



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



KESKUSTOJEN VETOVOIMA – NÄKÖKULMIA UUDENMAAN KESKUKSIIN NYT JA TULEVAISUUDESSA

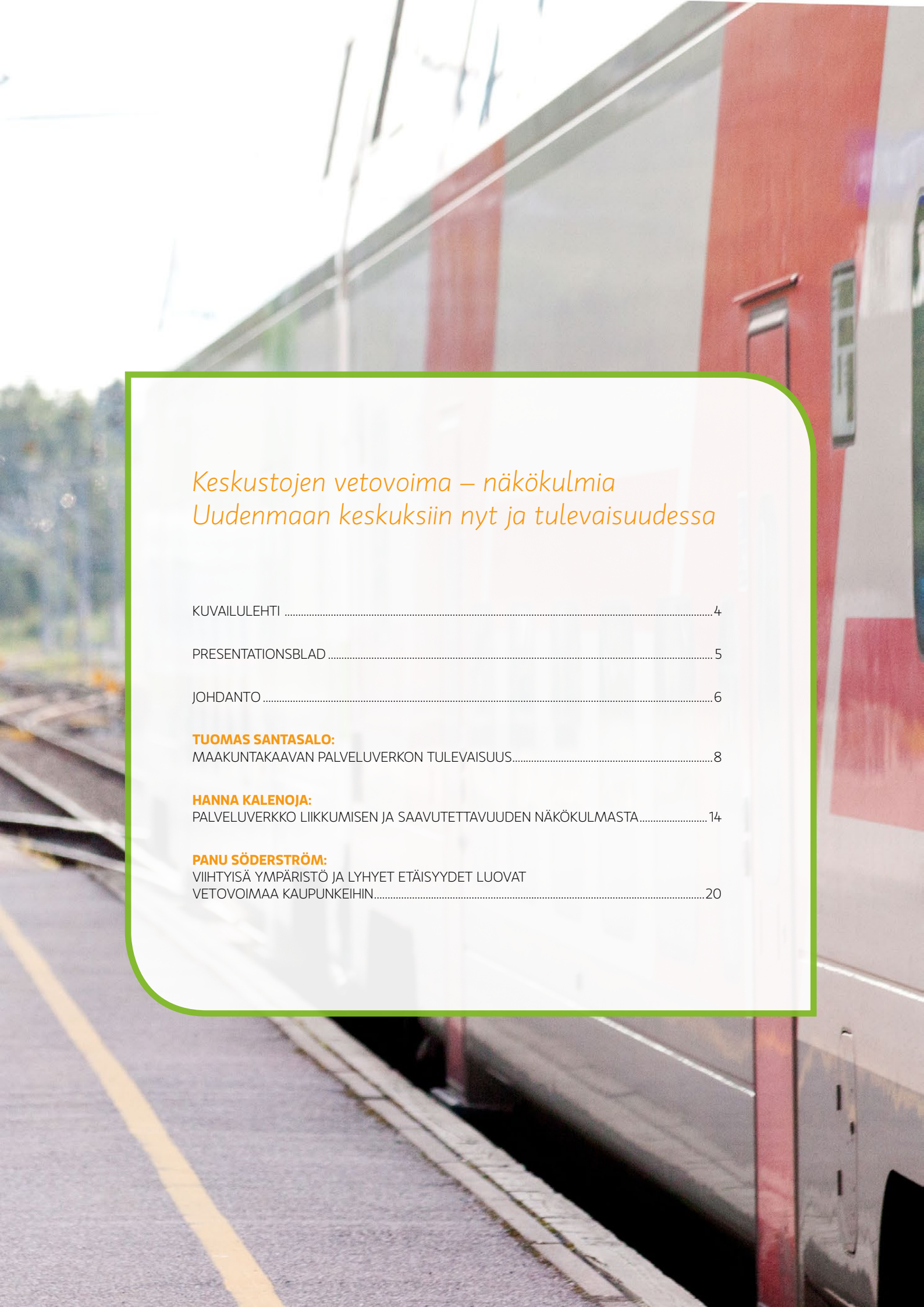
Uudenmaan liiton julkaisu E 190 - 2017
ISBN 978-952-448-475-6
ISSN 2341-8885

Ulkoasu: Anni Levonen
Valokuvat: Tuula Palaste ja Anni Levonen

Verkojulkaisu
Helsinki 2017

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi



Keskustojen vetovoima – näkökulmia Uudenmaan keskuksiin nyt ja tulevaisuudessa

KUVAILULEHTI	4
PRESENTATIONSBLAD	5
JOHDANTO	6
TUOMAS SANTASALO: MAAKUNTAKAAVAN PALVELUVERKON TULEVAISUUS.....	8
HANNA KALENOJA: PALVELUVERKKO LIIKKUMISEN JA SAAVUTETTAVUUDEN NÄKÖKULMASTA.....	14
PANU SÖDERSTRÖM: VIIHTYISÄ YMPÄRISTÖ JA LYHYET ETÄISYYDET LUOVAT VETOVOIMAA KAUPUNKEIHIN.....	20

KUVAILULEHTI

Julkaisun nimi

Keskustojen vetovoima – näkökulmia Uudenmaan keskuksiin nyt ja tulevaisuudessa.

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijä

Hanna Kalenoja, Tuomas Santasalo, Panu Söderström

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 190

Julkaisuaika

2017

ISBN

978-952-448-475-6

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

26

Tiivistelmä

Uudenmaan liitossa on laadittu Uudenmaan keskus- ja palveluverkon kehityskuva Uusimaa-kaavan 2050 tausta-aineistoksi. Kehityskuvaan on koottu tietoa teeman nykytilasta, kehityksestä ja tulevaisuuden näkymistä kaavatyön pohjaksi. Keskus- ja palveluverkkoa on tarkasteltu kolmen näkökulman kautta: toiminnalliset näkökulmat ml. palvelut ja kauppa, keskusten saavutettavuus sekä keskusten laadulliset ominaisuudet ja vetovoima.

Keskus- ja palveluverkon kehityskuvatyöhön ovat osallistuneet myös kaupan, liikenteen ja ympäristön vetovoimaisuuden asiantuntijat Tuomas Santasalo, Hanna Kalenoja ja Panu Söderström. He ovat artikkeleissaan arvioineet keskusten nykytilaa ja tulevaisuuden kehitystä sekä siihen vaikuttavia tekijöitä erityisesti maakuntakaavoituksen näkökulmasta.

Tässä raportissa esitellään asiantuntijoiden laatimat artikkelit. Niissä tuodaan esille Uudenmaan keskus- ja palveluverkon erityis- ja ominaispiirteitä sekä keskusten kehitystä. Asiantuntijat arvioivat ja esittävät päätelmiä, mitkä tekijät ja ilmiöt vaikuttavat tulevaisuuden keskusten elinvoimaisuuteen ja potentiaalisuuteen. Asiantuntija-artikkelien johtopäätöksiä hyödynnetään osana Uusimaa-kaavan valmistelua.

Avainsanat (asiasanat)

Uusimaa-kaava 2050, Uudenmaan keskus- ja palveluverkko, asiantuntijanäkökulma

Huomautuksia

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Keskustojen vetovoima – näkökulmia Uudenmaan keskuksiin nyt ja tulevaisuudessa
(Attraktiva centrum - perspektiv på Nylands centrum nu och i framtiden)

Utgivare

Nylands förbund

Författare

Hanna Kalenoja, Tuomas Santasalo, Panu Söderström

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 190

Utgivningsdatum

2017

ISBN

978-952-448-475-6

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

26

Sammanfattning

Som bakgrundsmaterial till Nylandsplanen 2050 har man vid Nylands förbund utarbetat publikationen Utvecklingsbild för Nylands centrum- och servicenät. Som en grund för planläggningsarbetet har man i utvecklingsbilden fört samman information om temats nuläge, utveckling och framtidsvisioner. Centrum- och servicenätet har betraktats ur tre perspektiv; funktionella infallsvinklar inklusive service och handel, centrumens tillgänglighet och de kvalitativa egenskaperna samt attraktiviteten hos dessa.

Tuomas Santasalo, Hanna Kalenoja och Panu Söderström har i egenskap av sakkunniga för frågor kring attraktiviteten hos handel, trafik och miljö deltagit i arbetet kring utvecklingsbilden för centrum- och servicenätet. De har i sina artiklar utvärderat nuläget och framtidsutvecklingen för centrumens del jämte de faktorer som påverkar, speciellt ur den synvinkel som gäller för planläggningen på landskapsnivå.

I den här rapporten presenteras dessa artiklar. De för fram special- och särdrag hos Nylands centrum- och servicenät och även för utvecklingen i centrumen. Sakkunniga bedömer och för fram slutsatser om vilka faktorer och fenomen som kommer att påverka livskraften och det potentiella i centrumen. Slutsatserna i de sakkunnigas utvärdering utnyttjas vid beredningen av Nylandsplanen.

Nyckelord (ämnesord)

Nylandsplanen 2050, Nylands centrum- och servicenät, sakkunnigperspektiv

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.



JOHDANTO

Keskus- ja palveluverkon kehityskuva on yksi Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluvaiheessa laadituista kaavan keskeisten teemojen kehityskuvista. Kehityskuviin on koottu tietoa kunkin teeman kehityksestä, nykytilasta ja tulevaisuuden näkymistä kaavatyön pohjaksi.

Keskus- ja palveluverkko koostuu asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden keskittymistä, keskuksista sekä niitä yhdistävistä liikenneväylistä ja liikenteen solmukohdista. Keskus- ja palveluverkkoa on tarkasteltu kolmen näkökulman kautta: toiminnalliset näkökulmat ml. palvelut ja kauppa, keskusten saavutettavuus sekä keskusten laadulliset ominaisuudet ja vetovoima.

Keskus- ja palveluverkon kehityskuva muodostuu erilaisista työsuuksista, joita ovat liiton omana työnä sekä konsulttityönä teetetyt selvitykset ja analyysit sekä työpajat. Osana kokonaisuutta Uudenmaan liitto kutsui kehityskuvatyöhön kolme teeman eri näkökulmaa edustavaa asiantuntijaa arvioimaan keskus- ja palveluverkon nykytilaa,

tulevaisuuden kehitystä ja siihen vaikuttavia tekijöitä - erityisesti maakuntakaavoituksen näkökulmasta. Työhön kuului työpajatyöskentely yhdessä Uudenmaan liiton työryhmän kanssa sekä artikkelit.

Asiantuntijoina toimivat:

- **Palveluverkko:** WSP Finland, yksikön päällikkö, KTM, **Tuomas Santasalo**
- **Liikkuminen ja saavutettavuus:** Tieliikenteen tietokeskus, erityisasiantuntija, DI, TkL, **Hanna Kalenoja**
- **Laadullisuus:** FM, arkkitehti **Panu Söderström**

Kutsutut asiantuntijat ovat osallistuneet lukuisiin oman alansa selvityksiin ja tutkimushankkeisiin maassamme. Asiantuntijoita pyydettiin tiivistämään ajatuksensa artikkeleihin, joiden johtopäätöksiä voidaan muun vuorovaikutteisen työskentelyn ohella hyödyntää osana Uusimaa-kaavan valmistelua. Asiantuntijoiden näkökulmien ja kehitysideoiden



toivotaan olevan avuksi ja hyödyksi muussakin maankäytön suunnittelussa Uudellamaalla.

