.⁴ Parantolalla oli sen kukoistuskautella, n. 1900-1917, oli merkittävä vaikutus pohjoispiirin alueelle muodostuneelle huvilakaupunginosalle.

Hyvinkään kauppalan vaiheita

Kaikki rakennustoiminta Hyvinkään aseman seudun asutuskeskuksessa oli käytännössä yksityisen toiminnan varassa ennen kuin Hyvinkästä tuli kauppalaksi vuonna 1926. Kyseisenä vuonna Hyvinkään kunta oli jakautunut kauppalaksi ja maalaiskunnaksi. Harvat rakennukset olivat arkkitehtien tai rakennusmestareiden suunnitteleamia. Pääasiassa talot rakennettiin kirvesmiesten toimesta ilman mitään piirustuksia, koska julkiselta taholta ei ollut minkäänlaista valvontaa. Samoin toimittiin tonttien osalta, maanomistaja myi tai vuokrasi tontin ilman tarkempaa suunnittelua. Ainoastaan pyrittiin jättämään kapea kuja, jota pitkin pääsi varsinaiselle yleiselle tielle. Mutta sitäkään ei aina välttämättä jäänyt, silloin ainoa kulkureitti oli naapurin pihan läpi. Tämä johtui siitä, etteivät viereiset maanomistajat piitanneet naapurien tonttien järjestyistä. Villatehdas oli järjestänyt työväelleen vuokrasopi-

muksin tontteja villatehtaan itäpuolelta, Ahdenkallion suunnasta. Näitä oli palstoitettu suunnitelmallisemmin ja rakentaminen eteni vähitellen pitkälle Mustanmännistöön asti.⁵ Maankäytön osalta ei siis ollut minkäänlaista kokonaissuunnittelua Hyvinkään asemansseudulla ja sen ympäristössä.

Vaikka kauppalan alue muodostui alun perin melko laajaksi, se ei estänyt esikaupunkiasutuksen syntyä kunnan puolelle Vehkojalle, Nummenkärkeen ja Palojoelle. Näillä alueilla asukkaat saivat elantonsa kauppalan teollisuudesta ja palveluista. Suuremmissa kaupungeissa on tällaisen asutuksen syntymiseen usein liitetty tonttipula, mutta pienemmissä kaupungeissa ja kauppaloissa, kuten Hyvinkäällä, esikaupunkiasutukseen vaikuttivat parantuneet kulkuyhteydet, valvomattoman rakentamisen tuoma vapaus ja edullisuus sekä ennen kaikkea halvempi tonttimaan hinta. Maalaiskunnan alueella edellisten lisäksi pienemmällä kunnallisverolla oli vaikutuksensa. Myöhemmin Kauppala asetti kyseiset alueet rakennuskieltoon, jotta sekava rakentaminen saatiin kuriin. Maanhankinnoissaan kauppalaksi keskittyi 1920-loppupuolella ja 1930-luvulla teollisuuden kehitysedellytysten luontiin hankkimalla omistukseensa mm. Hiiltomon noin 15 hehtaarin alueen silloisen tervatehtaan ympäristöstä. Sinne sijoittuikin ensimmäisten yritysten joukossa merkittävänä toimijana Tuottajain Mylly Oy.⁶ Ensimmäiset kunnalliset viemäriverkot rakennettiin 1930-luvun alkupuolella Postitalon ja silloisen Säästöpankin talon alueelta Viertolankadulle, mutta varsinaisesti VR:n konepajan tulo nopeutti vesi- ja viemäriverkoston rakentamista vuoden 1943 jälkeen.⁷

Hyvinkään keskusta alkoi muotoutua 1930-luvulla, kun Hämeenkadun (entinen Hyvinkää – Hämeenlinnan maantie) varrelle nousi funktionalistista tyyliä edustavia liikerakennuksia: Ahjon toimitalo (1936), PYP:n pankkirakennus (1938), elokuvateatteri Aula (1940). Radan länsipuolelle, keskusta-aukion ympäristöön kohosi Hyvinkään säästöpankki (1934) ja KOP:n pankki (1936) sekä Shellin huoltoasema (1935). Näiden vaaleiksi rapattujen ja laatikkomaisten sekä osalla pyöreitä muotoja omaavien rakennusten myötä keskusta sai avaran ja matalan ilmeen.⁸

Talvisodan jälkeen vuonna 1940 voimaan tulleen pika-asutuslain seurauksena Hyvinkäälle luotiin uusia tiloja tilallisten maille, kauppalan ja valtion omistamille maille. Kytäjän kartanon maille syntyi noin 50 uutta tilaa. Kauppala luovutti pika-asutukseen alueita Paavolasta ja Viertolasta, jonne Toivonkadulle sijoittui neljä puuelementtirakenteista ns. ruotsalaistaloa⁹, joita tuli ruotsalaisten lahjoituksena syksyllä 1940

⁵ Hautala 1951, 248 - 250.

⁶ Hautala 1951, 299 – 300.

⁷ Hautala 1951, 310.

⁸ Hammarberg 2000, 71-73.

⁹ Sotainvalidien Veljesliitto ry anoi vuonna 1941 neljän tontin lahjoitusta kauppalanhallitukselta. Niille liitto halusi rakentaa tehdasval-

³ Alanko 1985, 30 – 46.

⁴ Bergström 1996, 7 – 17. Parantolan toiminta loppui vuonna 1939 ja suurin osa maa-alueesta siirtyi kauppalalle vuonna 1950.

Suomeen kaikkiaan noin 2000. Nämä ruotsalaistalot oli tarkoitettu invalidiasutukseen. Nikkilän Kruununpuiston alueelle syntyi n. 30 keskikooltaan 4 000 m² tilaa. Kauppala kaavoitti omistamalleen Kangasmaan tilalle Rääkänpähän 70 tonttia asumiselle.¹⁰

Keskuskonepajakysymys

Rautatiehallitus oli asettanut vuonna 1915 komitean laatimaan ehdotusta, jossa Helsingin konepaja siirrettiisiin toiselle paikkakunnalle. Komitean lausunto valmistui vuonna 1919 ja siinä esitettiin sopivimmaksi paikaksi Hyvinkäätä. Hyvinkäällä oli tutkittu kahta vaihtoehtoista paikkaa konepajan sijoittamiseksi. Alueet olivat Nikkilän Kruununpuisto Hangon radan kaakkoispuolella ja Ahdenkallion alue (nykyinen Sahanmäki) pääradan itäpuolella. Konepajan sijoittamisasiaa käsiteltiin useaan otteeseen maan hallituksessa ja eduskunnassa, mutta lopullista päätöstä asiaan ei kuitenkaan saatu vuoteen 1929 mennessä. Syynä oli aluksi konepajan sijaintiin liittyvät kysymykset, mutta sen jälkeen ongelmaksi muodotui se, ettei konepajaan liittyviä kustannuksia oltu selvitetty riittävästi. Tämän jälkeen rautatiehallitus alkoi valmistella konepajakysymystä kaikessa hiljaisuudessa. Ulkomaalaisten asiantuntijoiden lausunnon pohjalta Ahdenkallion alue valikoitui sopivimmaksi alueeksi konepajatoiminnalle. Perusteena oli, että alueen perustamiskustannukset olivat pienemmät kuin Kruununpuistossa (sopivampi maaperä ja maasto tasaisempaa) sekä tuotaessa liikkuvaa kalustoa konepajalle Ahdenkalliossa välttyttiin pääraiteiden risteilemiseltä. Asiassa edettiin hitaasti ja rautatiehallitus sai vuonna 1934 hankittua aluevaihdoilla Ahdenkallion tilaan kuluvaan 30 hehtaarin suuruisen alueen. Vuonna 1938 valtioneuvosta asetti komitean tutkimaan, tarvitaanko uutta konepajaa vai voiko työt jakaa nykyisten konepajojen kesken. Mietintö valmistui marraskuussa 1940 ja siinä todetaan, että uusi keskuskonepaja on rakennettava Hyvinkäälle Ahdenkallion alueelle, joka oli jo hankittu sitä varten. Komitean esityksen mukaisesti eduskunta myönsi hankkeen ensivaiheen rakennustöille 15 miljoonan määrärahan vuonna 1941. Vuoteen 1950 mennessä oli rakennettu veturihalli, paja, lämpö- ja voimakeskus sekä rakenteilla oli kattilapaja ja poliklinikka. Konepajasta tuli merkittävä työllistäjä Hyvinkäälle 1940-luvun loppupuolelta lähtien. Myöhemmin Keskuskonepaja-nimi muutettiin Valtion Rautatien (VR:n) Hyvinkään pääkonepajaksi.¹¹