Artikkeleissa korostetaan hyvän ja monipuolisen saavutettavuuden merkitystä keskusten kilpailussa asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisessa. Uusimaa on liikenneyhteyksien kehittyessä muodostunut yhä voimakkaammin yhteen verkottuneeksi kokonaisuudeksi, jossa kaupunki- ja maaseutualueet lomittuvat toisiinsa. Lisääntyvä verkottuminen mahdollistaa koko maakunnan kytkeytymisen seudun kasvun veturien, Helsingin ja pääkaupunkiseudun, kehitykseen.

Uudenmaan erilaiset keskuksat vastaavat tulevaisuuden moninaistuviin asumisen ja työn tarpeisiin, joihin liittyvät myös suuret odotusarvot liikkumisen teknologian kehityksessä. Suurin osa keskuksista on jo luonnollisia liikenteen ja palveluverkon solmukohtia. Myös kaupan toimintatavat edellyttävät tiettyjä lähtökohtia keskuksien sijainnille. Hyvin saavutettavia ja monipuolisia keskuksia tulee tukea laadukkaalla ja riittävän tehokkaalla maankäytöllä.

Laadukkaan keskustaympäristön kehitykseen liittyy haasteita. Monet keskuksat ovat kehittyneet yksipuolisesti asumiseen tai ostoskeskittymiksi. Keskinäisessä kilpailussa keskuksat eivät pärjää samankaltaisuudella. Omaleimaisuus luo markkinoilla etuja, jotka turvaavat keskuksen toimivuuden. Kunnilla onkin mahdollisuuksia profiloida keskuksia ominais- ja erityispiirteiden avulla sekä erottautua täydennysrakentamisen ja uusien kaupunkitilojen laadulla. Yksipuolisia keskuksia kannattaa kehittää entistä monipuolisemmiksi, sillä keskuksien eri vahvuudet tukevat toisiaan alueiden vetovoimaisuudessa.

Yksi Uusimaa-kaavan tärkeimpiä tavoitteita on tukea keskusten elinvoimaisuutta. Uusimaa-kaavalla halutaan kehittää keskuksien vetovoimaa monipuolisina palvelujen ja asumisen keskittyminä. Keskusten merkitys palveluverkossa tulee korostumaan varsinkin osana kaupan kaavaratkaisua sekä kasvun keskipisteinä.



Tuomas Santasalo

KTM, yksikön päällikkö, WSP Finland

MAAKUNTAKAAVAN PALVELUVERKON TULEVAISUUS

Uudenmaan palveluverkko on alusta, jolla tarkastellaan ja hallinnoidaan maakunnan tasolla alueen kaupallisia palveluita. Palveluverkko muodostuu keskuksista ja niitä täydentävät erilaiset kaupallisten palveluiden keskittymistä. Maakuntakaavan palveluverkko ei ole näkyvä vaan se on alusta palveluiden teoreettiselle tarkastelulle.

Kaupan palveluverkko on sisäiseltä rakenteeltaan monipuolisempi kuin miksi sitä kutsutaan. Kaupan palveluverkolla tarkoitetaan vähittäiskaupan ja muiden kapallisten palveluiden verkkoa. Vähittäiskaupan osuus palveluiden kokonaismäärästä on ollut laskussa, koska kulutuksen rakenteen muutokset ovat johtaneet siihen, että palveluiden osuus kuten ravintoloiden ja hyvinvointipalveluiden merkitys kulutuksesta kasvaa. Sitä kautta palveluiden merkitys palveluverkossa on kasvanut. Erikoiskauppa on selkeämmin keskittymässä keskuksiin tiiviinä kokonaisuutena, joten palvelut valtaavat osuutta verkon pienemmissä keskuksissa ja reunoilla.

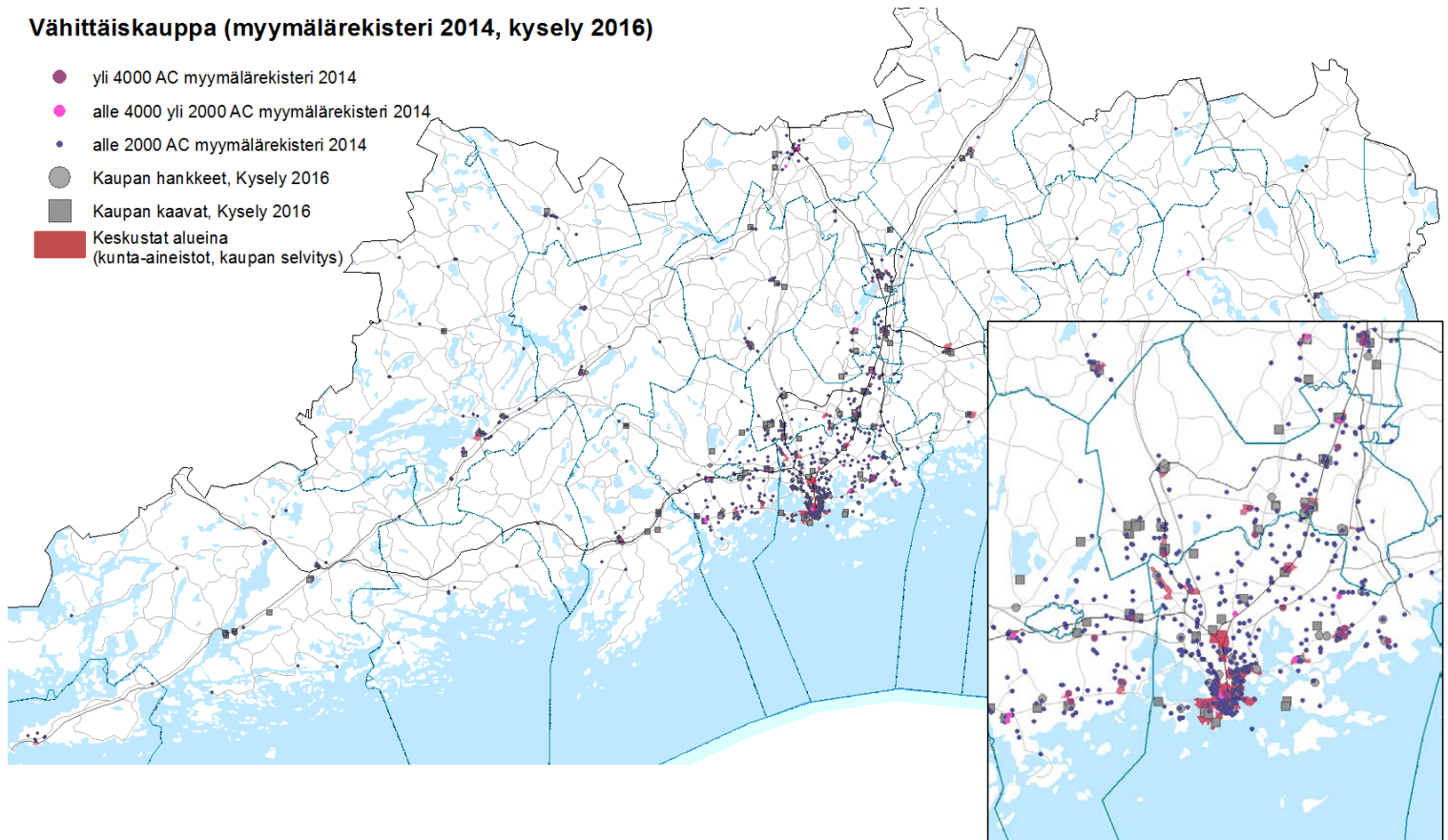
Palveluverkossa kaupan palveluiden asema tulee korostumaan keskustoissa, kun henkilökohtaisten ja ravintolapalveluiden merkitys alakeskuksissa tulee korostumaan. Haasteena on, miten maakuntakaava voi tulevaisuudessa ohjata palveluverkkojen kehitystä?

Kaupan palveluverkko rakentuu keskuksista ja palvelukeskittymistä. Palveluverkkoa tarkastellaan keskusten palvelusisällön, koon ja sijainnin mukaisesti. Palveluverkko elää ajan ja keskusten palvelusisällön kehityksen myötä. Kehitystä ei tule nähdä lineaarisena kehityspolkuna, jossa pienempi keskus kehittyy ajan myötä suuremmaksi keskuksiksi. Keskusten kehityspolku pitää nähdä enemmänkin kehityskuvaksi, jossa keskus etsii oman identiteettinsä toiminnallisen sisällön kautta. Keskuksen toiminnan sisältö pitkällä aikavälillä muodostuu ympäristönsä tarjoamista lähtökohdista ilman, että se välttämättä noudattaa vakioitua kehityspolkua.

Perinteinen kehityspolku lähtee siitä, että pieni keskus kasvaa ja siitä tulee kasvun kautta suuri keskus ja sen rakenne täydentyy suuren keskuksen lähtökohdat täyttäväksi. Kaupungistumisen voimistuessa palveluverkon osakeskusten kehitys ei nykyisen kaupunkikehityksen näkökulmasta välttämättä ole lineaarinen. Kaupan palveluverkon kehitys pitää olla kuluttajalähtöistä eli rakentua kysynnän ja tarjonnan kautta. Keskuksen toiminnan pitää perustua siihen, että se tuo asiakkailleen lisäarvoa ja siksi sen täytyy myös osoittaa tarpeellisuutensa.

Palveluverkon kaikkien osien on myytävä itsensä asukkaille ja kuluttajille. Kun palveluverkko ei ole itseisarvo, sen pitää tuottaa hyötyä käyttäjilleen.

Vähittäiskauppa (myymälärekisteri 2014, kysely 2016)



Uudenmaan maakunnan päivittäistavarakaupan myymäläverkko, joka muodostaa rungon kaupan palveluverkolle. Käytännössä muut kaupungit ja palvelut pyrkivät sijoittumaan pt-kaupan myymäläverkon rinnalle, mistä muodostuu nykyinen palveluverkko.

Kilpailu keskusten välillä vahvistaa kunkin keskuksen kykyä pitää asemansa markkinoilla. Samankaltaisuudella keskukset eivät pärjää keskinäisessä kilpailussa. Omaleimaisuus luo markkinoilla etuja, jotka turvaavat keskuksen toimivuuden. Erilaistuminen voi jakaa markkinoita niin, että kaikille riittää jaettavaa. Erilaistuminen ei yksin riitä, jos keskus ei pysty sen avulla myymään itseään markkinoilla.

Keskustat kaupan ja palveluiden verkon ytiminä

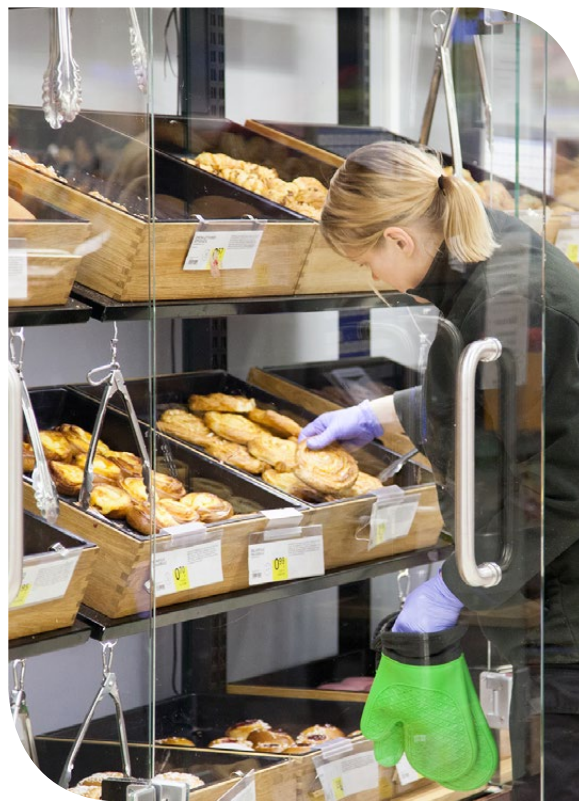
Kauppapalveluiden alueellinen keskittyminen johtaa siihen, että keskukset muodostuvat palveluverkon solmukohtiksi. Kauppapalvelut hakeutuvat keskuksiin ja keskukset vahvistuvat toimintojen keskittymisen myötä. Keskittymien koko on suhteessa siihen, mikä on ympäröivän väestön määrä, koska lähellä asuvat ovat myös kaupallisen keskittymän tärkeimmät asiakkaat. Poikkeuksia tietenkin löytyy silloin kun keskus nojautuu yksinomaan matkailijoihin.

Kaupan palveluverkkoa voidaan tarkastella koko kaupan toimialan verkkona tai yksittäisten kaupan

toimialan tai palvelualan verkkoina. Kaupan palveluverkon perusrunko syntyy peruspalveluiden verkosta. Kaupan alalla peruspalveluina pidetään päivittäistavarakauppaa ja sen myymäläverkko muodostaa palveluverkon perustan. Tämä on oikeutettu tulkinta, koska päivittäistavarakaupassa asioidaan usein ja muut lähipalvelut hakeutuvat päivittäistavarakaupan läheisyyteen. Perusverkko on myös aika yhtenevä maakunnan taajamatoimintojen verkon kanssa.

Vaikka päivittäistavarakaupan myymäläverkko muodostaakin rungon kaupan palveluverkolle, on kaupan toimialan viimeaikaisen kehityksen seurauksena tämä perusverkko rapistumassa. Päivittäistavarakaupan yksikkökoko on nyt kasvussa ja pieniä yksiköitä vähennetään, jolloin nykyisen verkon pienet pisteet häviävät. Tämä johtaa myös koko palveluverkon pienten keskusten määrän vähenemiseen, koska pieniltä verkon osilta puuttuu vetovoimainen toimija, joka houkuttelisi muita toimijoita keskuksen.

Palveluverkon rakenteessa on myös toinen kehityssuunta, kun palveluverkon sisällä rakennetaan



muuhun kuin päivittäistavarakauppaan perustuvia keskittymiä. Nämä tiva-kaupan eli teknisen kaupan, autokaupan ja sisustamisen kaupan keskittymät muodostavat uusia keskuksia, joissa ei ole olekaan peruspalveluita tuottavia päivittäistavarakauppoja. Tämä keskusten erilaistuminen rikkoo peruspalveluverkon vanhan perusrakenteen, mutta samalla antaa mahdollisuuden kehittää palveluverkkoa vahvan erikoistumisen kautta.

Rakennettu ympäristö on palveluverkon lähtökohtana

Vähittäiskaupan palveluverkon lähtökohtana ovat kaupan fyysiset myymälät ja niiden muodostama verkko. Palveluverkolla ohjataan kaavoituksessa kaupan myymäläverkkoa eikä sitä missä muodossa kauppa käydään. Vähittäiskauppa itsessään käydään monikanavaisesti niin myymälöissä, verkossa kuin toreilla, mutta palveluverkkoa tarkasteltaessa käsitellään vain kaupan fyysisiä pisteitä. Niissä kaupan palveluita tarjotaan tai välitetään. Verkossa käytävä kauppaakin lopulta päätyy fyysiseen

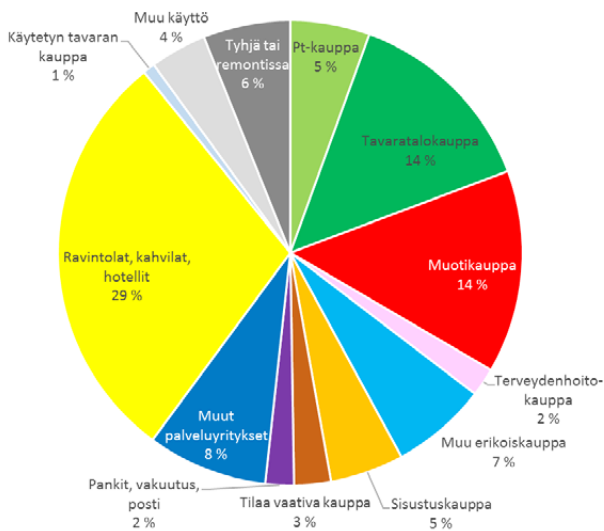
kauppaan tai palvelupisteelle, jolloin se on osa kaupan jakeluverkkoa.

Kaupungit ja niiden keskustat aikanaan syntyivät kauppapaikoiksi ja niiltä osin niiden tehtävä on säilynyt. Kaupunki pienuudessaan tai suuruudessaan muodostaa aina joukon kauppapaikkoja. Mitä tiiviimpiä ja monipuolisempia keskittymiä kaupat ja palvelut muodostavat keskustoissa tai osakeskuksissa, sitä paremmin niiden verkko toimii ja keskuksen vetovoima vahvistuu.

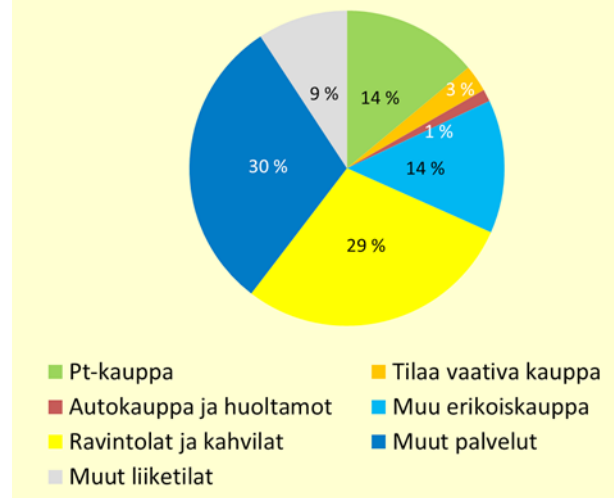
Palvelut palveluverkon keskeisin toimija

Kaupan palveluverkon keskusten sisäinen rakenne on muuttumassa, kun tarkastellaan suurten keskusten reunoilla olevia pienempiä keskuksia. Kaupan tarjonnan osuus ja merkitys vähenevät pienemmissä keskuksissa, mikä on seurausta vähittäiskaupan pyrkimyksistä sijoittua keskuksiin tai keskustan ulkopuolella oleviin kaupallisiin keskittymiin. Kuluttamisen muutos ja kaupungistuminen suosivat myös kaupan keskittymistä, koska sitä kautta kuluttajat

Liiketilöjen pinta-ala kävelykeskustan alueella



Kaupunkibulevardien kaupallinen rakenne 2050



Kaupunkien ydinkeskustoissa kaupan merkitys on suuria ja puolet liiketiloista on kaupan käytössä. Kun tarkastellaan keskustusten reuna-aleuita tai pienempiä palvelukeskittymiä, niin kaupan osuus tilankäytöstä on enää kolmannes. Palveluiden osuus tilankäytöstä kasvaa ja tulee hallitsevaksi.

saavat helpommin monipuolisempaa kaupan tarjontaa.

Kuluttamisen muutos näkyy myös palveluiden kysynnän kasvuna. Se tulee ajan myötä muuttamaan koko palveluverkon erilaisten palveluiden verkoksi, jossa kauppa on vain yksi pieni osa palveluista. Nyt on jo nähtävissä, että keskustojen ulkopuolella pienissä keskittymissä kaupan osuudeksi jää vain kolmannes palvelupinta-alasta.

Helsingin kävelykeskustassa kaupan osuus liiketilöjen pinta-alasta on yli 50 %, mutta tutkittaessa kaupunkibulevardien nykyistä ja tulevaa palvelurakennetta, niin havaittiin, että kaupan osuus oli enää kolmannes. Rakenteen muutoksen suunta selvästi toistuu, kun etäännyttään keskuksista. Lähipalveluiden kuten henkilökohtaisten palveluiden ja kahvila-ravintoloiden kysyntä kasvaa keskustojen ulkopuolella ja ne halutaan lähemmäs asuinpaikkaa. Erikoiskaupan palveluita tarvitaan harvemmin ja niitä voidaan hakea keskustoista.

Lainsäädäntö ohjauksesta markkinointiin

Rakennuslain uudistus ajaa kauppaan liittyvää kaavoitusta nykyistä väljemmäksi. Kaavoituksen

ohjausvaikutus kevenee eikä kaavoitusta velvoiteta rajaamaan kaupan sisältöä alueilla, mikä takaa kaavan ohjausvaikutusta tulee tarkastella uudella tavalla. Kaavoituksen tulee tulevaisuudessa houkuttaa alueille haluttuja toimintoja eikä niinkään kieltää tai rajoittaa jotakin kaupan toiminnan osaa. Asetelma siis kääntyy päälaelleen eli kun ennen määrättiin niin nyt pitää houkuttaa.

Maakuntakaavassa kaupan ohjaus on ollut yleispiirteistä, mutta voiko maakuntakaavan ohjaus olla tulevaisuudessa enemmän toimintoja houkutteleva kuin tiettyyn raamiin pakottava. Aikaisemmin maakuntakaavoituksen ja kuntakaavoituksen avulla tavoiteltiin eheää yhdyskuntarakennetta, jossa toiminnot ohjattiin haluttuihin paikkoihin. Jos uuden kaavoitusjärjestelmän mukaan toimintoja ei enää voida pakottaa oikeisiin paikkoihin, niin toimintoille pitää myydä ne oikeat paikat. Tämä tuo uuden ajattelutavan myös kaavoitukseen eli miten kaavoituksen kautta myydään oikeat paikat kullekin liiketoiminnalle.

Kaupan toimintatavat ovat kuitenkin siten loogiset, että kukin toiminta edellyttää tiettyjä lähtökohtia oikealle sijainnille. Asiointi-intensiiviset toiminnot kuten päivittäistavarakauppa edellyttää aina mahdollisimman suuria asiakasmääriä lähellä



toimipistettä. Erikoiskauppa suurelta osin hakee paikkansa läheltä suuria asiakasvirtoja tai muuten helposti saavutettavan paikan. Suurin osa kaupoista hyötyy keskustoista ja tiiviistä rakenteesta, mutta on myös toimintoja jotka eivät välttämättä mahdu toimimaan keskustoissa vaan hyötyvät enemmän oman alansa keskittymistä keskustan ulkopuolella. Maakuntakaavoituksella tarjoutuukin nyt hyvät mahdollisuudet kehittää toiminnallisia keskittymiä ja sijoittaa niitä palveluverkkoon parantamaan koko verkon toimivuutta.

Keskusten brändäys vetovoiman vahvistamiseksi

Kaupallisten keskusten ja erilaisten keskittymien täsmällisempi suunnittelu ja sisällön kehittäminen tulee olemaan tärkeää uuden maakuntakaavan laadinnassa. Keskusten merkitys palveluverkossa tulee korostumaan ainakin kaupan ja palveluiden verkon osina. Vaikka keskustat ovat monipuolisia palvelupisteitä on tärkeää, niin keskuksat tulee myös yksilöidä niiden toiminnallisen sisällön mukaan.