Jos VR:n konepaja olisi sijoittunut Nikkilän Kruununpuistoon, se olisi sijainnut alueen eteläosassa Hangon radan vieressä. Kruununpuiston alueelle olisi muodostunut todennäköisesti konepajan työntekijöille oma asuntoalue, kuten sellainen syntyi nykyisen konepaja-alueen viereen Sahanmäkeen. Kruu-

misteisesti valmistetut lamellitalot (Kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941, 75, §4).

¹⁰ Junnila 1990, 210.

¹¹ Hautala 1950, 335 – 339.

nunpuistossa oli myös VR: työntekijöille tarjolla tontteja. Yhteensä niitä oli 39 tonttia¹², joista kymmenelle rakennettiin 1950-luvulla tyyppitalo VR:n työntekijöille tarkoitettujen tyyppiirustusten mukaan. Muille tonteille suunnitelmia laati mm. Arvi Rostila.

Jälleenrakennuskausi

Hyvinkään kasvu oli hidasta kauppalaksi tulon, vuoden 1926, jälkeen. Silloin Hyvinkään asukasluku oli noin 4 500 asukasta. Väkimäärä lisääntyi noin 2 000 asukkaalla vuoteen 1940 mennessä eli asukkaita oli noin 6 500. Kaikki muuttui sotien jälkeen, kun koko Suomessa alkoi mittava jälleenrakennuskausi. Tämä näkyi myös Hyvinkäällä nopeana väestömäärän kasvuna, kaupunkirakenteen tiivistymisenä, uusien asuinalueiden syntymisenä ja teollisuusyritysten määrän kasvuna sekä eri alojen monipuolistumisena. Hyvinkäälle arvioidaan sijoituneen noin 5 000 – 6 000 siirtokarjalaista, joista vajaa tuhat asutettiin maalaiskunnan puolelle. Syntyntä tonttipulaa helpottamaan oli vuonna 1945 tullut voimaan maanhankintalaki. Kyseisen maanhankintalain mukaisten toimitusten perusteella kauppalan alueelta siirtoväki sai 141 asuntotilaa- tai tonttia ja paikallinen väestö 247 asuntotilaa- tai tonttia. Kaikkiaan siis syntyi vajaa 400 uutta tilaa tai tonttia. Hyvinkään asukasluku kohosi jo 1950-luvun alussa 18 500 asukkaaseen.¹³

Hyvinkään Hiiltomon teollisuusalueelle sijoittui merkittäviä uusia teollisia yrityksiä kuten vuonna 1943 toimintansa aloittanut Kone Oy, joka aloitti Hyvinkäällä aluksi nosturitoiminnalla, mutta siirsi hissien valmistuksen kokonaan Hyvinkäälle 1960-luvulla. Hiiltomon alueelle sijoittui vuonna 1945 myös Helsingin verkatehdas Oy, joka myöhemmin vuonna 1959 yhdistyi em. villatehtaaseen. VR:n keskuskonepaja aloitti rakennustyöt vuonna 1943, mutta varsinainen toiminta alkoi vuonna 1949 Sahanmäen teollisuusalueella. Muita teollisuusyrityksiä olivat mm. Mikko S. Nupposen Puusepäntehdas, Hevossalmi Oy, Hyvinkää Oy ja Pohjoismainen Sähkö Oy sekä lisäksi syntyi runsaasti muuta pienteollisuutta. Hyvinkäältä muodostuikin 1950-luvun alussa Helsingin jälkeen Uudenmaan merkittävin teollisuuskeskus.¹⁴

Vielä 1940-luvun alussa kauppalan kaupunkikuva hahmottui rakennusmassoiltaan matalana, sillä asuntorakentaminen tapahtui pääosin kaksikerroksisena rakentamisena. Varsinaisia kerrostaloja Hyvinkäälle alettiin rakentaa 1940-luvun puolivälin jälkeen, jolloin Asunnonhankinta Oy Hyvinkään Haka (perustettiin vuonna 1945) rakensi puurunkoisia kaksikerrok-

¹² Ollikainen 1953, passim.

¹³ Junnila 1990, 216 – 218 ja 248. Antti Palojoen mukaan maanhankintalain mukaisia tontteja tai tiloja syntyi Hyvinkäälle 518 kappaletta. Hän on väitöskirjassaan käyttänyt lähteenä ASO:n vuosikertomusta 1954 – 58 (Palojoki 2011, 383).

¹⁴ Junnila 1990, 222 – 224.

sisia asuinrakennuksia Munckinkadun varteen. 1950-luvun alussa Haka rakensi kolmikerroksisia asuintaloja mm. Sandelininkadun varteen. Vuosikymmenen loppupuolella Hakan rakentamat kerrostalot saivat yhden kerroksen lisää, kuten Kauppalankadun varren kerrostalot. Valtion Rautatiet rakensi henkilökunnalle keskuskonepajan läheisyyteen ensi vaiheessa vuoteen 1946 mennessä 11 kahden perheen taloa omien tyyppiirustusten mukaan.¹⁵ 1950-luvun alkupuolelle mennessä VR oli rakennuttanut yli 300 asuntoa Karjalan- ja Telttien varteen sekä neljä nelikerroksista kerrostaloa Vesitorninkadun varteen. Nämä vaaleiksi rapatut kerrostalot olivat tuolloin kauppalan korkeimpia rakennuksia. Omakotiasutus levisi 40- ja 50-luvun taitteessa eripuolilla Hyvinkäätä mm. Sahanmäkeen, Mustamännistön pohjois- ja itäosiin ja Rääkänpäähän sekä Kruununpuiston alueelle. Näistä Kruununpuiston alue muodostaa laajan ja yhtenäisen jälleenrakennuskauden tyyppiirustuksiin perustuvan pientaloalueen. Myös Sahanmäkeen, Mustamännistöön ja Sonninmäen pohjoisosaan rakentuivat 50-luvun kuluessa rakennustavaltaan varsin yhtenäiset omakotitaloalueet.¹⁶ Nämä omakotitaloalueet tukevatkin osaltaan käsitystä Hyvinkästä puutarhamaisena kaupunkina.

Väestömäärän runsas kasvu merkitsi myös merkittävää julkista rakentamista. Sen osalta Hyvinkäälle rakennettiin 1950-luvulla useita kouluja: Hämeenkadun kansakoulu (1950), Aseman kivikoulu (1952), Puolimatkan koulu (1952) ja Hyvinkään yhteiskoulu (1957) sekä vielä vuonna 1960 ja 1961 valmistuivat Härkävehmaan ja Sveitsinrinteen koulut. Keskustaan rakennettiin mm. Valtion Virastotalo (1955), linja-autoasema, Linjala (1955) ja paloasema (1958) sekä maalaiskunnan toimitalo (1959). Hyvinkään uuden valtavyhlän (Hämeenkatu–Uudenmaankatu, joka yhdistyi vuonna 1955) varrelle alkoi rakentua erilaisia liikerakennuksia 50-luvulta lähtien kuten mm. Tehon toimitalo (1959).¹⁷



Kuva 2. Hyvinkään keskusta 1950-luvulla. Vasemmassa reunassa VR:n keskuspuutarha, joka esti junaradan itäpuolisen keskustan kehittämisen 1960-luvulle saakka. Keskellä valtion virastotalo, joka on purettu kauppakeskuksen tieltä vuonna 2010. Junarata sijaitsee kuvan ylä laidassa (kuva: Hyvinkään kaupunginmuseon kokoelma).