Niille voidaan luoda oma brändi keskeisten vahvuuksien kautta ja siten saada keskustat erottumaan toisistaan.

Erialaisten keskittymien brändäys on tärkeää. Keskittymien lähtökohtina on useimmiten muodostua jonkin erityisalan keskittymäksi joko yhden vahvan toimijan kautta tai saman alan toimijoiden voimin. Kaupan ja palveluiden piirissä tämä on tunnistettu ja sitä on toteutettu jo erilaisina toimialakeskittyminä. Kun ne tähän asti ovat syntyneet enemmän sattumalta, niin voidaanko niitä kehittää kaavan ohjauksen kautta. Keskittymien brändi on yleensä suppealta toimialalta ja siksi sitä on helppo tukea myös kaavaohjauksella. Brändäyksellä saadaan keskittymät erottumaan toisistaan ja parantaa niiden vetovoimaa, asiakasmääriä ja menestystä liiketoiminnassa.

Mitä alueiden tai keskusten brändäyksellä tavoitellaan

Suomessa ei ole enää puutetta tavaroista ja palveluista eli kuluttajilla ei enää ole pakottavaa tarvetta



Kaupan alalla tuotteiden ja palveluiden brändäystä on tehty jo tuloksellisesti. Seuraavaksi brändäystä tulee kehittää ja hyödyntää kaavoituksessa ja palveluverkon rakentamisessa.

hakea tarjolla olevia tuotteita. Kuluttajalla on pikemminkin yllin kyllin vaihtoehtoja ja tarjontaa, enemmän kuin hänellä on tarpeita. Tämä johtaa siihen, että nyt tarjonnan on tehtävä itsensä kiinnostavaksi ja tuotteiden tai palveluiden on tuotettava lisäarvoa. Tämä koskee koko palveluverkkoa. Palveluverkon keskusten on lunastettava olemassaolonsa kuluttajilta. He tekevät valintansa mitä keskustaa käyttävät.

Alueiden ja keskusten brändäyksen tavoitteena on saada ihmiset tunnistamaan, erottamaan paikat toisistaan ja tarttumaan niiden vetovoimaan. Brändäyksen keinoin voidaan luoda alueelle haluttu mielikuva, joka viestittää kuluttajille miksi alue voisi olla juuri hänelle tärkeä. Uudellamaalla kaupan alueiden brändäyksellä on jo perinteitä. Petikon alue brändättiin jo 1990-luvulla huonekalu- ja sisustuskaupan alueeksi. Lanternan kauppakeskus ympäristöineen brändättiin kodin sisustamisen keskittymäksi 2000-luvulla. Porvoon vanha kaupunki on saanut vahvan maineen pienten putiikkien kauppapaikkana ja erityisesti turistikaupan keskittymänä. Auto-kaupalle on markkinoitu keskittymiä niin Vantaan airport-alueella kuin Herttoniemestä ja Konalasta.

Tietysti on myös paikkoja, jotka eivät vielä ole tavoittaneet vahvaa erikoistumisen mielikuvaa. Esimerkiksi Vantaan Porttipuisto on mielletty vain Ikean kauppapaikaksi ja muu sisustamisen kauppa ei ole saanut itseään läpi alueen maineessa. Tammisto on tunnettu vahvoista "laatikkokaupoistaan", mutta

sen toimialakirjo on liian suuri, että alueesta muodostuisi minkään erityistoiminnan keskus. Jos alue ei erikoistu, niin sen vetovoima ei muodostu vahvaksi.

Aluebrändäyksellä voidaan siis vahvistaa alueen vetovoimaa. Kuluttaja tulee alueelle sen tunnistamansa brändin vuoksi. Herttoniemeen mennään, kun halutaan tutustua uusiin autoihin tai tarvitaan korjausta tai huoltoa. Petikkokin on pitkään ollut maineeltaan kodin sisustamisen keskus, vaikka se onkin menettänyt viime vuosina vahvan mielikuvansa kilpaileville keskittymille. Lohjallakin on saatu keskittämällä toimintoja luotua autokaupan keskittymä harjun alueelle. Keskittymiä siis syntyy, kun tehdään valintoja ja tarjotaan halutuille toiminnoille toimivia tiloja.

Tulevaisuuden palveluverkko on palvelemaan kuluttajaa

Palveluverkko on suunnittelijoiden työkalu, mutta se voisi olla myös kuluttajien palvelukartta. Tämä on mahdollista, kun muokataan palveluverkosta kuvaileva ja tietoa välittävä. Kun palveluverkon rungon muodostavat keskustat, joilla on jo jokin omaleimainen mielikuva, voidaan niitä palveluverkon muita osia brändäämällä vahvistaa vetovoimaisiksi paikoiksi. Hyvin suunniteltu ja kaikilta osiltaan brändätty palveluverkko toimii maakuntatasolla toimintoja ohjaavana. Kuluttajille se taas avautuu palveluiden sisällön mukaisena palvelukarttana.



Hanna Kalenoja

DI, TkL, erityisasiantuntija,
Tieliikenteen tietokeskus

PALVELUVERKKO LIIKKUMISEN JA SAAVUTETTAVUUDEN NÄKÖKULMASTA

Liikkumisen ja saavutettavuuden seudullinen, paikallinen ja valtakunnallinen ulottuvuus

Yhdyskuntarakenteen ja liikkumistarpeiden vuorovaikutus on vahva. Liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutus heijastuu myös liikkumismahdollisuuksiin ja alueiden saavutettavuuteen eri kulkutavoin. Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on tärkeä tekijä alueiden välisessä kilpailussa asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisessa. Monipuolinen saavutettavuus ei rakennu yksittäisen kulkutavan varaan, vaan antaa mahdollisuuksia valita liikkumisen muodon monien eri kulkutapojen ja tulevaisuudessa yhä verkottuneempien liikennepalvelujen kesken. Saavutettavuus on laajempi kysymys kuin pelkästään matka-aika tai etäisyys, koska siihen vaikuttavat myös laadulliset tekijät ja ajalliset ulottuvuudet. Esimerkiksi monipuolisiin joukkoliikenteen saavutettavuuteen ei riitä pelkästään ruuhka-aikojen hyvät keskustaan suuntautuvat joukkoliikenneyhteydet.

Keskusten profiloinnissa liikkumisprofiilien, liikenteellisen palvelutason ja monipuolisen saavutettavuuden tulisi olla yksi arviointikriteeri. Saavutettavuuden kriteerit ja näkökulmat vaihtelevat myös eri

liikkumistarpeissa. Esimerkiksi työmatkoille asettavat saavutettavuuskriteerit poikkeavat merkittävästi ostos- ja asiointimatkoille tai vapa-ajan matkojen liikkumistarpeista. Yhtenä saavutettavuuden ulottuvuutena on nähtävä myös kehittyvät digitaaliset palvelut, jotka ovat yhä useammin vaihtoehto paikassidonnaiselle fyysiselle liikkumiselle.

Koska matka-ajalla on erittäin suuri merkitys liikkumiseen liittyvissä valinnoissa, liikennejärjestelmän palvelutaso vaikuttaa merkittävästi myös alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Käänteisesti hyvä saavutettavuus myös hajauttaa aluerakennetta, sillä mitä parempi on saavutettavuus, sitä pidemmiksi matkat tyypillisesti muodostuvat. Hyvä saavutettavuus on Uudellamaalla nähtävissä raide- ja moottoritieyhteyksien varren työssäkäyntialueiden laajenemisena. Nopeat korkeatasoiset liikenneyhteydet laajentavat osaltaan työssäkäynti- ja asiointialueita. (Ristimäki et al. 2017)

Ajankäyttö- ja liikkumispreferenssit muuttuvat paitsi alue- ja yhdyskuntarakenteen, myös vallitsevien arvojen ja uudenlaisen teknologian tuomien mahdollisuuksien myötä. Erilaiset etätoiminnot muuttavat liikkumisrutiineja toimintojen paikassidonnaisuuden vähentyessä. Etätoimintojen ja -palvelujen ja erilaisten virtuaalitodellisuuden ja



lisätyn todellisuuden palvelujen on arvioitu muuttavat yleistyessään ja kehittyessään tarvetta fyysiseen matkustukseen. Paikkasidonnaisuuden vähentyessä yhä useampia toimintoja voi tehdä kotona, matkan aikana tai melkein missä vain. (Ristimäki et al. 2017)

Metropolialueen erityispiirteet – valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

Uudenmaan maakunnan merkitys valtakunnan keskuksena korostuu metropolin vaikutusalueen laajenemisen myötä. Metropolialueen kansainvälinen ja valtakunnallinen saavutettavuus on olennaisen tärkeää koko valtakunnan kehityksen kannalta. Kansainvälinen ulottuvuus kytkeytyy myös metropolialueen kilpailukykyyn ja elinvoimaan Itämeren muiden metropolien alueellisessa verkottumisessa. Palveluverkossa valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittämisellä tulisi olla suuri painoarvo. Valtakunnan keskuksena Helsinkiin kohdistuu muita kasvukaupunkiseutuja suurempia ulkoisen

liikenteen paineita niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin näkökulmasta. Henkilöliikenteen kysyntä näkyy työmatkaliikenteen lisäksi asiointi- ja vapaaajan matkoina. Helsingin solmupisteiden ja tärkeiden attraktiokohteiden tulisi olla hyvin saavutettavissa myös ulkoisen liikenteen kannalta, eivätkä kantakaupungin yhteydet voi perustua pelkästään raideliikenteeseen. Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen tärkein kansainvälisen lentoliikenteen solmupiste, jonka kautta kulkee kotimaisten lentomatrustajien lisäksi paljon ulkomaisia kauttakulkumatrustajia. Kauttakulkumatrustajissa on paljon potentiaalia myös kotimaisen matkailuelinkeinon kannalta. Helsingin lentoaseman merkitys voi tulevaisuudessa kasvaa entisestään, jos Uudenmaan yhteydet Viroon ja Baltiaan kehittyvät. Helsingin matrustajasatamat ovat Suomen vilkkaimmat meriliikenteen satamat, joiden merkitys suuri paitsi matkailuelinkeinon, myös työmatka- ja työasiointiliikenteen ja Itämeren yritysten verkottumisen kannalta.

Tavaraliikenteen ja logistiikan tarpeet on olennaisen tärkeää ottaa huomioon tulevaisuuden yhdyskuntarakenteessa ja

liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Raskaassa tavaraliikenteessä korostuvat erityisesti satamayhteydet, sillä Uudellamaalla sijaitsee Suomen vilkkaimpia satamia. Helsingin satamien saavutettavuudesta tulisi huolehtia siten, että raskas liikenne ja laivoille saapuva matkustajaliikenne pääsisivät satamaan sujuvasti. Helsingin autolauttasatamien merkitys on olennaisen tärkeä koko elinkeinoelämälle niin logistiikan ja kuljetusketjujen sujuvuuden kuin matkailun kehittämisen kannalta. Helsingin satamat ovat tärkeimpiä kuorma-autoilla kulkevan tavaraliikenteen vienti- ja tuontisatamia.

Vyöhykkeisyys monikeskuksisessa rakenteessa

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyyttä selvittäneissä tutkimuksissa on havaittu, että palvelut, yhdyskuntarakenteen tiheys ja kaupunkiympäristön laatu muodostavat jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeiden edellytykset. Liikkumista koskevissa valinnoissa olennaisin kysymys on matkojen pituus – jos yhdyskuntarakenne ja toimintojen sijoittuminen tarjoavat mahdollisuuden lyhyisiin matkoihin, jalankulun ja pyöräilyn valintatodennäköisyys kasvaa selvästi. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset kytkeytyvätkin ensisijaisesti palvelujen sijoittumiseen ja yhdyskuntarakenteen toiminnallisuuteen. Myös kaupunkiympäristön laadulla on erittäin suuri vaikutus jalan ja pyörällä tehtävien matkojen määrään. Alakeskusten ja niitä ympäröivien jalankulun reunavyöhykkeiden vahvistuminen osana kaupungistumiskehitystä tukee luontevalla tavalla mahdollisuutta lisätä lyhyiden matkojen osuutta. Toisaalta palvelujen keskittymiskehitys ja erikoistuminen tietyille alueille sekä kaupungistumisen kasvuun liittyvä kehysalueiden kasvu ja työssäkäyntialueiden laajeneminen tukevat matkojen pituuden kasvua ja heikentävät osaltaan lähiliikkumisen mahdollisuuksia. (Ristimäki et al. 2017)

Aidosti monikeskuksisessa rakenteessa keskukset ovat monipuolisia asumisen, työssäkäynnin ja palvelujen keskittymiä, joiden paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen saavutettavuus on hyvä. Hyvä saavutettavuus on tärkeää myös ruuhkajonon ulkopuolella – iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin tehdään suuri osa vapaa-ajan matkoista ja asiointimatkoista. Olennaista olisi huolehtia siitä, että työpaikkatoimintoja ja monipuolisia palveluja voidaan keskuksissa vahvistaa siten, että niistä ei



syntyisi yksinomaan asumisen keskittymiä. Monipuolinen asumisrakenne ja työpaikkatoiminnat luovat edellytyksiä monimuotoisen palvelurakenteen syntymiselle. Monipuolinen rakenne on edellytys hyvälle saavutettavuudelle, joka näkyy ennen kaikkea monipuolisina liikkumismahdollisuuksina ja liikennepalveluina.

Vahvoihin hierarkkisiin keskuksiin tukeutuvaa verkostomaista rakennetta ei ole vielä havaittavissa pääkaupunkiseudulla, sillä alakeskukset eivät ole muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta muodostuneet merkittäviksi seudullisiksi työpaikkakeskitymiksi. Suomen Ympäristökeskuksen tutkimusten mukaan metropolin monikeskisuus on asumisessa voimistunut, mutta työpaikkakehityksessä vastaavaa kehitystä ole tapahtunut. Työpaikkojen viimeaikainen sijaintikehitys on enemmänkin kasvattanut keskustan reuna-alueiden ja erillisten työpaikka-alueiden merkitystä. Keskustan reuna-alueiden kasvu merkitsee pääkeskustan laajenemista ja seudullisesti ajateltuna yksikeskuksisen kehityksen vahvistumista. Erillisten työpaikka-alueiden kasvu puolestaan liittyy toimintojen klusteroitumiseen omille alueilleen. Uudenmaan tulevan kehityksen kannalta monikeskuisuuden lisääminen on nähty yhtenä tärkeimpänä ratkaisuna yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. (Helminen et al. 2014)



Solmupisteet ja poikittaisyhteydet

Uudenmaan yhdyskuntarakenteessa kaupunkiseutujen kasvu ja verkostomainen toiminnallisen ja fyysisen monikeskuisuuden kehittäminen edellyttää poikittaisten yhteyksien parantamista. Suurin osa keskuksista on luonnollisia liikenteen solmukohtia, koska niihin on keskittynyt monipuolisesti erilaisia toimintoja ja ne sijaitsevat hyvien joukkoliikennesyhteyksien varrella. Solmupisteiden kehittäminen edellyttää potentiaalisten solmupisteiden tunnistamista ja niiden kehittämisedellytysten kartoittamista. Keskukset ovat solmupisteinä erilaisia – niissä voivat painottua esimerkiksi palvelut, työpaikat, vaihtopaikat tai liityntäpysäköintimahdollisuudet. Verkostomaisessa joukkoliikenteen linjatarjonnassa erityisesti vaihtopaikkojen laadun ja toiminnallisuuden merkitys kasvaa ja vaihtopaikat eivät välttämättä sijaitse keskuksissa, vaan joukkoliikenteen linjaston kannalta luontevissa vaihtopaikoissa. Tämä korostuu erityisesti vaihdettaessa kulkutapaa bussista junaan.

Poikittaisliikenteen näkökulmasta olennaisinta on tarkastella keskusten työ- ja asiointimatkojen suuntautumista. Paikallisten matkojen kannalta alakeskukset ovat tärkeitä työpaikkakeskittymiä. Myös seudullisesti merkittävien poikittaisyhteyksien kehittämisessä tulisi tarkastella paikallista liikkumista.

Keskusten työmatkoilla joukkoliikenteen tärkeimpiä kehittämistoimia ovat poikittaisen linjatarjonnan kehittäminen, toimivan runkobussiverkoston luominen, potentiaalisimpien raideyhteyksien kehittäminen sekä toimivien vaihtopaikkojen luominen joukkoliikenteen solmukohtiin. (Helminen et al. 2014)

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä palveluverkkoa vahvistavana elementtinä

Liikennepalvelujen ja liikkumisen teknologian kannalta odotusarvot tulevien vuosikymmenten aikana tapahtuvista muutoksista ovat suuret. Vaihtoehtoisista käyttövoimista erityisesti liikenteen sähköistyminen vaikuttaa merkittävästi tulevaisuuden liikennejärjestelmään ja tapoihin liikkua. Sähköpyörien yleistyminen muuttaa merkittävästi tapaa liikkua pyörällä kaupunkiseutujen ydin- ja kehysalueilla. Sähkön käyttö liikenteessä muuttaa muun muassa polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria ja lataamisen ajankäyttö vaikuttaa auton käyttötappoihin. Tulevaisuuden käyttövoimista myös polttokennot ja vety sekä biokaasu tuovat uusia mahdollisuuksia vähähiiliseen polttoaineeseen siirtymisessä ja säänneltyjen päästöjen vähentämisessä.

Jakamis- ja kiertotalouden sekä digitalisaation sovellusten luomien uusien mahdollisuuksien on ennakoitu muuttavan tulevaisuudessa huomattavasti autojen omistamiseen ja käyttöön liittyviä palveluja sekä auton käyttötapoja. Yhteiskäyttöisiin autoihin perustuvien liikennepalvelujen kehittämismahdollisuudet ovat muutaman vuosikymmenen aikavälillä suuret. Yhteiskäyttöinen auto voidaan ottaa käyttöön aikaperusteisesti ja sen käyttöä voidaan joustavasti jatkaa tai lyhentää tarpeen mukaan. Yhteiskäyttöiset ajoneuvot edellyttävät muutoksia myös kaupunkien tilankäytössä, sillä ne edellyttävät muun muassa kadunvarsipysäköinnin lisäämistä ja uudelleen suunnittelua sekä erilaisten helposti saatutettavien saatto- ja noutopaikkojen rakentamista kaupunkikeskusten ydinalueille.

Uudet teknologiat ja liikkumispreferenssien muutokset mahdollistavat uudenlaisten yksityisen ja julkisen liikenteen palveluja yhdistävien liikennepalvelujen tarjonnan. Kehittyneissä liikkumispalveluissa voidaan yhdistää joukkoliikennepalveluja, yhteiskäyttöautoon perustuvia palveluja, kaupunkipyöriä, henkilöautoa ja liityntäpysäköintiä erilaisia matkaketjuja yhdistäviksi palveluiksi. Matkaketjuja yhdistävien palvelujen tavoitteena on tarjota saumattomia liityntäyhteyksiä eri kulkutapojen välillä. Uudenlaiset koko kulkutapapaletin yhdistävät palvelut voidaan nähdä ns. viidentenä kulkutapana, joka murtaa perinteisen kulkutapa-ajattelun yhdistämällä neljä perinteistä kulkutapaa – kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen, henkilöauton – yhdeksi saumattomaksi liikennepalveluksi. (Ristimäki et al. 2017)

Yhteinen näkemys keskusverkosta sekä eri keskuksia yhdistävästä tehokkaasta joukkoliikenneverkosta on erittäin tärkeä tulevaisuuden liikennejärjestelmän ja liikennepalvelujen suunnitteluperuste. Liikennejärjestelmän tulevaisuuden muutossuunnat luovat paljon mahdollisuuksia, mutta myös haasteita kehittämiselle. Yhteiskäyttöiset autot ja niihin liittyvät erilaiset palvelut voivat vaikuttaa merkittävästi liikkumispalvelujen kysyntään. Autonomiset autot muuttavat yleistyessään tapaa omistaa ja käyttää henkilöautoa. Perinteisen aikataulusidonnaisen linjatarjonnan rooli keskittyisi tällöin vahvoille yhteysväleille, jonka solmukohtiin uudentyyppiset liikennepalvelut luovat saumattoman liityntämahdollisuuden. Autonomiseen liikenteeseen voidaan tarjota räätälöityjä kysyntäohjattuja ominaisuuksia, joiden operatiiviset kustannukset ovat merkittävästi

nykyistä kuljettajaa edellyttäviä julkisen liikenteen palveluja edullisemmat. Kutsuohjattu joukkoliikenne ja myöhemmin tulevaisuudessa autonominen auto voivat korvata suuren osan aikataulu- ja reittisidonnaisesta linjatarjonnasta niillä alueilla, joissa joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta on pientä.

Uusien liikennepalvelujen yleistymisen johtaisi tällöin pitkällä aikavälillä tilanteeseen, jossa linjaisidonnaisen aikatauluperusteisen joukkoliikenteen merkitys vahvistuu pääyhteysväleillä ja alakeskusten välisessä liikenteessä niillä yhteysväleillä, joilla matkustajakysyntä on suuri. Kehysalueilla ja pienempien alakeskusten välisessä liikenteessä se voisi korvautua lähes kokonaan kysyntäohjatuilla joustavilla palveluilla, jotka soveltuvat nykyistä joukkoliikennettä paremmin yksilöllisiin liikkumistarpeisiin.

Digitalisaation kehitys ja hyväksyttävyyden kasvu mahdollistaa myös aiempaa oikeudenmukaisemman liikenteen hinnoittelun, kun erilaiset liikenteen asiakasmaksut voidaan kytkeä aikaan, paikkaan, käytettyyn palveluun ja todelliseen liikkumisen määrään. Tulevaisuudessa liikenteen hinnoittelussa voidaan yhdistää eri kulkutapojen palveluja, jolloin liikennepalvelut muodostavat matkustajan kannalta eri liikennemuodot yhdistävän palveluverkon ja eri kulkutavat sulautuvat toisiinsa. Yhtenäinen liikennepalveluverkko asettaa edellyttää suuria muutoksia maksu- ja lippujärjestelmille, joiden tulisi tulevaisuudessa yhdistää kaikki liikennejärjestelmäpalvelut.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmän suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon, että uusien liikennepalvelujen muodosta, yleistymisestä ja vaikutuksista ei vielä ole kattavaa tietoa ja niihin liittyvät palvelukonseptit ovat vielä visio- ja kehitysteella. On todennäköistä, että niiden vaikutus liikkumistottumuksiin alkaa realisoitua vasta, kun henkilöautoliikenteessä on tarjolla autonomisia liikennepalveluja – toisin sanoen niiden yleistymisen energiatehokkuuteen ja arjen liikkumisrutiineihin vaikuttavalla tavalla on edessä vasta 20–30 vuoden aikajäniteellä. Näkemykset uusien liikkumispalvelujen vaikutuksista ovat vielä osin erisuuntaisia. Uusien liikennepalvelujen on sekä arvioitu vähentävän henkilöautojen määrää liikenteessä että lisäävän henkilöautoliikenteen kokonaiskysyntää viemällä matkustajia joukkoliikenteestä, pyöräilystä ja jalankulusta. Jos autonominen liikenne lisää henkilöautoliikenteen kokonaiskysyntää, se ei juurikaan tuo helpotusta liikenteen tilantarpeeseen ja meluun.