Hyvinkään kaupungin alkutaival

Hyvinkästä tuli kaupunki vuonna 1960, jolloin sen väkiluku kohosi vuosikymmenen alussa noin 26 700 asukkaaseen.¹⁸ Muutos kymmenessä vuodessa oli peräti 30 %. Seuraavan kymmenen vuoden aikana asukasmäärän kasvuvauhti vähän hiipui n. 22 %, väkimäärän ollessa vuonna 1970 34 600.¹⁹ Hyvinkään väkimäärän kasvu näkyi myös vilkkaana rakentamisena. Hyvinkäälle rakennettiin 1960-luvulla runsaasti kerrostaloja pieninä ryppäinä, mm. keskustassa as. Oy Hyvinlinna ja rintamamiesten viiden kerrostalon rakennusryhmä, Hämeen- ja Parantolankadun varsien kerrostalot, Rietinpuiston kerrostaloalue Sveitsin kansanpuiston lähelle ja Donnerinkulman liike- ja asuinkerrostalot keskustassa. Keskustan ulkopuolelle Kirjavalletolpalle rakennettiin Hyvinkään Asuntosäästäjät ry:n toimesta 13 matalaa kerrostaloa 1960-luvun puoliväliin mennessä. Runsaasta kerrostalorakentamisesta huolimatta Hyvinkää säilytti pien- ja omakotiasumiselle tyypillisen ominaispiirteensä. 1960-luvulla omakotialueita syntyi mm. Talvisiltaan ja Paavolaan.

Hyvinkään keskustan ilmettä yritettiin useaan otteeseen muuttaa kaupunkimaiseksi useilla asema- ja yleiskaavoilla sekä arkkitehtikilpailuilla vuosina 1953, 1957, 1960 ja 1965. Keskustan kehittämistä edes auttoivat VR:n keskuspuutarhan poistuminen vuonna 1962 Jussinmäen ympäristöstä ja Hämeen- ja Uudenmaankadun vahvistuminen Hyvinkään liikelämän keskukseksi.²⁰ Esimerkiksi Raimo. S. O. Valjakan voittamasta hallinto- ja kulttuurikeskuksen arkkitehtikilpailun ehdotuksesta toteutui vain kaupunginkirjasto vuonna 1968. Aiemmin oli toteutunut Hyvinkään kirkon ja työkeskuksen suunnittelukilpailun pohjalta Aarno Ruusuvuoren suunnitelma Hyvinkään kirkoksi. Se vihittiin käyttöön vuonna 1961 ja se toimii hyvänä maamerkinä Hyvinkään keskustassa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että historiallisesti keskeisimpiä kaupunkirakenteellisia piirteitä Hyvinkäällä ovat kauppaitit, huvila-asutus ja teollisuus. 1800-luvun lopulla alkaen muodostui pitkän ja avoimen kadun, käytännössä Helsinki–Hämeenlinna -maantien, varrelle asutuksen lisäksi kauppiaita, jotka reunustivat pääkatua ja siitä erkanevia pieniä sivukatuja. Kauppaitteja syntyi myöhemmin 1900-luvun kuluessa

¹⁵ Alanko 1985, 67.

¹⁶ Alanko 1985, 64 – 67.

¹⁷ Alanko 1985, 68 – 71.

¹⁸ Junnila 1990, 231-232 ja 248. Lahden saatua kaupunkioikeudet vuonna 1905, niin sen jälkeen Suomeen perustettiin uusia kaupunkia vasta vuonna 1960, jolloin syntyi kuusi uutta kaupunkia: Hyvinkää, Kouvola, Riihimäki, Rovaniemi, Salo ja Seinäjoki.

¹⁹ Laisaari 1972, 13. Hyvinkään maalaiskunta liitettiin Hyvinkäeseen vuonna 1969.

²⁰ Hammarberg 2000, 23.

muidenkin tärkeimpien katujen varsille, kuten Silta- ja Valta-kadulle sekä 1950-luvulla keskeiseksi kaupparaitiksi muodostuneelle Uudenmaankadulle. Monille kaupungeille tyyppillistä tori-kirkko-kaupungintalo-sydäntä ei syntynyt Hyvinkäälle, vaan nämä sijoittuivat hajautetusti keskustaan mm. kirkko ja tori eripuolelle rautatierataa. Vehreä ja väljä huvilamainen pientaloasutus muodostui molemmille puolille rautatietä, mutta varsinkin sitä syntyi Hyvinkään länsipuolelle 1800- ja 1900-luvun vaihteen tuntumassa. Jälleenrakennuskauden tyyppitalot isoine tontteineen Kruununpuistossa ja Mustamännistöissä vahvistivat kaupungin puutarhamaista ilmettä. Aluksi teollisuuden isot rakennukset (mm. villatehdas ja Renton kenkätehdas), jotka sijoittuivat keskustaan, hallitsivat paikkakunnan maisemaa ja asukkaiden elämää sekä nostivat Hyvinkään kasvuun 1900-luvun alkupuolelta lähtien. Teollisuuden voimakas kasvu 1950-luvun tuntumassa ei enää näkynyt kaupunkikuvassa yhtä selvästi kuin ennen, sillä uudet teollisuuslaitokset siirtyivät keskustan ulkopuolelle Hiiltomon ja Sahanmäen alueille.²¹



Kuva 3. Kuvassa on Hyvinkää 1960-luvun alussa. VR:n keskuspuutarha on edelleen pääkadun, Hämeenkadun, ja radan varrella (kuvan keskellä). Aarno Ruusuvuoren suunnittelema moderni kolmiokuvioinen kirkko (vuonna 1961 vihitty käyttöön) on kuvassa vasemmalla ylhäällä (kuva: Hyvinkään kaupunginmuseon kokoelma).

Kaavoituksen historiaa Hyvinkäällä 1900-luvun alusta 1960-luvulle

1900 – 1930-luku

Hyvinkään ensimmäiset asemakaavat suunniteltiin yksityisten henkilöiden tai yritysten toimesta. Hyvinkään ensimmäisen asemakaavan laaditti kauppias E.J. Helenius omistamilleen Hyyppärän tilan maille Kirjavallatolpalla. Asemakaavan laati maanmittausinsinööri Arthur Alli vuonna 1909.²² Asemakaava muistuttaa lähinnä palstoitus suunnitelmaa, jossa tontit ja katuverkko on osoitettu melko suoraviivaisella tavalla. Suunnitelmassa on kaikkiaan 71 tonttia, joista osa rajoittuu suoraan hautausmaan alueeseen. Suunnitelman katuverkko on säilynyt melko hyvin nykypäivään asti.