Taulukko 1. Tulevaisuuden näkökulmia liikkumisen kehityksestä Uudellamaalla (2050).

	Jalankulku ja pyöräily	Joukkoliikenne	Henkilöauto
Ydinalueet	<ul style="list-style-type: none"> • tiheä palveluverkko ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen lisäävät jalankulkua ja pyöräilyä • työssäkäyntialueiden laajeneminen lisää matkojen pituutta ja vähentää mahdollisuuksia jalankulkuun ja pyöräilyyn • sähköpyörät lisäävät mahdollisuuksia pyöräilyyn pidemmillä matkoilla • liikkumisympäristön laadun, turvallisuuden, kunnossapidon ja viihtyisyyden merkitys kasvaa 	<ul style="list-style-type: none"> • raideliikenteeseen perustuvan runkoverkon kehittäminen • joukkoliikenteen kilpailukyvyyn kasvattaminen • liityntäyhteydet lisäävät joukkoliikenteen matkaketjujen palvelutasoa • uudet liikkumispalvelut yhdistävät joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen palveluja 	<ul style="list-style-type: none"> • yhteiskäyttöautot ja uudet liikkumispalvelut muuttavat auton omistusta ja käyttötapoja • merkitys ostos- ja vapaa-ajanmatkoilla kasvaa ajankäytön muotojen monimuotoistuksessa
Kehysalueet ja ympäröivä maaseutu	<ul style="list-style-type: none"> • yhdyskuntarakenteen tiivistyminen alakeskuksissa lisää jalankulkua ja pyöräilyä • harveneva palveluverkko, työssäkäyntialueiden laajeneminen ja pitenevät etäisyydet vähentävät jalankulun ja pyöräilyn kysyntää • sähköpyörät lisäävät mahdollisuuksia pyöräilyyn 	<ul style="list-style-type: none"> • linjaperusteinen joukkoliikenne vähenee ja korvautuu kysyntäohjautuvilla joukkoliikennepalveluilla • joukkoliikenne keskittyy vahvoille yhteysväleille • solmupisteiden verkoston kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> • yhteiskäyttöautot lisäävät liikkumisen vaihtoehtoja • henkilöauton merkitys arjen liikkumisessa voi kasvaa yhteiskäyttöisten autojen yleistessä • uudet autonomiseen liikkumiseen perustuvat koko liikennejärjestelmää hyödyntävät liikennepalvelut vähentävät autovyöhykkeiden autoriippuvuutta

On ilmeistä, että liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi nojautua yksinomaan tulevaisuudessa mahdollisesti syntyviin palveluihin, joiden vaikutuksia ei vielä tarkalleen tunneta ja joiden houkuttelevuus on kuluttajan kannalta epävarmaa. Varsinkin joukkoliikenteen kehittäminen jää helposti varjoon, jos liikennepolitiikka perustuu suuriin odotuksiin uusien markkinaehtoisten liikkumispalvelujen syntymisestä.

Lähteet

Ville Helminen, Petteri Kosonen, Hanna Kalenoja, Mika Ristimäki, Maija Tiitu ja Hanne Tiikkaja. 2014. *Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakenne – Alakeskukset ja liikkuminen*. Suomen Ympäristökeskuksen raportteja 18. Suomen ympäristökeskus.

Mika Ristimäki, Maija Tiitu, Ville Helminen, Hanna Nieminen, Katriina Rosengren, Vesa Vihanninjoki, Antti Rehunen, Anna Strandell, Anu Kotilainen, Leo Kosonen, Hanna Kalenoja, Joonas Nieminen, Suvi Niskanen & Panu Söderström. 2017. *Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla – Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet*. Suomen Ympäristökeskuksen raportteja 4/2017.



Panu Söderström

FM, arkkitehti

VIIHTYISÄ YMPÄRISTÖ JA LYHYET ETÄISYYDET LUOVAT VETOVOIMAA KAUPUNKEIHIN

Artikkelissa tarkastellaan mahdollisuuksia kehittää erityyppisiä uusmaalaisia keskuksia kaupunkiympäristöltään korkeatasoisina paikkoina, jotka pystyvät monipuolisen palvelutarjonnan lisäksi vastaamaan erilaisiin asumispreferensseihin, luomaan edellytyksiä virkistykselle ja matkailulle sekä reagoimaan kestävän kaupunkikehityksen haasteisiin.

Kohti tasapainoista seudullisuutta

Kaupunkiseutujen tutkimuksessa on käsitelty jo pitkään siirtymää kohti entistä verkostomaisempaa yhdyskuntarakennetta, jossa vanhojen kaupunkikeskustojen rinnalle syntyy uusia merkittäviä palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymiä (esim. Oswald & Baccini 2003; Sieverts 2003; Dupuy 2008). Toisen maailmansodan jälkeen kasvanut kotitalouksien autoistuminen on tuottanut lisääntyneiden liikkumismahdollisuuksien lieveilmiönä myös ekologisesti ja taloudellisesti ongelmallista yhdyskuntarakenteen hajautumista, lähipalveluiden karkaamista entistä suurempiin ja usein hankalammin jalan tai pyörällä saavutettaviin kaupan yksiköihin sekä laajaa pysäköinnin maankäyttöä erityyppisillä keskusalueilla. Monet keskeiset kysymykset kaupunkiseuduilla

liittyvätkin keskus- ja asutusrakenteen sekä näitä yhteen sitovan liikenneverkon muotoihin tulevaisuudessa. Sijainti- ja volyymikysymysten lisäksi huomiota on kiinnitettävä aiempaa määrätietoisemmin myös muodostuvan kaupunkiympäristön laatuun.

Uusimaa on liikenneyhteyksien kehittyessä muodostunut yhä voimakkaammin yhteen verkottuneeksi kokonaisuudeksi, jossa kaupunki- ja maaseutualueet lomittuvat toisiinsa. Lisääntyvä verkottuminen mahdollistaa koko maakunnan kytkeytymisen seudun kasvun veturien, Helsingin ja pääkaupunkiseudun, kehitykseen. 2000-luvun alkupuolella Nurmijärvi-ilmiönä tunnetuksi tullut voimakas haja-asutuksen kasvu pääkaupunkiseudun kehyskunnissa on suurelta osin taittunut. Tilalle tuleekin löytää niin kuntatalouden, ympäristön



kuin liikumisjärjestelmänkin kannalta aiempaa kestävämpiä kehitysmalleja, jotka pystyvät silti vastaamaan seudun nykyisten ja tulevien asukkaiden erilaisiin asumispreferensseihin ja palvelutarpeisiin.











Viihtyminen, laatu ja ilmapiiri vetovoimatekijöinä

Asukkaiden viihtyminen, avoin ja suvaitseva ilmapiiri sekä laadukas ja houkutteleva kaupunkiympäristö ovat nousseet 2000-luvulla keskeiseen rooliin listattaessa menestyvien kaupunkien avaintekijöitä. Keskustelua niin sanottujen pehmeiden vetovoimatekijöiden roolista kaupunkien ja kaupunkiseutujen menestykselle ovat vauhdittaneet erityisesti Richard Floridan (2002; 2005) kaupunkien luovaa luokkaa koskevat tutkimukset. Kilpailtaessa niin osaavasta työvoimasta, matkailijoiden huomiosta kuin yritysten sijoittumisestakin, huomio on kiinnitettävä työpaikkojen, palveluiden ja asuntojen määrän lisäksi myös ympäristön houkuttelevuuteen. Urbanin kuhinan lisäksi myös helposti saavutettavat laajat virkistys- ja luontoalueet sekä hyvin

hoidetut kulttuuriympäristöt ovat osa kaupunkiseutujen pehmeitä vetovoimatekijöitä.

Floridan maalailema kuva inspiroivasta ja sitä kautta myös menestyvästä kaupungista kytkeytyy jo 1960-luvulla ihmisläheisen kaupunkisuunnittelun puolestapuhujana toimineen Jane Jacobsin (1961) ajatuksiin monipuolisesta kaupunkiympäristöstä ja sen peruselementeistä. Keskeisimpiä kaupungin toiminnan näyttämiä Jacobsin ajattelussa ovat kadut, joiden luonteesta riippuu niin alueiden kiinnostavuus, elävyys kuin turvallisuuskin. Yleisemmällä tasolla Jacobs (1961, 150–151) esittelee neljä elementtiä, jotka mahdollistavat moninaisen kaupunkiympäristön muodostumisen: 1) alueella tulee olla enemmän kuin yksi käyttötarkoitus (esim. asuminen, työpaikat, palvelut), 2) kortteleiden on oltava mittakaavaltaan riittävän pienirakeisia, jotta jalankulkuyhteydet toimivat 3) alueella tulee olla eri ikäisiä ja eri kunnossa olevia rakennuksia, jolloin alueen hintahaitari, väestörakenne ja palvelutarjonta säilyvät monipuolisina 4) alueella on oltava riittävä ihmistiheys ja riittävästi paikallisia asukkaita.

Myös tanskalainen arkkitehti Jan Gehl (1987;

 <p>POHJAKERROSTEN AKTIIVISUUS</p> <p>RAKENNUSTEN POHJAKERROKSISSA SIJAITSEE TOIMINTOJA, JOIHIN ON KÄYNTI SUORAAN KADULTA.</p> <p>SISÄ- JA ULKOTILAN VÄLILLÄ ON HYVÄT YHTEYDET, JA TOIMINTA VOI LEVITTÄYTYÄ MYÖS ULKOTILAAN.</p>	 <p>ASUMINEN & SOSIAALINEN VALVONTA</p> <p>KADUN TAI AUKION TAPAHTUMIA VOI SEURATA USEISTA ASUINHUONEISTOJEN IKKUNOISTA.</p> <p>AINAKIN OSAAN ASUNNOISTA LIITTYY ULKOTILOJA, JOILTA ON NÄKÖYHTEYS KADULLE.</p>	 <p>SEKOITTUNUT RAKENNE</p> <p>RAKENNUKSISSA ON RUNSAASTI ERI-LAISIA ASUNTOJA, TYÖPAIKKOJA SEKÄ YKSITYISIÄ JA JULKISIA PALVELUITA.</p> <p>USEAMMAT KÄYTTÖTARKOITUKSET PITÄVÄT ALUEEN ELÄVÄNÄ ERI VUODOKAUDEN AIKAINA.</p>
 <p>MONIMUOTOISUUS & KAUPUNKIKULTTUURI</p> <p>RAKENNUSTEN JULKISIVUT OVAT MONIPUOLISIA JA NIISTÄ AUKEAA IKKUNOITA KADULLE.</p> <p>KAUPUNKITILASSA VOI KOKEA TAI-DETTA. YMPÄRISTÖSSÄ NÄKYVÄT MYÖS MERKKEJÄ KAUPUNKIKULTTUURISTA.</p>	 <p>SOLMUKOHDAT & KOHTAAMISPAIKAT</p> <p>ULKOTILA SISÄLTÄÄ KOHTAAMISTEN JA TOIMINNAN PAIKKOJA.</p> <p>REITTEJÄ JÄSENTÄVÄT SOLMUKOHDAT, JOITA VOIVAT OLLA ESIMERKIKSI AUKIOT TAI MUUT TOIMINNALLISET TIHENTYMÄT.</p>	 <p>TILAN MITOITUS & KORTTELIRAKENNE</p> <p>KAUPUNKITILAT OVAT SELVÄSTI RAJATTUJA JA MITTAKAAVA ON JALANKULKIJALLE SOPIVAN TIIVIS.</p> <p>KORTTELIRAKENNE ON HELPOSTI HAAMOTETTAVISSA JA ERI KATUJEN VÄLILLÄ ON HELPPOA LIIKKUA.</p>
 <p>JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA</p> <p>MERKITTÄVÄ OSA TILASTA ON VARATTU JALANKULULLE.</p> <p>AUTOLIIKENTEEN NOPEUDET OVAT ALHaisia, JA KADUN VOI YLITTÄÄ TURVALLISESTI LÄHES MISTÄ VAIN.</p>	 <p>JALANKULKUALUEIDEN LAATU & VARUSTELU</p> <p>KÄVELYALUEIDEN RAKENTAMISESSA ON KÄYTETTY LAADUKKAITA MATERIAALEJA JA ALUEIDEN VALAISTUS ON HUOLELLISESTI SUUNNITELTU.</p> <p>IHMISTEN KÄYTTÖSSÄ ON RIITTÄVÄSTI KORKEATASOISIA KADUNKALUSTEITA.</p>	 <p>VIHERYMPÄRISTÖ & EKOSYSTEEMIPALVELUT</p> <p>KATUTILASSA ON PUUTA TAI MUUTA KASVILLISUUTTA, JOTKA PARANTAVAT YMPÄRISTÖN VIHITYISYTTÄ JA LUOVAT MONILAJISEN KOKONAISUUDEN.</p> <p>KATUTILAAN LIITTYVÄ VETTÄ LÄPÄISEVIÄ PINTOJA.</p>
 <p>ESTEETTÖMYYS & PYÖRÄILY</p> <p>YMPÄRISTÖ ON ESTEETÖNTÄ, EIVÄTKÄ KADUN PINNOITE, PORTAAT TAI REUNAKIVET VAIKEUTA KULKEMISTA.</p> <p>PYÖRÄILY ON HUOMIOITU KADUN SUUNNITTELUSSA, JA PYÖRIEN PYSÄKÖINTI ON HYVIN JÄRJESTETTY.</p>		

Taulukko 1: Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristö

2010) on pitänyt jo pitkään esillä kaupunkiympäristön laadun ja jalankulkumyönteisyyden merkitystä kaupunkiympäristön elävöittämisessä. Ympäristöltään korkeatasoiset kadut, puistot ja aukiot houkuttelevat ihmisiä käyttämään aktiivisesti julkista kaupunkitilaa, jonka myötä myös paikallisten kivijalkayritysten toimintaedellytykset paranevat. Miellyttävässä ympäristössä ihmiset ovat myös valmiita kävelemään pidempiä matkoja, jolloin esimerkiksi raideliikenteen asemien palvelualueet voivat muodostua aiempaa laajemmiksi.

Perinteisten kaupunkikeskustojen lisäksi juuri kompakteissa raideliikenteeseen kytkeytyvissä keskuksissa jalankulun ja pyöräilyn rooli voi muodostua merkittäväksi erityisesti matkakettujen osana, jos paikallinen keskusympäristö on riittävän houkuttelevaa. Esimerkiksi yhdysvaltalainen uusurbanismin puolestapuhuja Peter Calthorpe (esim. 1993; 2011) on nähnyt raideliikenteen asemansuutujen ympärille keskittyvien ”jalankulutusalueiden” kehittämisen avaintekijänä ekologisen ja ihmisläheisen verkostokaupungin rakentamisessa. Käveltävyyttä tukevat investoinnit kannattaakin kohdistaa ensisijaisesti

alueille, joilla on mahdollista saada aikaan todellisia tuloksia (esim. Speck 2012, 260).

Muutaman vuoden takaisessa *Elävät kaupunkikeskukset* -tutkimuksessa (Söderström 2012) kartoitettiin keskustien kaupunkiympäristön keskeisiä laatutekijöitä. Laatutekijöihin pohjautuvaa kriteeristöä (taulukko 1) on sovellettu esimerkiksi pääkaupunkiseudun alakeskusten laatuanalyysissä, mutta sitä on mahdollista hyödyntää myös yleisempänä koosteena jalankulkupainotteisen keskusympäristön monipuolisuuden ja laadun osatekijöistä.

Keskusten moninaisuus ja kehityspolut

Uudellemaalle sijoittuu monenlaisia kaupunki- ja keskusalueita, jotka pyrkivät vastaamaan erilaisiin asumisen, työnteon, palveluiden ja vapaa-ajan tarpeisiin. Helsingin keskusta ja kantakaupunki muodostavat oman keskustyyppinsä, jolla on keskeinen merkitys koko seudun kansainvälisen vetovoiman ja kilpailukykyyn kannalta. Pääkaupunkiseudun alakeskukset taas ovat seudun verkostorakenteen

solmukohtia, joiden kaupunkiympäristö ei kuitenkaan ole vielä kaikilta osin kehittynyt saavutettavuuspotentiaaliaan vastaavalle tasolle. Kehyskuntien ja seudun muiden kaupunkien keskustat puolestaan kilpailevat ennen kaikkea asuinkaupunkeina, mutta monissa tapauksissa kehitysmahdollisuuksia voi löytyä myös matkailun saralla. Maakunnan monilla kylillä taas on oma roolinsa niin asuinyhteisöinä kuin etenkin perinteisten kulttuuriympäristöjen yhteydessä myös matkailukohteina.

Taulukkoon 2 on listattu eri keskustyypien nykyisiä vahvuuksia ja haasteita sekä mahdollisia tulevaisuuden kehityssuuntia, joita seuraavissa tekstikappaleissa lyhyesti avataan.

Urbaanin asumisen kysyntä ylittää tarjonnan

Kun vielä 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Helsingin metropolialueen kasvu painottui kehyskuntien väljästi rakennetuille pientaloalueille, on alueen kehitystä 2010-luvulla dominoinut urbaanin kaupunkirakenteen kasvu. Helsingin väestönkasvun on ennustettu jatkuvan nopeana myös tulevien vuosikymmenten aikana (Vuori & Laakso 2016), ja asuntojen neliöhinnat etenkin kantakaupungissa viestittävät urbaanin asumisen nykyistä tarjontaa suuremmasta kysynnästä.

Taulukko 2: Uusmaalaisia keskustyyppejä ja mahdollisia kehitysskenaarioita.

Keskustyyppi	Vahvuuksia	Haasteita	Mahdollisuuksia
Urbaani (Helsingin kantakaupunki)	kaupunkitilat, sekoittuneisuus, monipuolisuus, kaupunkikulttuuri, puistot, lyhyet etäisyydet, jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuudet	liikenteen haittavaikutukset, heikkotasoiset pihat, asumisen kalleus (tarjonnan puute), perheasuntojen puutteet, toimistojen liiallinen muuttaminen asumiseen	kantakaupungin laajennusten edistäminen urbaanin asumisen tarjonnan lisäämiseksi, liikenteen haittojen rajoittaminen ja jalankulkuympäristöjen kehitys, pihojen virkistyskäyttö, työpaikkojen ja sekoittuneisuuden turvaaminen
Esi-kaupunkilainen (muun pk-seudun keskukset, osa kehyskunnista)	luonnonläheisyys, asumisen väljyys, peruspalvelut lähellä, julkiset liikenneyhteydet, kytkytyminen pääkeskukseen	yrkkä jako pientalo- ja kerrostaloalueisiin sekä erillisiin työpaikka-alueisiin, segregatio, ympäristön yksipuolisuus	voimakkaampi sekoittuminen täydennysrakentamisen kautta, verkostomaisen kaupunkirakenteen vahvistaminen, aito monikeskisuus, pikkukaupunkimaiset laatutekijät
Kehyskuntalainen (kehyskuntien keskukset)	luonnonläheisyys, asumisen väljyys, maalaismaisema, kyläyhteisöt	asumisen painottuminen keskustojen ja osin myös taajamien ulkopuolelle, toiminnallinen yksipuolisuus, autoriippuvaisuus, kallis infrastruktuuri ja palveluverkko	kaupunkikylämäinen kehitys, kasvun ohjaaminen taajamiin, tiivis ja matala rakentaminen palveluiden äärelle, maaseudun ja taaja-asutuksen rajan selkeyttäminen
Pikku-kaupunkilainen (Porvoo, Tammisaari, Loviisa, Hyvinkää ym.)	urbaaneja laatutekijöitä kävelytäisyydellä, lapsiystävällinen, mahdollisuus hyviin joukkoliikenneyhteyksiin	uudempien keskuksien identiteetti ja vetovoima vaativat kehittämistä, osa houkuttelevista pikkukaupungeista sijainniltaan syrjäisiä, palveluiden, työmahdollisuuksien ja yhteyksien heikentyminen kutistuissa kaupungeissa	uudisrakentamisen toteuttaminen pikkukaupungin tunnelmaa ja mittakaavaa tukevalla tavalla, joukkoliikenneyhteyksiin panostaminen (erit. lähijunalinen), kasvun ohjaaminen taajamiin erityisesti keskustoja tukevasti
Kulttuuri-kyläläinen (Fiskars, Billnäs, Ruotsinpyhtää ym.)	matkailullisesti kiinnostavia kulttuurihistoriallisia kyläympäristöjä palveluineen, käsitöläisyys ym.	ympärivuotisen toiminnan kehittäminen, usein pysyvän asumisen ja palvelutarjonnan kannalta haastavia sijainteja	matkailu-, palvelu- ja käsitöläiselinkeinojen kehittäminen, mahdollisuudet nostaa nykyistä useampia kyliä esille, kyläverkostojen ja -reittien vahvistaminen



Erilaisten välitilassa olevien alueiden tilapäiskäyttö, korttelijuhlat, kaupunkiviljely, ravintolapäivä ja muut Helsinkiin viimeisen 10 vuoden aikana juurtuneet ruohonjuuritasolta nousevat kaupunkikulttuurin muodot ovat inspiroineet etenkin nuoria kaupunkilaisia ja kirkastaneet Helsingin kuvaa kansainvälisesti kiinnostavana matkailukohteena ja asuinalueena. Viime vuosina on nähty viitteitä myös siitä, että monet urbaaniin elämään kasvaneet kaupunkilaiset haluavat jatkaa asumistaan kantakaupunkimaisessa ympäristössä myös perheeseen kasvaessa (esim. Lilius 2017). Kulttuuristen houkutuslääkkeiden lisäksi myös palveluiden ja työpaikkojen läheisyys sekä toimiva joukkoliikenne helpottavat kaupunkilaisperheiden arkea.