Sisällissodan jälkeen muodostettu Sveitsi-yhtiöt saivat laajat maa-alueet haltuunsa radan länsipuolelta. Sveitsi-yhtiöt laadittivat ns. Länsi-Hyvinkään asemakaavan, joka nimettiin ”City”-suunnitelmaksi. Asemakaavan sai laadittavakseen Bertel Jung (1872—1946) vuonna 1918 ja se valmistui vuotta myöhemmin. Suunnitelman varsin kunnianhimoinen lähtökohta oli laatia asemakaava tulevaa Hyvinkään kaupunkia varten. Suunnitelman mukaan Hyvinkään tuleva keskus sijoituu lähelle rautatieasemaa, jonka ympäristöön sijoituisi monikerroksisia liiketaloja yhtenäisine rakennusryhmineen, leveine katuineen ja puistoineen. Suunnitelma jäi toteutumatta Sveitsi-yhtiön huonon taloudellisten resurssien vuoksi ja maa-alueet siirtyivätkin Hyvinkään kunnan omistukseen vuonna 1924.²³

Villatehtaan omistaja, Ossian Donner, laaditti Ahdenkallion kartanon vuokratontteja varten ns. Itä-Hyvinkään asemakaavan. Asemakaavan laativat arkkitehdit Berndt Aminoff (1843—1926) ja Gösta Cajanus (1883—1943) vuonna 1922. Aminoffin suunnitelmassa uusien tonttialueiden lisäksi huomioitiin myös jo palstoitetut ja rakentuneet alueet.²⁴ Hyvinkään kauppalan ensimmäisenä toimintavuotena se lunasti kyseisen Itä-Hyvinkään asemakaavan villatehtaan ja Ahdenkallion kartanon omistajilta. Alue liitettiin osaksi koko kauppalaa koskevaa asemakaavaa, jota Carolus Lindberg alkoi laatimaan vuonna 1926.²⁵

Hyvinkään kunnan kaavoitus alkoi kun, syntynyttä asuontopu- laa helpottaakseen kunta osti Sveitsi-yhtiöltä n. 15 hehtaarin alueen Viertolasta ja kaavoitti sen omakotirakentamiselle maanmittausinsinööri Heikki Luostarisen toimesta vuonna 1922. Luostarinen kaavoitti kyseiselle alueelle kaikkiaan noin

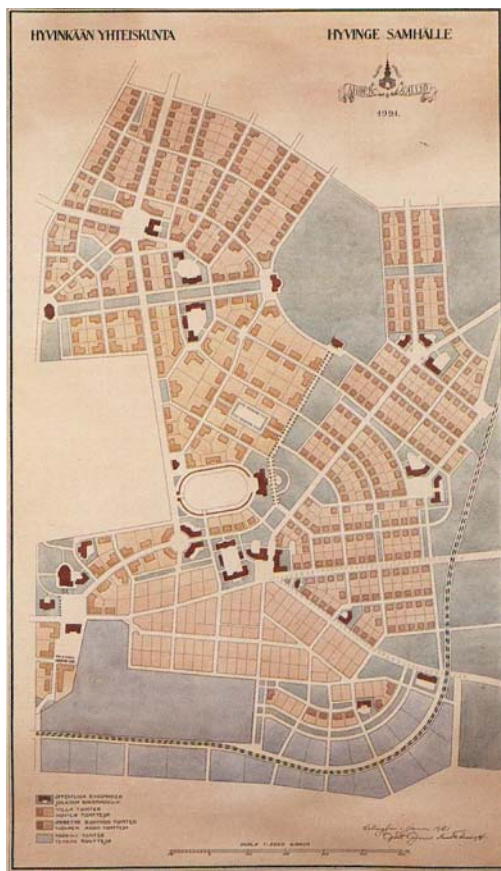
²² Hautala 1951, 251 - 252.

²³ Junnila 1990, 143 - 144. Jungin laatimasta suunnitelmasta on säilynyt vain kaavaselostus.

²⁴ Alanko 1985, 37.

²⁵ Junnila 1990, 138.

80 omakotitonttia, joiden koko vaihteli 1 500- 2 000 m² välillä. Alueelle sijoitettiin myös noin 3 200 m² suuruinen leikkikenttä.²⁶



Kuva 4. B. Aminoffin ja G. Cajanuksen laatima Itä-Hyvinkään asema-kaava (Kuva kirjasta *Unelmia kaupungista*, 72).

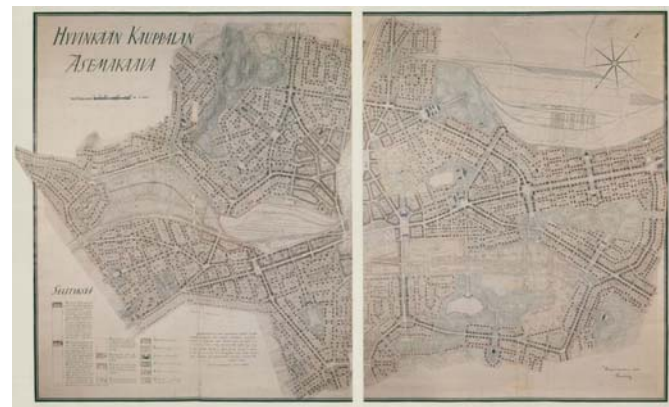
Arkkitehti Carolus Lindberg (1889—1955) sai vuonna 1925 tehtäväkseen laatia koko tulevan kauppalan alueelle asema-kaavan ja rakennusjärjestyksen. Lindberg piti tehtävää yhtenä isoimmista tehtävistä mitä Suomessa oli tehty siihen mennessä.²⁷ Lindbergin ns. säteiskaupunkisuunnitelma jäi monilta kohdoin rakenteellisesti hajanaiseksi ja silpoi vanhan tonttijärjestyksen keskustassa. Tämä johtui siitä, että pääradan ja Hangon radan jakaman keskusta-alueen lisäksi valtion omistamat maat, kuten Nikkilän Kruununpuisto pääradan länsipuolella ja VR:n keskuspuutarha ja Parantolan alue radan itäpuolella, vaikeuttivat kaavallisen yhtenäisyyden aikaansaamista. Valtion maita ei siis voinut kaavoittaa, koska ne olivat kauppalan määräysvallan ulkopuolella. Lindberg kuitenkin onnistui suunnitelmallaan vähentämään em. tekijöiden pirstovaa vaikutusta. Tarkoitus oli, etteivät itäisen, läntisen ja pohjoisen piirin asukkaat pääsisi vieraantumaan toisistaan. Pääkatujen varsille Lindberg suunnitteli kaupunkimaista asutusta 3-4 kerroksine kivitaloineen. Edustavat päätekohtat olivat tarkoitettu julkisille rakennuksille. Kaavassa esitettiin useita radan ylityspaikkoja yhtenäisyyden lisäämiseksi ja

²⁶ Hautala 1951, 256 - 257.

²⁷ Hyvinkään Sanomat 1927, nro 39.

uuden pääkadun (Uudenmaankatu) luomista, joka yhdistäisi läntisen ja itäisen osan toisiinsa. Tämä Uudenmaan- ja Hämeenkadun yhdistäminen toteutui vasta vuonna 1955.

Lindberg kaavoitti Hyvinkään kauppalan alueeksi suunnilleen 1 000 hehtaarin alueen ja mitoitti sen noin 45 000 - 55 000 asukkaalle riippuen käytetyistä asuntotyypeistä ja asukastiheydestä. Tosin Lindberg itse piti epätodennäköisenä, että 55 000 asukkaan mitoitus toteutuisi, sillä se vaatisi Hyvinkään keskustan korttelien rakentamista täyteen 3 - 4-kerroksisilla asuinrakennuksilla (kaikkiaan käsitti 844 tonttia). Kaikkiaan kaava-alue käsitti yhteensä 4 042 asuinrakennuksille varattua tonttia. Kauppalan asemakaava-alue käsitti mitoitukseltaan 300 henkilöä hehtaarilla, joka vertailussa Helsingin kaupungin asukasmitoitukseen vastasi sen laitakaupungin arvoja.²⁸ Vasta perustetun kauppalan pinta-ala oli silloin vain noin 50 hehtaaria ja väkiluku oli noin 4 500 henkeä.²⁹ Lindberg uskoi, että rautateiden solmukohdat, kuten Hyvinkää, kasvaisivat muita kaupunkimaisia yhdyskuntia nopeammin. Lisäksi oli pitkään jo puhuttu VR:n keskuskonopajan sijoittumisesta Hyvinkäälle. Se toisi paikkakunnalle mukanaan myös muuta teollisuutta, jolloin Hyvinkään väkiluku saattaisi kasvaa nopeasti uusiin mittoihin.



Kuva 5. Carolus Lindbergin laati kauppalan asemakaavaehdotuksen vuonna 1928 ja se vahvistettiin vasta vuonna 1932. Kaavan 1 000 hehtaarin alue oli mitoitettu noin 45 000 - 55 000 asukkaalle. Hyvinkään halkaiseva Helsinki-Hämeenlinna junarata kulkee kahden kuvan keskellä olevassa valkoisessa saumakohtassa. Kruununpuisto sijoittuu alas vasemmalle (kuva kaavoitusosasto).

Lindbergin koko kauppala koskeva asemakaava hyväksyttiin valtuustossa keuhällä 1928 ja valtioneuvosto vahvisti sen maaliskuussa 1932. Lindbergin kaavasta toteutui lopulta vain osia, joita olivat em. pääkadun uusi linjaus, Muncinkadun ja Sähkökadun välinen katuverkko sekä kaavan rakennustaiteel-

²⁸ Hyvinkään Sanomat 1928, nro 12. Kyseessä oli Carolus Lindbergin haastattelu. O-I. Meurman arvioi kirjassaan *Asemakaavaoppi* Helsingin keskimääräiseksi asukastiheydeksi vain 143 hlö/hehtaarilta (s. 218). 300 hlö/hehtaarilta käytännössä tarkoittaa, Meurmanin oppien mukaan, tehokkuuslukuna ilmaistuna keskimäärin peräti 0,6 tehokkuutta (s. 222).

²⁹ Alanko 1985, 56 - 57.

lisistä sommitelmista Viertolan alue ja Vieremän puiston koruaukea³⁰. Lindbergin asemakaava loi joka tapauksessa merkittävän pohjan Hyvinkään keskustan ja sen lähiympäristön asemakaavoitukselle.

Heti Lindbergin kaavan vahvistumisen jälkeen oli tarvetta muuttaa uutta asemakaavaa Vaiveronkadun kohdalla.³¹ Tehtävän sai kauppalangeodeetti I. Laine, joka alkoi laatia pieniä asemakaavan muutoksia 1930-luvun alkupuolella. Tehtävä siirtyi 30-luvun edetessä kauppalaninsinöörille K. Rainiolle. 30-luvun puolivälin jälkeen ilmeni tarve suurempien asemakaavamuutosten laatimiseen ja kauppalanhallitus aloitti sopivan arkkitehdin etsinnän.³² Sopivaa suunnittelijaa ei kuitenkaan löytynyt, vaikka ehdolla oli mm. Väinö Vähäkallio. Tällöin pienten asemakaavan muutosten laatimistehtävät siirtyivät kauppalan tontinmittaajan, Toivo Rissasen, tehtäväksi. Paine suurempien muutosten tekemiseen kasvoi 30-luvun loppupuolella ja vasta vuoden 1939 alussa kauppa sai palkattua Carolus Lindbergin muuttamaan ja täydentämään laatimaansa aiempaa kauppalan asemakaavaa. Pienen asemakaavamuutoksen 6. kaupunginosaan hän laati jo keväällä 1939.

1940-luku

Carolus Lindbergin vuoden 1932 kaavan jälkeen merkittävät uudet asemakaavat ja asemakaavamuutokset tehtiin vasta aivan 1930-luvun lopussa ja 1940-luvun alussa. Tällöin kaavoitettiin uudelleen merkittäviä osia Lindbergin vuoden 1932 kaavasta. Lindberg itse laati kaavamuutoksia vajaan 250 hehtaarin alueelle kauppalan länsiosassa, joista merkittävimpiin kuuluu Hiiltomon teollisuusalueen asemakaavan muutos vuonna 1940 (vahvistettiin vuonna 1943). Asemakaava sisälsi viisi isohkoa teollisuuskorttelialuetta ja asumiseen tarkoitettuja tontteja 153 kappaletta (omakotitontteja 89, yksikerrosten rakennusten tontteja 42, kaksikerrosten rakennusten tontteja 22). Kaava-alue sijoittui silloisen Helletorpankadun ja Hangon radan väliselle alueelle. Asuintontit sijoittuvat teollisuusalueen ympärille. Toisen vielä isomman länsipuolta koskevan kaavamuutoksen Lindberg kaavoitti vuonna 1942.

³⁰ Alanko 1985, 57.

³¹ Asemakaavan muuttamisen tarve ilmeni Lindbergin laatiman kaavan loppuvaiheessa. Lindberg oli todennut muutoksen vaativan alkuperäisessä kaavassa paljon ”raapimista”, joten sitä ei kannattanut enää tehdä siinä vaiheessa (kauppalanhallituksen pöytäkirja 14.12.1931, § 6).

³² Koska varsinaista kaavoittajan virkaa kauppalassa ei ollut, palkattiin järjestäisyyteen rakennus- ja asemakaava-asiain asiantuntijaksi vuonna 1931 arkkitehti Urho Åberg kolmivuotiselle toimikaudelle. Hänen tehtäviinsä kuului asemakaava-asioiden lisäksi osallistua mm. rakennusjärjestyksen valmisteluun. Hänen jälkeensä tehtävään tuli vuonna 1938 yliarkkitehti Urho Orola ja 1940-luvulla työ siirtyi arkkitehti Olavi Lekalle. Ensimmäinen asemakaava-arkkitehdin virka perustettiin Hyvinkäälle vasta vuonna 1966, jolloin kyseiseen tehtävään valittiin arkkitehti Keijo Planman (kauppalanhallituksen pöytäkirjat 1931 § 5, 502 ja 1941 § 14, 147, Seppälä 1994, 91).

Kaavamuutosalue rajautui em. Hiiltomon kaavan itäosasta Sveitsin puiston eteläreunaa ja siitä idässä Vaiveronkadun reunaa pitkin etelään Seittemänmiehenkadun, Kruununpuiston alueen, rajalle asti. Kaava-alue kiersi kuitenkin valtion omistaman Hangon ratapiha-alueen vuoden 1932 kaavan tapaa. Kaavamuutoksen pääpiirteiden noudattelivat Lindbergin vuoden 1932 kaava, mutta kaavassa nimetyn Tasavallan puiston ympäristön katuverkko oli huomattavasti suoraviivaisempi ja kaartuvat katulinjat olivat saaneet väistyä. Samantapaisia muutoksia Lindberg teki kaavan eteläosiin. Vuoden 1932 kaavassa katuverkko muodostui lenkkimäisistä kaduista, mutta kaavamuutokseen Lindberg toi uutena ratkaisuna umpikadut, joita hän oli sijoittanut mm. Sveitsin puiston reunaan rajoittuvien korttelien väliin. Kaava oli edelleen varsin mahtipontinen leveine puistomaisine katuineen ja aukioineen. Tontteja oli kaikkiaan n. 580, joista n. 30 % (177) oli osoitettu omakotirakentamiseen. Kolmikerroksisille rakennuksille oli tarkoitettu n. 10 % (58) kaikista tonteista. Valtaosa oli kuitenkin määritelty yksi- tai kaksikerroksisille rakennuksille, melkein 60 % tonteista (342 tonttia). Tonttien kaavamääräykset olivat edelleen yksinkertaiset, käyttötarkoitusten lisäksi oli tonteille osoitettu istutettavat alueet kadun varteen. Muita Lindbergin laatimia asemakaavoja olivat Rääkänpään pientaloalueen kaava (v. 1941) ja Parantolan, 50 hehtaaria kokoisena, alueen asemakaavan muutos (v. 1942), jossa Parantolan alue oli muutettu asuintonteiksi.³³ Tämän lisäksi hän laati myös muita pienempiä muutoksia mm. kenkätehtaan sekä Kirjantolpan ja Nummensillan yhdystunnelin asemakaavan muutokset. Lindberg laati asemakaavoja ja niiden muutoksia vuosien 1939 - 1942 välillä. Seuraavien parin vuoden aikana pieniä asemakaavan muutoksia laati Kauppalan tontinmittaaja ja Selim Holmari, joka oli tullut ko. virkaan Salosta vuonna 1942.

1940-luvun puolivälin maissa kauppalan asemakaavoja alkoi laatia Väinö Tuukkanen, joka sai vuonna 1945 tehtäväkseen laatia merkittävän asemakaavamuutoksen radan itäpuolisen keskusta-alueelle, joka käsitti Hämeen-, Sähkö- ja Vieremänkadun sekä Pääradan rajaaman n. 45 hehtaarin alueen. Se käsitti Parantolanpuiston ja Kirkkopuiston ympäristöön Hyvinkään mitassa tarkasteltuna keskustamaista rakentamista kaksi- ja kolmekerroksisille rakennuksille. Suunnitelmassa oli osoitettu Asemantori ja sen eteen uusi rautatieasema nykyisen Urakantalon kohdalle, kuten oli jo Lindbergin kaavassa.³⁴

³³ Parantolan kaavaa ei vahvistettu. Väinö Tuukkanen oli vuonna 1943 antamassaan lausunnossa arvostellut Lindbergin Parantolan alueen asemakaavan muutosta siitä, että Parantolan luonnonkaunis puistoalue oli muutettu tonttimaaksi. Hän piti sitä korvaamattomana vahinkona. Tuukkasesta ainakin osa tulisi osoittaa puistoalueeksi (Kauppalanhallituksen pöytäkirja 1943 §10, 144).

³⁴ Vielä 1950-luvun alussa kauppa tavoitteli rautatieaseman siirtoa junaradan toiselle puolelle silloisessa kaavassa esitetyn asematorin läheisyyteen. Rautatiehallituksella ei ollut kuitenkaan määrärahoja hankkeen toteuttamiseksi (kauppalanhallituksen pöytäkirja § 8, 547).

Nykyinen Kauppalankatu oli kaavassa nimetty Keskuskaduksi joka päättyy Asemantoriin. Torin reunalta alkoivat Kerkkolankatu ja Runeberginkatu. Uudet katulinjaukset, varsinkin Keskuskadun suora linjaus Hämeenkadulle merkitsi useiden rakennusten jäämistä katualueelle ja monien tonttien uudelleen järjestelyjä. Vuotta myöhemmin hän jatkoi asemakaavan muuttamista Sähkökadun itäpuoliselle, noin 60 hehtaarin, alueelle rajoittuen pohjoisosassa asemakaavassa osoitettuun rautatiealueeseen (käytännössä valtion omistamaan konepajan alueeseen) ja toisessa päässä se rajoittui Hämeenkatuun (Urheilupuisto ympäristöineen mukana kaavassa). Kaavamuutos käsitti yli 300 tonttia, joista yli 2/3 oli kaksikerroksisille tonteille osoitettuja ja tavallisia omakotitontteja oli vain 38 kappaletta. Kaavan kohokohtana oli aukiosommitelma Vieremäkadun ja Munckinkadun risteyksessä. Aukiota ympäröi kolmikerroksiset rakennusten tontit ja puurivistöt. Kaava on katujen ja korttelien suhteen sommittelultaan johdonmukainen. Kaavan sisällölliset periaatteet noudattivat Kruununpuiston alueen kaavaa, lukuun ottamatta kaksikerroksisten rakennusten tontteja koskevaa määräystä, jossa oli rajoitettu pää- ja talousrakennusten kokoa. Väinö Tuukkasen laatimista Kauppalan laajennusalueista tärkeimpiä on Kruununpuiston pientaloalueen kaavoittaminen maanhankintalain perusteella maansaantiin oikeutetuille henkilöille vuonna 1946. Kruununpuistoon liittyi sen itäosan laajennus, joka oli Tuukkasen laatima asemakaavan muutos vuonna 1947. Pienempiä asemakaavan muutoksia laadittiin edelleen Kauppalan rakennusosastolla 1940-luvun puoliväliin asti tontinmittaaja Selin Holmarin toimesta ja sen jälkeen pääasiassa kauppalangeodeetin Kalevi Erantin toimesta. Näistä 40-luvun puolivälin jälkeisistä muutoksista pyydettiin Väinö Tuukkasen lausunto.

1950-luku

1950-luvun alussa kaupungin eri osat saivat kaupunginosa-numeroiden lisäksi nykyiset nimet, joita oli siinä vaiheessa yhteensä kymmenen kuten Vieremä, Parantola ja Tehdas. Kauppala palkkasi samana vuonna tilapäisen kauppalanarkkitehdin virkaan Risto Sammalkorven, jonka ensisijaisena tehtävänä oli laatia rakennuspiirustuksia kauppalan rakennushankkeisiin. Varsin nopeasti tehtävät laajenivat uusien tehtävämääritysten vuoksi koskemaan myös kaavoittamista. Hän laatikin vuonna 1952 kaavamuutoksen Sahanmäen puiston ympäristöön, jota Väinö Tuukkanen oli jo vuonna 1946 muuttanut. Kaavamuutos sijoittui Väinö Tuukkasen aiemmin laatimien radan itäpuolisen keskusta-alueelle ja Sähkökadun itäpuoliselle alueelle. Kaavamuutos käsitti useita katulinjauksien uudelleen järjestelyjä ja sitä kautta myös korttelien tonttijärjestelyjen muutoksia mm. Antinsaarenkadun yhteys Teollisuuskadulle katkaistiin uuteen muodostettuun Sahanmäenpuistoon, leveähkö pääkatu, Kanervankatu, poistui ja muuttui pieneksi pussikaduksi Sahanmäenkadun varteen sekä hieno aukiosommitelma Vieremäkadun ja Munckinkadun risteyk-

sestä hävisi ja tämä Vieremäkadun osuus muuttui Munckinkaduksi, pienen mutkan kautta. Aiempien periaatteiden mukaisesti pääkatujen varret olivat kaksikerroksisten rakennusten tontteja ja sivukatujen varret omakotitontteja. Mutta kokonaisuudesta tuli huomattavasti sekavampi tontti-, puisto- ja katujärjestelyineen kuin aiempi voimassa ollut Tuukkasen kaava. Väinö Tuukkanen laati VR:n konepajan alueen asemakaavan vuonna 1953 ja se vahvistettiin seuraavana vuonna. Kaava-alue oli siis pääosin valtion omistamaa maata lukuun ottamatta itäosassa olevia muutamia kortteleita, jotka olivat asemakaavan muutosta. Muutosalue sisälsi yksinomaan omakotitaloja. Muu kaava-alue sisälsi konepajan työntekijöiden asuntoalueen, joka sijoittui pitkänomaisesti varsinaisen tehdasalueen eteläpuolelle. Sinne oli osoitettu kymmenkunta nelikerroksista kerrostaloa ja seitsemän kolmikerroksista pistetaloa alueen keskivaiheille funktionalististen periaatteiden mukaisesti Vesitorninkadun varrelle eli avoimena ja järjestelmällisenä rivistönä ko. kadun varrella. Länsipuolelle sijoittui vielä Tienhaarankadulle kolmikerroksisia kerrostaloja samoin periaattein. Länsiosassa oli kaksi- ja yksikerroksisten paritalojen rivistöt sekä itäosaan em. lisäksi uutena ratkaisuna viisi rakennusala rivitaloille. Kaavassa oli lisäksi osoitettu alueet konttori-, huolto ja yleisille rakennuksille sekä virkistys- ja urheilutoimintaa varten (Ilmarisen kentät). Kaavaa leimaa kokonaisuudessaan luonnosmaisuus, ehkä siksi, että esim. Telitien paritalot olivat jo tässä vaiheessa rakennettu ja myös osa kerrostaloista. Valtion maalle oli ilman asemakaavaa rakennettu varsin johdonmukaisesti eli alueesta oli kuitenkin olemassa kokonaisuunnitelma asemakaavan laatimisen pohjalle. Uudenmaankadun varsi nykyiseen Kalevankatuun saakka kaavoitettiin uudestaan Risto Sammalkorven ja Eila Karailan toimesta vuonna 1953. Uudenmaankadun varteen sijoittui 3–4-kerroksisia asuin- ja liiketalolle tarkoitettuja korttelialueita. Voidaan todeta, että 1950-luvun puoliväliin mennessä oli Lindbergin koko kauppala koskeva asemakaava kaavoitettu pääosin uudelleen eli käytännössä reilussa 20 vuodessa

Muita 1950-luvun puolivälin jälkeen laadittuja oleellisimpia asemakaavoja olivat mm. keskustan kehittämistä koskenut asemakaava ja asuntoalueista Sonninmäen omakotialue (Kruununpuiston länsipuolella) ja Hyvinkään kaava-alueen itäisimmässä osassa oleva Mustamännistön pientaloalueen asemakaavan muutos. Arkkitehti Eila Karaila korvasi Risto Sammalkorven kauppalanarkkitehtinä vuonna 1955. Hänen laatima Sonninmäen asemakaava vahvistettiin vuonna 1956. Sonninmäen pohjois- ja koillisrinteille sijoittui 124 omakotitonttia ja 4 kaksikerroksisten rakennusten tonttia, joille kahdelle sai rakentaa myös liiketiloja. Kaavan itäreunaan oli kaavoitettu kaksi kerrostalotonttia kolme–neljäkerroksisille kerrostaloille. Aiempiin Hyvinkään omakotikaavoihin nähden Karailan kaavassa oli osoitettu rakennusten sijainnit tarkkaan rakennusaloilla ja monille tonteille oli suunniteltu aiempaa isommat etupuutarhat, jolloin asuinrakennus sijoittui tontin

takaosaan. 1950-luvun alkupuolella Hyvinkään kaavoissa oli yleistynyt käytäntö, jossa asemakaavoissa kiellettiin talousrakennusten rakentaminen tonteille, näin myös Sonninmäen kaavassa. Karaila palasi vuonna 1957 laatimassaan Mustamännistön puistoalueen ympärille sijoittuvassa 543 tontin pientalokaavassa 1940-luvun kaavaperinteeseen, jossa käytötarkoitusten lisäksi tonteille osoitettiin vain kadun reunan tuntumaan pienet istutettavat alueen osat.

Keskustan kehittämistä koskevan asemakaavan laativat arkkitehdit Erik Kråkström (1919—2009) ja Ahti Korhonen (1921—2010). Alun perin keskustan ohjelmallista asemakaavaehdotusta koskeneen arkkitehtikilpailun oli voittanut vuonna 1954 arkkitehti Olli Kivinen (1921—1999). Varsinaisen asemakaavan laatimisen sai kuitenkin Kråkström ja Korhonen, jotka olivat sijoittuneet kilpailussa toiseksi. Asemakaavan laatiminen sisälsi VR:n keskustaimiston alueen, johon tuli suunnitella kauppalantalo, kauppatori, näyttelyhalli, paikoitusalueet, keskustalle ominaista teollisuutta ja keskuspuisto sekä kirkkopuistoon kirkko. Kaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa vuonna 1957.³⁵ Kråkström ja Korhonen laativat useita asemakaavamuutoksia Kauppalan keskusta-alueelle, mm. kerrostalokaavat Kauppalankadulle kortteliin 114 ja Donnerin- ja Hämeenkadulle kortteleihin 103—105 ja 107.



Kuva 6. Erik Kråkströmin ja Ahti Korhosen keskustasuunnitelma vuodelta 1957. Suunnitelmassa on esitetty mm. rautatie- ja linja-autoasemien siirto pohjoisempaan olevan, radan yli menevän, sillan ympäristöön. C. Lindberg oli 1932 esittänyt niiden siirtoa radan toiselle puolelle, tosin ei yhtä kauaksi kuin tämä ehdotus. Rautatieasema toimii edelleen alkuperäisellä paikallaan. VR:n keskuspuutarhan paikalle on sijoitettu kauppalantalo ja sen viereen tori sekä Jussinmäen viereen kauppalahalli. Tässä muodossa suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut (kuva: kaavoitusyksikkö).

1960-luku

1960-luvulla Hyvinkään asemakaavoissa oli entistä enemmän rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten tontteja. Esimerkiksi Risto Sammalkorpi laati tilaustyönä vuonna 1962 Talvisiltaan asemakaavan, jossa noin kolmasosa tonttimaaksi osoitetusta alueesta oli varattu rivitalotyyppiseen rakentamiseen. Kaavalle leimallista on myös runsas pussikatujen käyttö. Uutena asumisen laajentumissuuntana oli kaupungin luoteispuolelle sijoittuva Paavolan alue, jonne kaavoitettiin 1960-luvun puolivälin maissa kaupunginarkkitehdin Karailan toimesta omakoti-, rivitalo- ja kerrostaloasumista. Keskusta-alueella muutettiin asemakaavoja asumisen suhteen tiiviimmän ja korkeamman rakentamisen suuntaan, mm. Raimo S. O. Valjakka kaavoitti Helenenkadun ympäristöön 5- ja 6-kerroksisia kerrostaloja ja Hämeenkadun ja Kutomokadun seudulle tiiviitä kaksikerroksisia asuin- ja liikerakennusten kortteleita. 1960-luvun lopulta lähtien kaavoitustyötä lähdettiin tekemään pelkästään kaupungin omana työnä.

Hyvinkään yleiskaavojen alkutaival

Hyvinkään ensimmäinen yleiskaava sai valtuuston hyväksynnän vuonna 1953. Sen laati valmiiksi arkkitehti Olavi Laisaari (1907—1982) vuotta aiemmin³⁶. Yleiskaavaan sisältyi kauppalan kokonaisvaltainen kehittämisohjelma, sillä Laisaari näki pienten osaratkaisujen vaikuttavan laajasti yhdyskunnan erilaisiin osatekijöihin. Laisaari ehdotti, että asuntoalueet tulisi keskittää jatkossa kauppalan länsiosiin ja teollisuus itäosaan mm. VR:n konepajan ja villatehtaan ympäristöön. Laisaaren mukaan kauppalan tulisi myös tehdä jatkuvia maanostoja ja maalaiskunnan suunnitelmat tulisi sopeuttaa kauppalan suunnitelmiin. Muita kehittämiskohteita Laisaaren mukaan oli myymälöiden ja yleisten rakennusten sijoittumisen ohjaus, vilkkaille kaduille erilliset kävely- ja pyörätiet sekä kauppalan sisäisen bussiliikenteen kehittäminen.³⁷ Seuraava yleiskaavatyö alkoi arkkitehti Olli Kivisen toimesta 1963 ja työ koski siinä vaiheessa silloista kaupunkialuetta. Tässä vaiheessa Hyvinkään kaupunkialueesta oli kaavoitettu noin 1 340 hehtaaria, josta asuin- ja liikekorttelialuetta oli noin 425 hehtaaria ja teollisuusalueita noin 120 hehtaaria.³⁸ Kivisen laatimaa yleiskaavan suunnittelualuetta laajennettiin myöhemmin koskemaan maalaiskunnan alueita: Hyvinkäänkylä ja Vehkoja, jotka olivat jo kiinteässä yhteydessä kaupunkiin. Yleiskaavan aikajänne oli kaksijakoinen eli sen tavoitteet olivat vuodessa 1980, johon liittyvä kehitys oli Kivisen mukaan luotettavasti

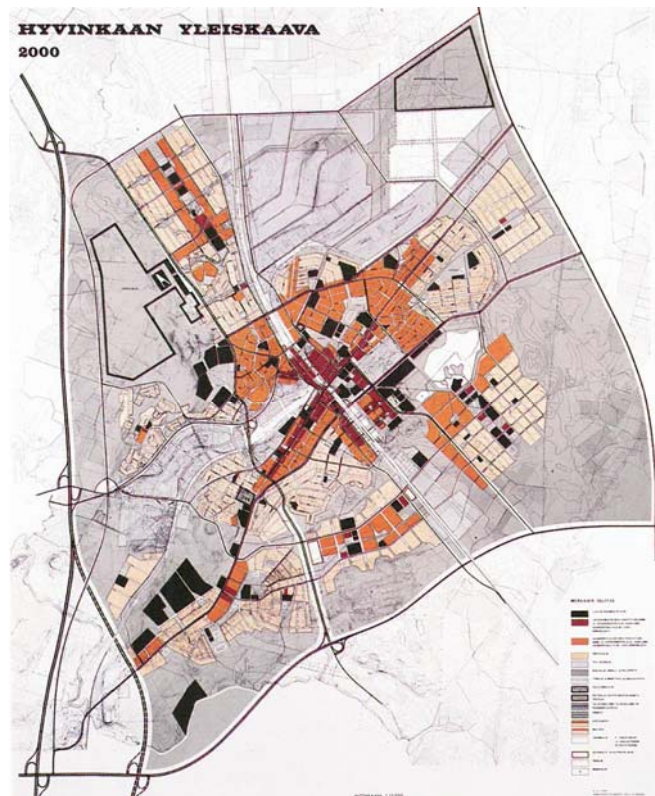
³⁶ Yleiskaavatyöstä kilpaili myös yhteistyöprojektina Väinö Tuukkanen ja Otto-I. Meurmanin toimisto, mutta hintapyyntö heillä oli lähes kolminkertainen Laisaaren pyytämään palkkioon verrattuna. Alun perin Meurman ja Aarne Ervi olivat suosittelleet juuri Laisarta tehtävään. (Kauppalanhallituksen pöytäkirjat 1951, 222 § 3, 263 § 9 ja 333 § 16).

³⁷ Junnila 1990, 227 – 229.

³⁸ Junnila 1990, 246.

³⁵ Junnila 1990, 250.

ennakoitavissa ja vuodessa 2000, johon liittyvä kehitys oli vain karkeasti arvioitavissa.³⁹ Kivisen yleiskaava valmistui lopullisessa muodossaan vasta vuonna 1972. Yleiskaavaa kaupunginvaltuusto ei lopulta hyväksynyt, vaan se jäi ohjeelliseksi, mutta se on ollut merkittävässä asemassa uusien maankäyttösuunnitelmien laadittaessa.⁴⁰



Kuva 7. Olli Kivisen laatima Hyvinkään yleiskaava. Uudet pientaloalueet (vaalea beige), Martti ja Mustamännistön jatkeet kuvan oikeassa laidassa, on suunniteltu ajan hengen mukaisesti lähes ruutu-kaavamaisesti kompaktikaupunki-periaatteella, jossa ajatus oli tiivistää kaupunkirakennetta, jotta asukkailla olisi enemmän kontakteja ja paremmat palvelut. Kompaktikaupunki-aate oli osa metsäkaupunki-ihanteen kritiikkiä (kuva: kaavoitusosasto).

Yhteenveto Hyvinkään asemakaavojen sisällön kehityksestä

Hyvinkäälle laaditut asemakaavat olivat sisällöltään varsin yksinkertaisia pitkälle 1960-luvun loppupuolelle saakka. Monissa 40- ja 50-luvun kaavoissa oli vain merkitty käyttötarkoitukset ja tonttien istutettavat alueet. Muutamissa 50-luvun kaavoissa oli tonteille osoitettu tarkemmat rajatut rakennusalat (Sonninmäen asemakaava), mutta niissäkin kaavoissa käyttötarkoituskohdista määräysten määrä jäi pieneksi. Yleisiä määräyksiä ei ole käytetty Sammalkorven ja Karailan kaavoissa. Poikkeuksina voidaan pitää Kråkströmin ja Korhosen laatia asemakaavan muutoksia keskusta-alueelle. Heidän laatimissa kaavoissa vuosina 1956 ja 1957 on paljon yksityiskohtaisia rakentamismääräyksiä, kuten esimerkiksi kattovaikeiden portaan kerrostasojen vapaa leveys saa olla 130 cm.

³⁹ Kivinen 1972, 60.

⁴⁰ Bergström 1994, 86.

Hyvinkään kaupungin toimesta laatimissa kaavoissa vasta 1970-luvun puolivälissä yleisten määräysten osuus kasvoi merkittävästi. Nämä määräykset sisälsivät ohjeita mm. rakennusoikeuden mahdollisesta jakautumisesta eri käyttötarkoituksiin, pihatilan käytöstä, aitaamisesta yms.

Esimerkki kaavoituksen mitoituslähtökohtien muuttumisesta

Hyvinkään laaja-alaisissa kaavoissa on ollut varsin optimistiset käsitykset kauppalaan ja kaupungin kasvusta. Lindbergin kauppalaan kaava oli mitoitettu aikanaan 45 000–55 000 ihmiselle.⁴¹ Laisaaren yleiskaavassa väestömäärän arvio oli maltillisempi ja se liikkui 17 400 ja 33 000 välillä. Olli Kivinen laatimassa yleiskaavassa Hyvinkään arvioitiin kasvavan vuoteen 1980 mennessä 45 000 asukkaan kaupungiksi ja vuonna 2000 väkimmään arvioitiin olevan jo 75 000⁴².

Mielenkiintoista on verrata 1920-luvun lopun asuntoalueiden asukasmäärien mitoitusperiaatteiden lähtökohtia tämän päivän käytäntöihin, sillä niissä on melkoinen ero ja selittää osaltaan Lindbergin kaavan ylimitoitetulta tuntuva asukasmäärä. Vertailun vuoksi esimerkiksi Otto-I. Meurman kaavoitti vuonna 1932 Mikkelin VII ja VIII kaupunginosiin noin 9 100 asukkaan tiiviin omakotialueen, joka oli kooltaan 150 hehtaarin suuruinen alue.⁴³ Kyseisen kaava sisälsi pääasiassa omakotitaloille tarkoitettuja tontteja, mutta myös muutamia yleisille rakennuksille tarkoitettuja tontteja ja seitsemän teollisuus- ja varastotonttia sekä Rokalanjoen varteen laajahkot puisto- ja virkistysalueet. Suunnilleen vastaavan kokoiselle alueelle Hyvinkään Metsäkaltevassa, joka on 2010-luvulla aloitettu uusi asuinalue, on mitoitettu n. 3 500 asukasta. Metsäkaltevassa vastaava 150 hehtaarin alue sisältää omakotitalojen lisäksi runsaasti yhtiömuotoista rakentamista, kuten kerros- ja rivitaloja, jotka muodostavat huomattavasti tiiviimpää rakentamista kuin puhdas omakotitaloalue. Alueella on myös kaavoitettu muutamia tontteja työpaikkarakentamiselle ja yleisten rakennusten (koulu, päiväkotit) tontteja sekä puisto- että virkistysalueita. Tämä selittyy huoneistokohtaisen asukasväljyyden kasvusta⁴⁴ ja kotitalouksien keskikoolta, joka sadassa vuodessa pienentynyt merkittävästi. 1900-luvun alussa asutokunnan keskikoko oli kuusi henkeä⁴⁵, 1990-luvulla 2,5 henkeä ja 2000-luvulla keskikoko on laskenut edelleen niin, että se oli vuonna 2012 2,06 henkeä.⁴⁶

⁴¹ Hyvinkään väkiluku on vuoden 2014 lopussa reilu 46 000.

⁴² Bergström 1994, 86.

⁴³ Salmela 1997, 35 – 36, kuvat 8 ja 9.

⁴⁴ O-I. Meurman arvioi *Asemakaavaopissa* (1947) yhden asukkaan tarvitsevan asuinpinta-alaa noin 20 k-m² (s. 222). Tämän päivän mitoitusarvo on yli kaksinkertainen eli noin 45 k-m²/hlö.

⁴⁵ Härö. Rakennusperintö.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/ asuinrakentaminen suomessa 1900-luvulla.

⁴⁶ http://www.stat.fi/til/asas/2012/01/asas_2012_01_2013-10-18_kat_002_fi.html