Helsingin uuden yleiskaavan ja sen kaupunkibulevardeihin tukeutuvien kantakaupungin laajennusalueiden toteutuminen on avainasemassa urbaanin ja sekoittuneen kaupunkiympäristön tulevaisuuden tarjonnassa. Kaupungin tiivistyessä julkisen katu- ja kaupunkiympäristön laadun merkitys korostuu entisestään. Muodostuvan uuden rakenteen veto-voimaisuuden sekä hyvän ja terveellisen elinympäristön saavuttamisen kannalta myös samanaikaiset kestävä kaupunkikehitystä tukevat liikenne- ja palvelu- ja työpaikka- ja palvelukeskittymien kasvun myötä. Asemansetuja tutkineen Luca Bertolinin noodipaiikka-malli (Bertolini 1996; 2008; Bertolini & le Clercq 2003) havainnollistaa alakeskusten kehitysohjelmaa osana verkostomaisen kaupunkirakenteen kehitystä. Mallissa noodilottuvuus kuvaa keskuksen saavutettavuutta eri kulkumuodoilla,

myös ruuhkamaksujärjestelmän käyttöönottoon varautuminen.

Suosittu urbaanin asumisen lisäksi elävät kaupunginosat tarvitsevat myös riittävästi toimitiloja. Etenkin Helsingin kantakaupungissa yleistynyt toimistojen muuntaminen asuinkäyttöön vähentää alueiden sekoittuneisuutta sekä päiväväestön määrää kaupunginosissa. Tällöin esimerkiksi lounasta tarjoavien ruokaravintoloiden toimintaedellytykset heikkenevät ja alueiden palvelutarjonta supistuu. Riittävä toiminnallisen sekoittuneisuuden aste on turvattu myös urbaaneilla uudisalueilla, ettei tuloksetta saada ainoastaan korttelikaupungin muotoon rakennettuja nukkumalähiöitä.

Alakeskuksista monipuolisia kaupunkikeskustoja

Pääkaupunkiseudun rakenne on muuttumassa entistä monikeskuisemmaksi erityyppisten alakeskusten sekä työpaikka- ja palvelukeskittymien kasvun myötä. Asemansetuja tutkineen Luca Bertolinin noodipaiikka-malli (Bertolini 1996; 2008; Bertolini & le Clercq 2003) havainnollistaa alakeskusten kehitysohjelmaa osana verkostomaisen kaupunkirakenteen kehitystä. Mallissa noodilottuvuus kuvaa keskuksen saavutettavuutta eri kulkumuodoilla,

kun taas paikkaulottuvuus viittaa alueen maankäytön ominaisuuksiin: tiheyteen, monipuolisuuteen ja laatuun. Mallin taustalla on pyrkimys tasapainoisten keskusalueiden kehitykseen niin, että monipuolisesti eri kulkumuodoilla saavutettavia noodeja tuetaan laadukkaalla ja riittävän tehokkaalla maankäytöllä. Samanaikaisesti heikosti saavutettaviin noodeihin, kuten autoriippuvaisiin sijainteihin, ei sijoiteta keskustahakuisia toimintoja.

Pääkaupunkiseudulla moniakaan kantakaupungin ulkopuolisia keskittyimiä ei ole kehitetty kaupunkiympäristön laatua tai alueiden toiminnallista monipuolisuutta painottaen, vaan seudun keskeisistäkin solmukohtista on muodostunut usein yksipuolisia ja liikenteen dominoimia ympäristöjä. Väestö- ja työpaikkamääriltään moni pääkaupunkiseudun keskusalue vastaa jo nykyisellään lähivaikutusalueineen keskiuurta suomalaista kaupunkia, jolloin myös alueiden paikkapotentialiaali on tarpeen ottaa haltuun. Alakeskukset toimivat myös seudullisen joukkoliikennejärjestelmän solmukohtina, jolloin keskusten kaupunkiympäristö ja käytettävissä oleva palvelutarjonta muodostavat osan joukkoliikenteen asiakkaiden matkaketjun laatukokemuksesta.

Usein kauppakeskusten sisätilat muodostavat suuren osan alakeskusten elävästä kaupunkitilasta, ja myös monet julkiset palvelut ovat hakeutuneet kauppakeskusten yhteyteen. Kauppakeskusvetoisten alakeskusten kehitys monipuolisiksi kaupunkikeskustoiksi vaatii kuitenkin keskusten kytkemistä aiempaa kiinteämmin osaksi ympäröivän kaupungin osan rakennetta ja jalankulkureitistöä. Ainoastaan sisäkaduille avautuva, ulkosyrjiltään sulkeutunut kauppakeskus ei ole omiaan tukemaan keskusalueiden elävyyttä, vaan liiketilojen, asumisen ja muiden toimintojen tuottamille kontaktipinnoille on tarvetta myös keskusten ulkosyrjillä.

Hyvin toteutettuna alakeskuksista voi kehittyä kauppapaikkojen lisäksi varteenotettavia laadukkaan keskusta-asumisen alueita palveluiden ja seudullisten liikenneyhteyksien äärellä. Tavoitteen toteutuminen vaatii kuitenkin sekä alueiden kaupunkiympäristön laatutason nostoa että usein myös alueiden asuntotarjonnan monipuolistamista.

Parkkipaikoista pikkukaupungeiksi

Kaupunkiympäristön kehitykseen liittyy paljon haasteita myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Useiden kehyskuntien vetovoima on perustunut pitkään



mahdollisuuksiin tarjota edullisia omakotitalotontteja taajamien reunamilta. Sen sijaan keskustojen kehitys on monin paikoin jäänyt puolitiehen. Joistain keskustoista on muodostunut ennemminkin ostoskeskittyimiä sivummalla asuville pientaloasukkaille kuin itsessään vetovoimaisia pikkukaupunkeja.

Autoliikenteen voimakas rooli liikkumisessa on johtanut useiden keskusten kaupunkiympäristön heikentymiseen, kun edullisesti toteutettavat maantasoiset pysäköintialueet ovat painottuneet keskusalueiden tilankäytössä. Erytisen ongelmallista ympäristöä on muodostunut keskuksiin, joiden kasvu on käynnistynyt kunnolla vasta voimakkaan autoistumisen aikakaudella. Luontevan kaupunkitilan kehittämisessä alueiden suunnitelmallinen täydennysrakentaminen on avainasemassa. Tässä yhteydessä kunnilla on mahdollisuuksia erottautua myös arkkitehtuurin ja muodostettavien uusien kaupunkitilojen laadulla.

Esimerkiksi tiiviit ja matalat, ekologisia ratkaisuja ja hyviä lähipalveluja korostavat kaupunkikylät voivat olla yksi mahdollinen visio keskusten tulevaisuudesta, johon kytkeytyy myös nykyistä vetovoimaisempia keskusta-asumisen mahdollisuuksia. Etenkin raideliikenteellä tai tiheällä bussiliikenteellä seudun

ydinalueille kytkeytyvät sijainnit mahdollistavat myös sujuvan pendelöinnin ja helpon ja luonnonläheisen asumisen yhdistämisen.

Kulttuuriympäristöt vetovoimatekijöinä maalla ja kaupungeissa

Kulttuuriympäristöt ja historiallinen rakennuskanta ovat keskeisiä identiteettitekijöitä monissa uusimaalaisissa kunnissa. Porvoon, Tammisaaren, Hangon ja Loviisan kaltaisiin perinteisiin kaupunkeihin kytkeytyy runsaasti vetovoimatekijöitä, jotka houkuttelevat kaupunkeihin asukkaiden lisäksi matkailijoita ja vapaa-ajan asukkaita. Turismi ja loma-asukkaat parantavat mahdollisuuksia ylläpitää kaupunkien kokoluokkaan nähden laajaa ja monipuolista palvelutarjontaa. Asumisen osalta esimerkiksi Porvoon Länsiranta tarjoaa nykyaikaisena puukaupunkialueena myös hyvän esimerkin kaupungin imagoa ja paikallidentiteettiä vahvistavasta uudisrakentamisesta.

Uudemmissa kaupungeissa keskustan vetovoimaisuuden turvaaminen ja etenkin matkailijoiden houkuttelu vaatii eri tavalla työskentelyä. Esimerkiksi Lohjan ja Hyvinkään keskustoihin kytkeytyy kuitenkin jo nykytilassaan monia kaupunkimaisia laatutekijöitä, joiden edelleen kehittäminen on mahdollista. Kompakti, jalankulkuetäisyydelle painottuva kaupunkirakenne, elävä keskusta kulttuuripalveluihin sekä positiivisesti erottuva uudisrakentaminen ovat laatutekijöitä, joiden vaaliminen on kaupungeissa keskeistä.

Vaikka maakunnan keskusverkko ei volyymin ja mitatessa ulotukaan vanhoihin kirkonkyläin ja kyläalueille, ovat monet uusimaalaiset kylät näkyviä toimijoita seudun matkailukartalla. Erityisesti vanhoista ruukkikylästä on muodostunut vetovoimaisia käsityöläisyyden ja matkailun keskittymiä, joiden vetovoimasta voivat hyötyä myös lähistön pikkukaupungit. Maakunnan kulttuuriympäristöihin kytkeytyy kuitenkin vielä myös hyödyntämättömiä mahdollisuuksia, eikä myöskään saariston ja rannikkoalueiden koko potentiaalia ole otettu käyttöön. Parhaimmillaan matkailun edellytysten kehittämällä saadaan samalla lisättyä olevien kaupunkien ja kyläin elinvoimaa, kulttuuri- ja luonnonympäristöjen vaalimista sekä seudun asukkaiden elämänlaatua.

Lähteet

- Bertolini, Luca (1996). Nodes and places: Complexities of railway station redevelopment. *European Planning Studies* 3: 1996, s. 331–346.
- Bertolini, Luca (2008). Station Areas as Nodes and Places in Urban Networks: An Analytical Tool and Alternative Development Strategies. Teoksessa Bruinsma, Frank, Eric Pels, Hugo Priemus, Piet Rietveld & Bert Van Wee (toim.): *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*, 35–57. Physica-Verlag, Heidelberg.
- Bertolini, Luca & Frank le Clercq (2003). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and Planning A* 4: 2003, s. 575–589.
- Calthorpe, Peter (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. 175 s. Princeton Architectural Press, New York.
- Calthorpe, Peter (2011). *Urbanism in the Age of Climate Change*. 139 s. Island Press, Washington D.C.
- Dupuy, Gabriel (2008). *Urban Networks – Network Urbanism*. 296 s. Techne Press, Amsterdam.
- Florida, Richard (2002). *Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. 434 s. Basic Books, New York.
- Florida Richard (2005). *Cities and the Creative Class*. 203 s. Routledge, Lontoo.
- Gehl, Jan (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. 202 s. Arkitektens Forlag, Kööpenhamina.
- Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. 269 s. Island Press, Washington D.C.
- Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. 458 s. Vintage Books, New York.
- Lilius, Johanna (2017). *Middle-class parents as urban figures: parenting practices, families and the inner city*. Väitöskirja. Aalto-yliopisto, Espoo.
- Oswald, Franz & Peter Baccini (2003). *Netzstadt: Designing the Urban*. 303 s. Birkhäuser, Basel.
- Sieverts, Thomas (2003). *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. 181 s. Spon Press, Lontoo.
- Speck, Jeff (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. 312 s. Farrar, Straus & Giroux, New York.
- Söderström, Panu (2012). *Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa*. Suomen ympäristö 32: 2012. 132 s. Syke, Helsinki.
- Vuori, Pekka & Seppo Laakso (2016). *Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2016–2050. Ennuste alueittain 2016–2026*. Tilastoja 30: 2016. 89 s. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki.

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi