

JULKISTEN TILOJEN RAKENTUMINEN KAUPUNGEISSA

Autoton kaupunki

Rautiainen Tittariina

Opinnäytetyö
Tekniikka ja liikenne
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

2018

Tekniikka ja liikenne
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Tittariina Rautiainen	Vuosi	2018
Ohjaaja	Mari Hietämäki		
Työn nimi	Julkisten tilojen rakentuminen kaupungeissa - Autoton kaupunki		
Sivu- ja liitesivumäärä	55		

Tämän opinnäytetyön aiheena oli julkisen tilan rakentuminen kaupungeissa ja erityisesti tarkastelussa on perinteisten kaupunkikeskustojen muutos autottomiksi. Työn tavoitteena oli tutkia kaupunkitilojen tukemista autottomuuteen julkisessa kaupunkirakenteessa. Tässä työssä kaupunkisuunnittelua tarkasteltiin tarkemmin painottuen, miten Suomessa nykyajan julkiset kaupunkitilat rakentuvat ja miten ne ovat muuttuneet ajan kuluessa.

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä oli laadullinen tutkimus. Työn lähdemateriaalina käytettiin olemassa olevaa alan kirjallisuutta, lainsäädäntöä ja suunniteluun liittyviä määräyksiä sekä muita sähköisiä aineistoja.

Opinnäytetyön lopputuloksena on tietopaketti kaupunkiympäristöjen suunnittelusta ja sen rakentumisesta sekä lopuksi vertailuna esimerkkinä erityyppisten kaupunkien kaavoitus ja kaupunkitilan rakentuminen.

Avainsanat kaupunkisuunnittelu, kaupunkiympäristö, kaavoitus, liikennesuunnittelu

Technology, Communication and Transport
Land Surveying
Bachelor of Engineering

Author	Tittariina Rautiainen	Year	2018
Supervisor	Mari Hietämäki		
Subject of thesis	Building Public Spaces in Cities – Car-Free Zones		
Number of pages	55		

The purpose of this thesis was to build a public space in cities and to discuss at the change of a traditional urban centers as a car-free zones. The aim of the thesis was to study the construction of urban spaces and the car-free zones in the city centres. In this thesis, urban planning was examined more closely, focusing on how modern public buildings in Finland are built and how they have changed over time.

This thesis was a qualitative research. The source material for the thesis was the existing literature, legislation and design regulations, as well as other electronic material.

The result of the thesis was an information package about the design and construction of urban environments. In Addition, at the end of the thesis there is comparison of city planning and the construction of urban space as an example.

Key words city planning, urban environment, zoning, traffic planning

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	7
2	KAUPUNKIYMPÄRISTÖN SUUNNITTELU.....	8
2.1	Suunnittelun lähtökohdat	8
2.2	Suunnittelun tavoitteet	9
2.3	Kulttuuriset yhteydet	12
2.4	Kaavoitus	12
3	TOIMINNALLINEN SUUNNITTELU.....	15
3.1	Suunnittelun lähtökohdat	15
3.2	Perustoiminnot.....	16
4	KAUPUNKITILOJEN SUUNNITTELU.....	20
4.1	Julkisen ympäristön merkitys	20
4.2	Kadut ja väylät	21
4.3	Puistot ja pihat	22
4.4	Aukiot, torit ja kävelykadut	23
5	HYVÄ KAUPUNKIYMPÄRISTÖ.....	24
5.1	Toimiva ja hyvä kaupunki.....	24
5.2	Viihtyisä kaupunki	25
6	KAUPUNGIN JA LIIKENTEEN HARMONIA	26
6.1	Kaupungin liikennesuunnittelu	26
6.2	Autoliikenteen tarve	27
6.3	Yksityisautoilu ja julkinen liikenne	28
6.4	Jalankulkija ja pyöräilijä katukuvassa.....	29
6.5	Autoton kaupunkikeskusta	30
7	KAUPUNKITILOJEN RAKENTUMINEN ERI KAUPUNGEISSA.....	34
7.1	Helsinki	34
7.1.1	Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät	35
7.1.2	Kaupungin yleisilme ja autottomuus	37
7.2	Rovaniemi.....	39
7.2.1	Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät	40
7.2.2	Kaupungin yleisilme ja autottomuus.....	40

7.3	Lahti.....	42
7.3.1	Kaavoitusilanne ja tulevat kehitysnäkymät.....	43
7.3.2	Kaupungin yleisilme ja autottomuus.....	45
7.4	Mikkeli.....	46
7.4.1	Kaavoitusilanne ja tulevat kehitysnäkymät.....	47
7.4.2	Kaupungin yleisilme ja autottomuus.....	48
8	POHDINTA JA YHTEENVETO.....	50
	LÄHTEET.....	52

KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

MRL	maankäyttö- ja rakennuslaki
MRA	maankäyttö- ja rakennusasetus

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on julkisen tilan rakentuminen kaupungeissa ja erityisesti tarkastelussa on perinteisten kaupunkikeskustojen muutos autottomiksi. Oma kiinnostus maankäyttöön ja kaavoitukseen vaikutti aihevalintaan. Lopullinen aihe valikoitui yhdessä tätä opinnäytetyötä ohjaavan opettajan Mari Hietamäen kanssa. Työn tarkoitus on tutkia kaupunkirakenteiden tukemista autottomuuteen julkisessa kaupunkirakenteessa. Tässä työssä kaupunkisuunnittelua lähdetään tarkastelemaan tarkemmin painottuen, miten Suomessa nykyajan julkiset kaupunkitilat rakentuvat ja miten ne ovat muuttuneet ajan kuluessa kävely-painotteisemmaksi.

Työn aluksi esitellään kaupunkiympäristön suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita sekä toiminnallisen suunnittelun periaatteita. Tämän jälkeen esitellään kaupunkitilan rakentumista, millainen on hyvä kaupunkiympäristö ja miten kaupunkien liikenne järjestäytyy. Lopuksi työssä pohditaan kaupunkitilan rakentumista ja kaupunkien autottomuutta ottaen esimerkiksi Suomen eri kaupunkeja. Tarkasteluun on otettu erikokoisia kaupunkeja ja eri tyyppisiä kaupunkeja. Kaupungeista tutkitaan kaavoitustilannetta, kaupungin yleisilmettä, tulevaisuuden kehitysnäkymiä ja autottomuuden toteutumista. Työn pohdinta ja yhteenveto -osuuteen on koottuna yhteenveto aiheesta ja pohdintaa yleisesti miten autottomia kaupungit ovat nyky-päivänä Suomessa.

2 KAUPUNKIYMPÄRISTÖN SUUNNITTELU

2.1 Suunnittelun lähtökohdat

Kaupunkien ympäristösuunnittelu on useamman suunnitelman kokonaisuus, joita ohjaa erilaiset säädökset ja määräykset. Suunnittelussa voidaan keskittyä yhteen osa-alueeseen tai laatia suunnitelma suuremmasta kokonaisuudesta. Kaupunkiympäristön suunnittelulla tarkoitetaan kaupungin julkisten tilojen suunnittelua. Kaupunkien ympäristösuunnittelu sisältää yleensä katu-, tori-, aukio- ja piha-alueet sekä myös kaupunkiympäristön peruselementtien, kadunpäällysteiden, kadunkalusteiden ja istutusten yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Kaupunkiympäristö on pääosin rakennettua ympäristöä ja on sidoksissa kaupunkisuunnittelulle annettuihin vaatimuksiin. (Junttila 1995, 13.)

Kaupunkiympäristön rakenteelliset materiaalivalinnat ja istutukset vaikuttavat ympäristön toimivuuteen, laatuun ja täydentävät visuaalista ilmettä. Ympäristön täytyy vastata alueen toiminnallista tarvetta. Suunnittelu on kytköksissä lukuisiin liikenteen ja kunnallistekniikan järjestelmiin sekä niiden suunnitteluun. Tärkein tavoite on kaupunkiympäristön toiminallinen, sosiaalinen ja kaupunkikuvallisen laadun kehittäminen. Kaupunkiympäristön rakentuminen on osa kaupungin imagoa ja sen kehittämällä voidaan tuoda kaupungin ilmeeseen yksilöllisyyttä verrattuna muihin kaupunkeihin. (Junttila 1995, 14–15.) Kaupungin imago sekä hyvä ja toimiva kokonaisuus lisää kaupungin vetovoimaa ja lisää ihmisten positiivisia kokemuksia kaupunkiympäristöstä.

Kaupunkiympäristön suunnittelun kohteena voi olla tietty pienempi osa kaupunkia tai myös koko kaupunki. Kohteeseen voidaan esimerkiksi suunnitella liikennejärjestelyjen uudelleenjärjestelyä tai kehittää sen viherverkostoa. Kaupungin suunnittelu sisältää myös osaltaan tuotesuunnittelua, joka voi käsittää esimerkiksi valaistus- tai kalustussuunnitelman. Kalusteilla tarkoitetaan kaikkia julkiseen kaupunkiympäristöön sijoitettavia kiinteitä tai irtaimia esineitä ja kevyitä rakennelmia. Esineillä tarkoitetaan esimerkiksi roskakoreja, istutusastioita, penkkejä, aitoja, lii-

kenteenohjauslaitteita tai mainoslaitteita. Kevyillä rakennelmilla tarkoitetaan erilaisia katoksia ja kojuja. Teknologian kehitys on tuonut erilaisia laitteistoja asukkaiden käyttöön kaupunkiympäristössä. Kaupunkiympäristöön kuuluvat nykyisin yhä suurempana osana sähköiset kiinteät elementit, kuten mainostaulut, liikenneohjauslaitteet, opastusjärjestelmät ja julkisen liikenteen aikatauluja ilmoittavat näytöt. Tekniset elementit lisäävät graafisen suunnittelun tarvetta osana kaupunkiympäristön ja kadunkalusteiden suunnittelua. (Junttila 1995, 15–16.) Nykypäivän kaupunkisuunnittelu vaatii monenlaista osaamista, jotta ympäristössä toteutuisivat toiminnalliset tarpeet. Erityisesti kaupunkien keskusta-alueet ovat teknisesti haastavia kohteita monenlaisten järjestelmien yhteensovittamiseksi.

Kaupunkiympäristön suunnittelun yhtenä osana ovat myös päällysteiden eli perustason pinnoitteiden suunnittelu sekä istutukset ja taide. Päällysteiden suunnittelussa otetaan huomioon pinnan jäsentelyn sekä materiaalien, kuvioiden ja värien yksityiskohtaisen suunnittelun (Junttila 1995, 16). Päällysteiden valintaan vaikuttaa merkittävästi alueen käyttö. Keskusta-alueiden päällysteet kokevat paljon kulutusta ja materiaalivalinnoilta vaaditaan kestävyyttä. Istutukset ja taide ovat myös osa julkista kaupunkitilaa. Istutukset ja taide sijoittuvat yleensä pääosin kaupungeissa keskeisille sijainneille, kuten aukioille, toreille tai puistoihin.

2.2 Suunnittelun tavoitteet

Kaupunkiympäristön suunnittelun tavoite on ottaa huomioon monenlaiset keskusta-alueen toimintojen tarpeet. Kaupunkiympäristö vaikuttaa ihmisiin toiminnallisena, sosiaalisena ja fyysisenä ympäristönä. Toiminnallisella ympäristöllä tarkoitetaan liikennettä, virkistystoimintaa, puhtaanapitoa ja liiketoimintaa (Kuvio 1). Sosiaalisella ympäristöllä tarkoitetaan yksilön kokemuksia sekä yksilön suhdetta muihin ihmisiin ja toimintaa muiden ihmisten vuorovaikutuksessa. Fyysisellä ympäristöllä tarkoitetaan kaikkea konkreettisten elementtien muodostamaa kokonaisuutta ympäristössä. (Junttila 1995, 29.) Kaupungin viihtyvyys ja esteettisyys otetaan myös huomioon suunnittelun tavoitteissa.



Kuvio 1. Kaupunkirakenne koostuu eri tiloista (Helsinki Congress Paasitorni 2018)

Pääosin ympäristösuunnittelu ja rakentaminen kohdistuvat fyysiseen ympäristöön, mutta se on aina kytköksissä myös toiminnallisiin ja sosiaalisiin prosesseihin. Ympäristöt ovat erilaisia niin toiminnoiltaan kuin ominaisuuksiltaan. Hyvin suunniteltu ja eri prosesseja mukaileva ympäristö yleensä koetaan hyvänä ja toimivana kokonaisuutena. (Junttila 1995, 31.) Eri yksilöt kokevat ympäristön eri tavalla. Toinen kokee ympäristön toimivaksi ja laadukkaaksi, mutta toinen voi kokea päinvastoin. Suunnittelulla tavoitellaan suurelle joukolle mahdollisimman toimivaa ja laadukasta ympäristöä.

Rakennettu ympäristö yleensä aina suunnitellaan toiminnallisten vaatimuksia ja tavoitteita noudattaen. Tietty alue halutaan tiettyntyyppiseen toiminnalliseen tarkoitukseen ja sen mukaan valitaan ympäristön fyysiset puitteet ja varustus. Toimintojen muutoksia ovat tuoneet esimerkiksi kävelykatujen lisääntyminen kaupunkirakenteeseen. Katuja on kalustettu uudelleen vastaamaan uutta toimintaa vastaavaksi. Nykyaikaiset kaupunkikeskustat ovat usein liiankin kuormitettuja erilaisilla teknisillä laitteistoilla. Liikenteenohjausjärjestelmiin ja viestintään liittyvien elementtien sijoittelussa täytyy olla tarkkana, jotta ympäristö pysyy toimivana.

Väärä sijoittelu voi tehdä ympäristöstä epäselvän ja ympäristö ei silloin välttämättä palvele tarvittavien toimintojen vaatimuksia. Ympäristösuunnittelun tavoitteena on selkeyttää ympäristön toimintoja ja tehdä ympäristöstä toimintoja vastaamaan vaatimuksia. (Junttila 1995, 31–32.) Suunnittelussa on tärkeää miettiä asioiden sijoittelu. Tietyn toiminnan sijoittelu oikeanlaiseen sijaintiin, jotta alueen toiminta toteutuu halutusti ja toiset toiminnot eivät häiriinny. Esimerkiksi jalankulun tai leikkialueiden sijoittuminen turvalliselle alueelle lisää toimintojen käyttöä ja toimivuutta.

Ympäristösuunnittelu tähtää viihtyvyyden lisäämiseen. Se on yksi suunnittelun keskeisimmistä tavoitteista. Fyysiset ja sosiaaliset tavoitteet ja vaatimukset ovat selkeitä, viihtyvyyden lisäämiselle asetetut vaatimukset eivät ole selkeästi määriteltäviä. Virkistystoiminnan erilaisilla toiminnoilla on pyritty lisäämään viihtyvyyttä kaupunkiympäristöissä. Ihmisille luodaan valintamahdollisuuksia eri toimintoihin julkisilla alueilla. Ympäristösuunnittelulla pyritään täyttämään virkistystoimintojen täyttymistä ja ne on tarkoitus sovittaa ympäristön muihin toimintoihin mahdollisimman hyvin. (Junttila 1995, 33.) Sosiaalisten mahdollisuuksia lisääminen kaupunkitilaan lisää ihmisten viihtymistä julkisilla alueilla. Viihtyisä kaupunki tarjoaa ajanviettopaikkoja ihmisille, jotta julkiset alueet eivät ole vain ohikulkupaikkoja. Kasvillisuuden lisääminen edistää myös osaltaan kaupunkikuvan viihtyisyyttä. Kasvillisuus tuo ruuhkaiseen keskusta-alueeseen miellyttävämpää maisemakuvaa.

Ympäristösuunnittelu tavoittelee myös esteettistä ympäristöä. Esteettinen ympäristö on vaikeasti määriteltävä käsite. Esteettisyys koetaan myös samalla tavalla yksilöllisesti, joten yhteistä määritelmää esteettisyydelle ei voida määritellä. Kauneuskäsitykset ovat jokaiselle ihmisellä henkilökohtainen ja ne vaihtelevat myös kulttuurin mukaan. Ympäristön esteettisyys vaihtelee aikakausien mukaan. Vanhat kauneusihanteet kumoutuvat uusien tullessa vahvemmin esiin ajan kuluessa. (Junttila 1995, 34–36.) Esteettisyyden huomioiminen ympäristön suunnittelussa jää toisinaan vähemmälle huomiolle. Taloudellisuus ja alueen luonnon

hyötykäyttö menevät kaupunkiympäristön suunnittelussa usein edelle. Esteettisyyden huomioiminen lisää asukkaiden ja alueella vierailevien viihtyvyyttä ja positiivista kokemusta tietystä alueesta. (Haapala, Puolakka & Rannisto 2015, 109.)

2.3 Kulttuuriset yhteydet

Rakennettu ympäristö on osa kaupunkikulttuuria ja se muovautuu ajan myötä ympäristön kehittyessä. Esimerkiksi valaistustekniikan kehityksen myötä valaisuksia on uusittu nykyaikaisempaan suuntaan. Elämän ja tapojen muuttumisen myötä kadunkalusteet ovat ainoita pysyviä elementtejä monissa vanhoissa kaupungeissa. Kaupunkiympäristön suunnittelun tehtävänä on muokata ympäristöä vastaamaan ihmisten tarpeita ja pysyäkseen ajankohtaisena. Kadunkalusteita ja muuta rakennettua ympäristöä voidaan suojella varjellakseen kulttuurihistoriallisen ja kaupunkikuvallista merkityksen vuoksi. (Junttila 1995, 26–27.)

Ympäristörakentaminen heijastaa paikallista ja kansallista kulttuuria sekä tapoja. Sen kehitys on kuitenkin pääosin kansainvälistä. Esimerkiksi samankaltainen ilmasto vaikuttaa kaupunkikeskustojen rakentumiseen. Erityisesti lämpimissä maissa kaupunkikeskustoissa on laajoja kävelykeskustoja ja näin vähennetty autolla kulkemista tietyillä alueilla. Tämän tyyppinen kaupunkirakentaminen on vasta alkanut yleistymään Suomessa muiden pohjoismaiden jalanjäljessä. Teknologian kehittyessä myös samat tekniset laitteet ovat alkaneet näkymään eri maiden katukuvassa. Tietyntyyppiset liikenteenohjausjärjestelmät tai yhtiöiden mainoslaitteet voivat olla samoja eri Euroopan maissa. (Junttila 1995, 29–30.)

2.4 Kaavoitus

Kaupunkien rakentuminen pohjautuu aina pohjimmiltaan kaavoitukseen. Kaupunkiympäristön suunnittelua ohjaa kaupunkien olemassa oleva kaavoitus. Tulevaa suunnittelua varten kaavoitukseen voidaan laatia kaavamuutos, jotta haluttu ympäristön rakentuminen voidaan toteuttaa. Kaupunkien maankäytön suunnittelujärjestelmään kuuluu valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja kolme eri kaa-

vatasoa, joilla on omat tavoitteensa. Kaavatasot ovat maakunta-, yleis- ja asemakaava. Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) sekä maankäyttö- ja rakennusasetus (MRA) määräävät ohjeistukset kaavoitukseen. (Ympäristöhallinto 2013c.)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, joka noudattaa maankäyttö- ja rakennuslakia. Tavoitteet on otettava huomioon kuntien kaavoituksessa, maakunnan suunnittelussa ja valtion viranomaisten toiminnassa. (Ympäristöhallinto 2013d.) Kaavatasoista maakunta-kaava on yleispiirteisin maakuntien tai sen osa-alueen käyttösuunnitelma. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavan ja kuntien maakuntakaavojen suunnittelua. Maakuntakaava kuvaa maakunnan alueiden nykyhetken käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä alueiden kehityskohteet. Maakuntaliitto ylläpitää maakuntakaavaan. (Ympäristöhallinto 2013e.)

Yleiskaava on myös yleispiirteinen suunnitelma, joka on kuitenkin maakuntakaavaa yksityiskohtaisempi. Yleiskaava on kunnan laatima maankäyttöä kuvaava suunnitelma. Se voi koskea koko kuntaa tai jotain sen osa-aluetta. Yleiskaavan tarkoitus on tavoitella haluttua kehitystä ja ohjata kuntien tarkempien asemakaavojen laatimista. Yleiskaava voi olla luonteeltaan tavoitteellinen ja se voi myös ohjata rakentamista ranta- ja kyläalueilla. Yleiskaavan on tarkoitus ohjata tarkemman asemakaavan suunnittelua. (Ympäristöhallinto 2013d.) Asemakaava on kaavoista yksityiskohtaisin. Sen tehtävänä on ohjata rakentamista. Asemakaava voidaan laatia koskemaan suurempaa kokonaisuutta tai vain yhtä tonttia. Asemakaavan laatii kunta, mutta poikkeuksena on ranta-asemakaava, jonka laatii maanomistaja. (Ympäristöhallinto 2013a.)

Kaupunkien asemakaavoitus ohjaa tarkempaa kaupunkitilan rakentumista. Yleiskaavalla osoitetaan alueiden käyttö ja asemakaavalla tarkennetaan yksityiskohtaisesti kaavataso. Kaavoitus ohjaa rakentamista kaupunkikuvaa sekä hyvää ja toimivaa rakentamista. Kunnat vastaavat asemakaavan laatimisesta ja sen hyväksymisestä. Asemakaavoituksella halutaan luoda hyvät edellytykset ihmisten asuin- ja elinympäristölle. Kaupunkien suunnittelulla on pyrkimys luoda toimivat

liikennejärjestelyt ja luoda hyvinvointia lisäävä ympäristö sekä ottaa huomioon kestävä kehityksen edistäminen. (Ympäristöministeriö 2016.)

Kaavoitusprosessia ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki, jossa yleiset lain tavoitteet määritellään seuraavalla tavalla: *”Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantunte muksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.”* (Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999 1:1 §.) Maankäyttö- ja rakennusasetus täydentää maankäyttö- ja rakennuslain määräämää ohjeistusta kaavoitukseen. MRL ja MRA sisältävät tarkemmin säädöksiä kaavoituksesta, kuntien rakennusjärjestyksestä, tonttijaosta, yhdyskuntarakentamiseen liittyvästä lunastamisesta rakentamiselle, asetettavista yleisistä vaatimuksista, ranta-alueiden suunnittelusta ja rakentamisesta sekä rakentamisen luvista ja muusta rakentamisen valvonnasta (Ympäristöministeriö 2013).

3 TOIMINNALLINEN SUUNNITTELU

3.1 Suunnittelun lähtökohdat

Kaupunkiympäristö on erilaisten toimintojen yhteen sovittama kokonaisuus, jossa näkyy nykyajan yhteiskunnallinen ja kulttuurinen tilanne. Erityisesti kaduilla näkyvät suunniteltujen toimintojen konkreettinen toteutuminen. Katu voi olla ihmisille vapaa-ajanviettopaikka, kulkuväylä, työympäristö tai leikkipaikka. Kadut ovat julkinen ja sosiaalinen tapahtumapaikka. Ympäristön toiminnallisen suunnittelun tavoite on mahdollistaa elämän ja toimintojen näkymisen kaupunkiympäristössä. Suunnittelussa on otettava huomioon ympäristön erilaiset käyttäjät tasapuolisesti, jotta se tyydyttää jokaisen käyttäjän tarpeet julkisessa kaupunkiympäristössä. (Junttila 1995, 40–43.)

Avoimet tilat kuten, kaupunkien kadut, torit, puistot ja aukiot ovat tarkoitettu eri käyttäjäryhmien käyttöön. Julkisten tilojen suunnittelu toteutetaan eri käyttäjäryhmien tarpeita täyttäen. Käyttäjäkuntia ei voida lokeroida täysin, koska eri tilanteissa sama käyttäjä voi kuulua useampaan käyttäjäryhmään. Käyttäjäryhmiä voidaan jaotella iän mukaan. Tiettyjen ikäryhmien erityisiä vaatimuksia on otettava huomioon ympäristöä suunniteltaessa. Esimerkiksi lapsille suunnatut toiminnot vaativat turvallisuuden liittyviä järjestelyjä. Leikkialueet voivat tarvita aitauksen eristääkseen alueen vilkkaasta ympäristöstä. Yksi toimintojen alue voidaan suunnitella monikäyttöiseksi, jotta se palvelisi useampaa käyttäjäryhmää. (Junttila 1995, 43–44.)

Ympäristön käyttäjät voidaan jakaa myös toisella tapaa. Käyttäjät jaotellaan liikumistavan mukaan jalankulkijoihin ja autoilijoihin. Näiden ryhmien suunnittelun perusteet eroavat paljon toisistaan. Autoliikenteen suunnittelu perustuu liikenneteknisiin lähtökohtiin. Jalankulkijoiden liikuntaympäristön suunnittelu keskittyy laatuun ja viihtyvyyteen. Liikuntarajoitteiset ja näkövammaiset tuovat lisäksi erityisvaatimuksia toimintojen suunnitteluun. Ympäristösuunnittelu pyritään laatimaan kaikkia käyttäjäryhmiä huomioon ottaen tasavertaisesti. (Junttila 1995, 44–45.)

Toiminnalliset prosessit voidaan jakaa välttämättömiin ja vapaaehtoiisiin toimintoihin kaupunkiympäristöissä. Välttämättömät toiminnot eivät vaadi fyysiseltä ympäristöltä kiinnostavuutta tai aktiivista osallistumista. Nämä toiminnot ovat arjen pakollisia toimintoja, kuten linja-auton odottaminen sekä kaupassa, töissä tai koulussa käynti. Vapaaehtoisilla toiminnoilla tarkoitetaan kaikkea vapaa-ajan- ja virkistystoimintaa sekä muuta julkista toimintaa, kuten oleskelua ja kävelyä. Toiminnot vaativat ympäristöltä enemmän. Ympäristöä muokata ja kehittää, jotta vapaaehtoinen toiminta alueella yleistyisi. Vapaaehtoinen toiminta on usein sosiaalista toimintaa, joka syntyy spontaanisti sekä vaihtelee ajan ja paikan mukaan. (Junttila 1995, 45–46.)

Kaupunkiympäristön toiminnallisella suunnittelulla pyritään elävöittämään alueita ja lisäämään sosiaalisten toimintojen määrää. Eri yksilöiden sosiaalinen prosessi vaihtelee ja ne ovat yksilöllisiä. Viihtyisä ympäristö lisää ihmisten aktiivisuutta ja sosiaalista kanssakäymistä. Kävelykatuja vilkastuttaa esimerkiksi palveluiden lisääntyminen ja monipuolistuminen. Katualue ei köyhy, jos käyttäjille on alueella jotakin tarjottavaa. (Junttila 1995, 46.) Keskusta-alueen muutoksilla on otettava huomioon käyttäjien tarpeet, jotta ympäristö pysyy toimivana ja muutokset koetaan tarpeellisena myös käyttäjien mielestä.

3.2 Perustoiminnot

Perustoiminnot vaikuttavat vahvasti kaupunkien toiminnallisen suunnittelun toteutumiseen. Toiminnallisen suunnittelun perustoimintoihin kuuluu liikenne, valaistus, kiinteistöjen toiminta, viestintä, liiketoiminta, virkistys, leikki, puhtaanapito ja muu kunnallistekniikka. Jokaisella perustoiminnoilla on omat vaatimuksensa, jotka otetaan huomioon kaupunkiympäristön suunnittelussa. Toiminnot ovat sidoksissa toisiinsa ja toimiva kaupunki edellyttää tiettyjen toimintojen oikeanlaista toteutumista. Toimiva perustoiminto mahdollistaa uusien toimintojen mahdollisuutta. Esimerkiksi tehokas kunnallistekniikka ja liikenne mahdollistavat leikki- ja vapaa-ajantoiminnot. (Junttila 1995, 47.)

Kaupungin toiminnallisessa suunnittelussa pyritään toteuttamaan yksityinen ja julkinen liikenne turvalliseksi ja toimivaksi. Ajoneuvoliikenne ja jalankulku erotetaan toisistaan turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi. Valaistus tuo myös osaltaan turvallisuutta kaupungin liikenneverkostoon. Valaistuksella on myös tehtävänä olla tunnelmatekijänä julkisessa ympäristössä. Valaistussuunnittelu sisältää valaistuksien sijoitteluun liittyvän suunnittelun lisäksi myös itse valaisinlaitteiden suunnittelun. Valaistukseen on vaikuttanut ajan kuluessa teknologian kehitys ja valaistuksen merkityksen lisääntyminen suunnittelussa. (Junttila 1995, 48, 57–58.)

Kiinteistöjen toiminnoilla tarkoitetaan kiinteistöihin kulkemista kaduilta ja kiinteistöjen piha-alueilla tapahtuvaa toimintaa. Piha-alueiden toimintoja voivat olla esimerkiksi virkistykseen, leikkiin ja puhtaanapitoon liittyvää toimintaa. Toiminnallisessa suunnittelussa on otettava huomioon, että kiinteistöjen piholla ja sisäänkäynnillä on riittävästi tilaa tarvittaville kulkuyhteyksille. Näiden alueiden täytyy mahdollistaa hätäajoneuvojen ja huoltoliikenteen pääsyn sisäänkäynneille. Pysäköinnille on myös varattava tilaa. Kiinteistöjen viereisen katua-alueen toiminnat voivat myös määräytyä vuodenajan mukaan. Erityisesti kesäisin toiminnat lisääntyvät liikkeiden edessä. Katukahvilat ja ravintoloiden terassit yleistyvät kaupunkikuvaan lämpiminä kuukausina. (Junttila 1995, 59–60.)

Toimintojen lisääntyminen on tuonut mukanaan myös viestinnän yleistymistä kaupunkiympäristöihin. Kaupungeissa on monenlaista kalusteita ja laitteita liittyen viestintään. Erilaiset opasteet, mainoslaitteet, kartat, tiedotuslaitteet, julkisen liikenteen informaatiolaitteet sekä taideteosten, rakennusten ja katujen nimikilvet ovat osa kaupungin viestintäjärjestelmää. Tiedotuslaitteiden viestit ovat symbolisia ja niiden välittämän informaation tulkinta vaihtelee tulkitsijan mukaan. (Junttila 1995, 60–62.)

Liiketoiminta on merkittävä osa julkista kaupunkiympäristöä. Liiketoiminta yleensä sijoittuu kaupunkikeskustoissa keskeiselle sijainnille. Suomessa on vakiintunut torikulttuuri, joka näkyy kaupunkikeskustoissa kiinteinä kioskeina, siirrettävinä kioskeina ja myyntikojuina. Kiinteät kioskit toimivat maamerkkeinä ja

kaupunkikuvallisina elementteinä. Kiinteiden kioskien ovat muuttuneet ajan kuluessa suuremmiksi ja vaativat enemmän toiminnalliselta suunnittelulta. Kevyet siirrettävät kioskit ja myyntikojut eivät vaadi yleensä ympäristöltään suurempia järjestelyjä. (Junttila 1995, 62–63.)

Virkistys- ja leikkitoiminnalla pyritään lisäämään sosiaalista toimintaa julkisissa kaupunkiympäristöissä. Virkistystoimintoja pyritään lisäämään monipuolisilla virkistyspalveluilla ja järjestetyillä tapahtumilla. Merkittäviä virkistysalueita ovat puistot, rannat ja historialliset alueet. Virkistyspalveluja on nykyisin yhä enemmän keskitettynä myös kävelykaduille ja -aukioille. Kaupunkiympäristön toiminnallisen suunnittelun valinnoilla voidaan lisätä virkistystoimintojen määrää erilaisilla materiaalivalinnoilla. Esimerkiksi kalusteiden sijoittamisella julkisille paikoille lisää ihmisten vapaa-ajan viettoa alueella. Leikkitoiminnat on yleensä erotettu muista perustoiminnoista, koska lapset luokitellaan kaupungin ympäristösuunnittelussa usein erityisryhmäksi. Leikkialueilla on merkittävät vaatimukset liittyen turvallisuuteen. Leikkipuistot ovat usein aidattuja ja ulkonäöltään standardimaisia. Leikkitoiminnot ovat ainoa perustoiminto, joka ei palvele kaikkia käyttäjäryhmiä. (Junttila 1995, 64–67.)

Viime vuosina kaupunkiin on rakennettu senioripuistoja ja ulkokuntosaleja. Eriyisesti senioripuistot ovat uusia ja hyvin seniori-ikäisiä aktivoiva toiminto. Ympäristösuunnittelussa herkemmin laaditaan toimintoja nuoremmille käyttäjäryhmille, mutta myös vanhemman väestön huomioiminen on tärkeää muutenkin kuin kulkemisen kannalta. Senioripuistolla tarkoitetaan puistoa tai muuta rakennettua virkistysaluetta, joka aktivoivat eri aisteja liikunnan lisäksi ja tarjoaa sosiaalisen toimintaympäristön. Senioreiden liikuntapaikkaa suunniteltaessa huomioon erityisesti turvallisuus ja saavutettavuus. Liikunta-alueella on mahdollista kulkea myös pyörätuolilla tai rollaattorilla. Kalusteet valitaan ikäihmisille sopiviksi ja kasvillisuus sijoitetaan suojaaman auringolta. Senioripuiston tavoitteena on kannustaa ikäihmisiä liikkumaan ja virkistävään yhdessä toimimiseen sekä kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistämiseen. (Lappset Group Oy 2018.) Ulkokuntosalit ovat alkaneet yleistyä erityisesti pääkaupunkiseudulla. Liikuntapaikat sijaitsevat esi-

merkiksi puistoissa tai muilla kaupunkiympäristön keskeisillä virkistysalueilla. Monipuoliset ulkoliikuntapaikat mahdollistavat muun muassa cross fit -liikuntalajin harrastamisen ulkoilmassa. Osa ulkokuntosalien laitteistoista sopivat myös seniorien ja aloittelijoiden käyttöön.

Toiminnallisen suunnittelun perustoimintoihin kuuluvat myös puhtaanapito ja muu kunnallistekniikka. Puhtaanapito kaupungeissa yleensä sisältää julkisen alueiden siisteyden ylläpidon. Suunnittelussa on otettava huomioon puhtaanapidon kaluston vaivaton liikkuminen. Erityisesti talvipuhtaanapito asettaa suunnittelulle tiettyjä vaatimuksia. Päälysteiden täytyy kestää lumiaurojen kulun sekä julkisten katujen ja pihojen suolauksen ja hiekotuksen. Muulla kunnallistekniikalla tarkoitetaan muun muassa viemäröintiä, sähköön liittyvää jakelua ja maanalaisia ilmastointijärjestelmiä. Kunnallistekniikka vaatii huolellista suunnittelua. Erillisten järjestelmien täytyy yhteen sovittaa toimiviksi ratkaisuksi. Nämä tekniset laitteet ovat vaikeasti hallittavia ja eivät ole kovin esteettisiä laitteistoja. Laitteistot pyritään asentamaan huomaamattomasti ympäristöön. (Junttila 1995, 68–70.)

4 KAUPUNKITILOJEN SUUNNITTELU

4.1 Julkisen ympäristön merkitys

Julkisella ympäristöllä kaupungeissa tarkoitetaan toreja, aukioita, katuja, puistoja ja pihoja, jotka ovat kaikille avoimia alueilta. Julkisessa ympäristössä yhdistyy elämä ja erilaiset toiminnot. Julkisien kaupunkitilojen suunnitteluun on laadittu tarkat laatuvaatimukset, jotta ympäristöstä tulee toimiva kokonaisuus. Epäviihtyisä ja toimimaton julkinen ulkotila johtaa siihen, että ihmiset hakeutuvat mieluiten kauppakeskusten sisätiloihin. Rakennetut kaupunkiympäristöt kuvastavat historiaa, nykypäivää ja tulevaisuutta. Kaupunkiympäristön kehitys ja kulttuurinen jatkumo saadaan saavutettua hyvällä kaupunkiympäristön suunnittelulla. (Junttila 1995, 71–73.)

Julkkiset ympäristöt ovat sosiaalisia keskittymiä, jotka koostuvat eri käyttäjäryhmiä palvelevista toiminnoista. Eri toimintojen tilat sulautuvat toisiinsa muodostaen yhtenäisen julkisen alueen. Kaupunkien julkisissa tiloissa ilmentyy ympäristön asukkaiden arkinen eläää, asuminen ja alueen liiketoiminta. Julkinen tila toimii myös kohtaamispaikkana ja läpikulkutilana. Kaupunkien keskustan tuntuman puistot ovat suosittuja sosiaalisia kohtaamispaikkoja (Kuvio 2).



Kuvio 2. Esplanadin puisto Helsingissä (Yle 2012)

4.2 Kadut ja väylät

Kadut ja väylät ovat merkittävä osa julkista kaupunkitilaa. Katujen suunnitteluun ja rakentamiseen on tarkat määräykset ja säädökset. Kadut voidaan jakaa erilaisiin toiminnallisiin pääluokkiin ja jokaisella luokalla on oma tehtävänsä ja rakenteelliset määräyksensä. Toiminnalliset luokat ovat pääkatu, kokoojakatu ja tonttikatu. Toiminnallisten luokkien määräykset sisältävät esimerkiksi nopeusrajoitukset ja mitoitusohjeet kaduille. Kadut ovat tärkeitä kulkemisen kannalta ja mahdollistaa kulkemisen eri päämääriin.

Pääkatu yhdistää kaupunginosia ja suunnitellaan palvelemaan suuria liikennemassoja. Pääkatu sisältää usein useamman kuin yhden kaistan suuntaansa ja kadun ajosuunnat erotetaan toisistaan keskikaistalla. Katu on pääosin varustettu tasoliittymän ja nopeusrajoitus on 50–70 km/h. Kokoojakadut voidaan jakaa vielä alueelliseen ja paikalliseen kokoojakatuun. Alueellinen kokoojakadun tehtävä on palvella kaupunginosan sisäistä liikennettä ja sallittu nopeus on hitaampi kuin pääkadulla. Alueellisen kokoojakadun nopeusrajoitus on 40–50 km/h. Paikallinen kokoojakadun tehtävä on myös palvella kaupunginosan sisäistä liikennettä, mutta myös sen lisäksi yhdistää tonttikadut pääkatuihin ja alueellisiin kokoojakatuihin. Paikallisen kokoojakadun sallittu nopeus on 30–40 km/h. Tonttikatu on yleensä päättävä ja lyhyt katu, jolla on läpiajo estetty. Tonttikadun kautta kuljetaan kiinteistöihin. Tonttikadun sallittu ajonopeus on matalin pääluokkien kaduista. Nopeusrajoitus tonttikaduilla on yleensä 30–40 km/h ja pihakaduilla 20 km/h. (Helsingin kaupunki 2014.)

Kaupunkien katu ympäristön suunnittelua säädellään määräyksillä, ohjeilla ja laeilla. Liikennesuunnittelun määräykset pohjautuvat kunnallistekniikan liikenteen vaatimuksien mukaan. Katujen ja väylien tekniseen mitoitukseen, materiaalivalintoihin, valaistukseen löytyvät ohjeistukset, mutta estetiikan näkökulmasta ei ohjeistusta ole laadittu. Katualueiden suunnittelun tavoitteena selkeyttää liikkumista ja kehittää katu ympäristön toimivuutta. (Junttila 1995, 81–82.)

4.3 Puistot ja pihat

Puistot ovat kaupunkiympäristöjen julkista ja sosiaalista ympäristöä. Puistot ovat suuren kulutuksen kohteena kaupunkiympäristöissä, joka vaikuttaa osaltaan materiaalivalintoihin suunnittelun aikana. Puistoympäristöjen suunnittelun tavoitteena luoda visuaalinen kokonaisuus, jossa yhdistyy ensisijaisesti viihtyvyys ja esteettisyys. Puistojen suunnittelussa näkyvät aikakauden sen hetkiset ihanteet ja tyyli-suunnat. (Junttila 1995, 84–86.) Puistojen sijainnit ja käyttötarkoitus määrittellään asemakaavoituksessa. Tarkempi puistoympäristön suunnittelu tapahtuu materiaalien ja kasvillisuuden osalta yksityiskohtaisemmalla vihersuunnittelulla. Puistosuunnitelmat sisältää muun muassa kasviluettelo, jossa ovat valitut kasvit ja niiden tarkat määrät, istutusvälit ja taimikoot sekä viheralueelle valitut kalusteet ja rakenteet.

Puistot voivat olla täysin rakennettua ympäristöä tai lähes luonnontilaista aluetta, joka ei vaadi suuria hoitotoimenpiteitä. Viheralueille on määrätty hoitoluokitukset puistosuunnittelun aikana, joiden mukaan ohjautuu viherverkostojen ylläpito. Useimmilla kaupungeilla on käytössä vuonna 2007 uusittu valtakunnallinen viheralueiden hoitoluokitus. Hoitoluokka määräytyy puiston suunnitellun käyttötarkoituksen, alueen ympäristötekijöiden, rakentamisen tarpeen, ylläpidon tarpeen, viheralueen käyttäjien sekä laatu- kustannustavoitteiden perusteella. Puistot kuuluvat paljon ylläpitoa vaativaan hoitoluokitukseen eli A rakennettuun viheralueeseen. Rakennettu viheralue sijaitsee yleensä keskeisellä sijainnilla kaupungeissa. Kasvillisuus voi olla istutettua tai luonnonkasveja. Rakennettu viheralue voidaan jakaa A1 Edustusviheralueeseen, A2 Käyttöalueeseen sekä A3 Käyttö- ja suojaviheralueeseen. Edustusviheralueet ovat korkeatasoista rakennettua viheraluetta, joka vaatii päivittäistä ylläpitoa. Käyttöalueella tarkoitetaan puistoa, joka voi olla monipuolisen käytön kohteena. Viheralueella voidaan oleskella, leikkiä ja harrastaa pienimuotista pelaamista. Aluetta tarkkaillaan säännöllisesti. Käyttö- ja suojaviheralueilla tarkoitetaan aluetta, joka sijaistaa asutuksen läheisyydessä. Viheralue on puistomainen ja kasvillisuus on pääosin luonnonkasvillisuutta. (Soini 2009, 15, 18.)

Kaupunkiympäristöissä pihat ovat yksityisiä ja puolijulkisia tiloja. Yksityisiä pihoja on erityisesti umpikortteleissa, joissa piha-alueet ovat suljettuja tiloja. Nykyaikaiset kaupunkirakenteet suosivat puolijulkisia pihoja, jotka ovat julkisen katutilan jatkeena. Rakennusten piha-alueiden suunnittelua ohjaavat esteettiset ja toiminnalliset vaatimukset. Erityisesti liikerakennusten piha-alue on osa yrityksen imagoa. Puolijulkisten pihojen suunnittelussa on otettava huomioon lähistön ympäristö. Kasvillisuus, kalusteet ja päällysteiden valitaan ympäristöön yhteensopi- viksi. (Junttila 1995, 85–86.)

4.4 Aukiot, torit ja kävelykadut

Aukiot ja torit sijoittuvat kaupungeissa keskeisille ja ruuhkaisille julkisille paikoille. Aukiot ja torit toimivat katutilan jäsentäjinä ja niillä on merkittävä kaupunkikuvallinen merkitys. Suunnittelulla pyritään aukiot ja torit rakentumaan palvelemaan jalankulkijaa ja tarjoamaan ihmisille vapaa-ajanviettopaikkoja. Kävelykatujen yleistyminen on tuonut kaupunkitilaan uuden toiminnallisen alueen. Kävelykaduilla moottoriajoneuvoilla ajo on kielletty ja sen varrella on yleensä monenlaisia palveluita. Kävelykatujen suunnittelulla luodaan jalankulkijalle miellyttävä ja esteetön kulku. Kävelykaduilla istutukset ja kalusteet sijoitetaan eri tavalla kuin aukioilla ja toreilla. Kävelykadut pidetään yksinkertaisempina, jotta katumaisuus säilyy. (Junttila 1995, 77–79.)

Vuosina 1960–1970 muutamissa suomalaiskaupungeissa tehtiin kävelykatukeiluja, mutta vasta 1980-luvulla alkoi konkreettinen kaupunkikeskustojen kehitys ja kävelykatujen toteuttaminen. Maisema-arkkitehtien ja miljöösuunnittelijoiden koulutuksen käynnistyttyä Suomessa toi mukanaan ammattitaitoisia suunnittelijoita, jotka keskittyivät kaupunkiympäristön kehittämiseen. Suomessa tehtiin mittavia uudistuksia saadakseen kaupunkiympäristöt toimiviksi ja eläviksi kokonaisuuksiksi. (Junttila ym. 2012, 10.) Nykypäivänä kävelykadut ovat yleisiä kaupunkiympäristön suunnittelussa ja niiden perustamiseen keskitytään yhä enemmän. Väljiä katuja muutetaan vain jalankulkua ja pyöräilyä varten ydinkeskusta-alueilla.

5 HYVÄ KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

5.1 Toimiva ja hyvä kaupunki

Hyvä kaupunkiympäristö koostuu hyvästä arkkitehtuurista ja toimivasta kunnallistekniikasta. Kaupunkiympäristö muodostuu erilaisista suunnitelmista, kaava-, liikenne-, katu- ja puistosuunnitelmista. Suunnitelmien oikeanlainen yhteensovittaminen mahdollistaa toimivan ja hyvän kaupunkiympäristön. Hyvä kaupunki on esteetön jokaiselle sen käyttäjälle. Esteettömyydellä tarkoitetaan, että rakennus tai ympäristö on kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja saavutettavissa. (Junttila ym. 2012, 44, 152.)

Kaupunkiympäristön suunnittelun taustalla on toiminnalliset vaatimukset ja tavoitteet. Toiminnallisten toimintojen onnistunut suunnittelu ja toteuttaminen mahdollistavat toimivan kaupunkiympäristön. Hyvä kaupunkiympäristö palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä tasapuolisesti. Kaikkia yksittäisiä käyttäjiä on vaikea miellyttää, mutta hyvä ympäristö palvelee mahdollisimman hyvin suurempaa osaa alueen käyttäjistä. Hyvä kaupunki on yhteisöllinen ja yhdistää ihmisiä. Kaupungin avoimet julkiset tilat tarjoavat kohtaamispaikkoja ja sosiaalisia keskittymiä. Puistot, aukiot, ravintoloiden terassit ja rannat vetävät ihmisiä puoleensa erityisesti lämpiminä kesäkuukausina, jolloin kaupunki alkaa elää eri tavalla kuin muina vuodenaikoina. Hyvä kaupunkiympäristö rakentuu näistä sosiaalista ja vilkkaista julkisista tiloista.

Hyvä ympäristö määritellään usein teknisillä vaatimuksilla, joiden koetaan olevan toimivia ja tyydyttäviä ratkaisuja eri käyttäjäryhmille. Määrittelyä vaikeuttaa kuitenkin, että ihmiset määrittelevät hyvän ympäristön eritavoin yksilöstä riippuen. Mielipiteeseen voivat vaikuttaa esimerkiksi omat mieltymykset, oma elämäntilanne, ikä ja millaiset toivomukset yksilöllä on elinympäristöstään. Toiset kokevat rauhallisen maalaismaiseman hyväksi itselleen, ja toiset hektisen urbaanin ydinkeskustan.

5.2 Viihtyisä kaupunki

Jokainen kokee viihtyisyyden eri asioiden perusteella, joten viihtyisä ympäristö on vaikeasti määriteltävissä. Toinen kokee tietyn ympäristön viihtyisänä, mutta välttämättä toinen ei koe samaa samasta paikasta. Viihtyisyyden lisääminen kaupunkikuvaan on tärkeää. Se lisää kaupungin vetovoimaa ja saa nykyiset sen asukkaat viihtymään omassa asuinympäristössään. Kaikkia ei voida kaupunkiympäristön suunnittelussa miellyttää, mutta suositaan tiettyjä valintoja, joiden oletetaan lisäävän viihtyisyyttä ympäristöön. Viihtyisyyden kokemiseen vaikuttaa myös esteettiset mielitymykset. Kaupungin esteettisyyttä voidaan lisätä esimerkiksi materiaalivalinnoilla, kasvillisuudella tai taiteella.

Kaupungin viheralueilla on positiivinen vaikutus ihmisiin niin viihtyvyyden kuin hyvinvoinnin kannalta. Viherympäristöt vaikuttavat ihmisen psyykkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin. Kaupunkimetsät, puistot ja pihat tuovat virikkeellisyyttä ja maisemallisia elämyksiä. On tutkittu, että viherympäristöillä vietetty aika vähentäisi stressiä. Esimerkiksi ikääntyvälle väestölle viheralueet lisäävät ulkoilumahdollisuuksia ja näin lisääisi fyysistä hyvinvointia. (Haapala, Puolakka & Rannisto 2015, 174–175.)

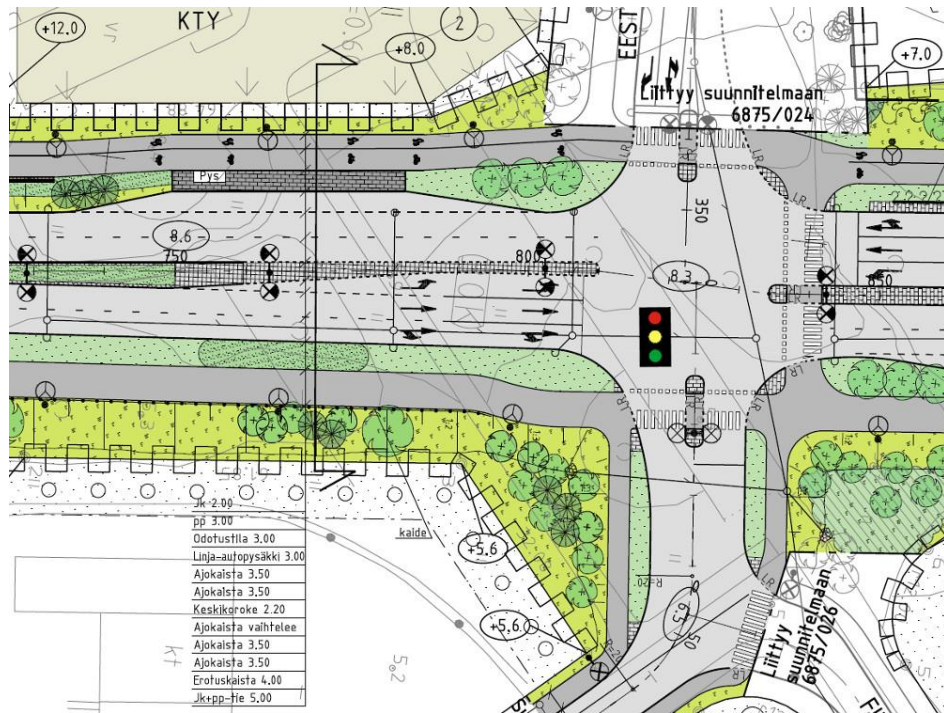
6 KAUPUNGIN JA LIIKENTEEN HARMONIA

6.1 Kaupungin liikennesuunnittelu

Liikennesuunnittelun tavoitteena on huomioida kaikki liikenne- ja liikkumismuodot. Toimivat liikennejärjestelyt tuovat turvallisuudentunnetta, niin autoilijalle kuin jalankulkijalle. Kulkijan täytyy hahmottaa missä voi kulkea, jota suunnittelulla pyritään rajaamaan. Hahmottavuutta voidaan lisätä korostamalla hahmottamista helpottavilla tekijöillä, kuten esimerkiksi käyttämällä erilaisia kadunpäällysteitä tai istutuksia. Ajoneuvoliikenteen lisääntyessä liikennesuunnittelusta on tullut merkittävä osa kaupunkiympäristön suunnittelua. Kevyt liikenne ja ajoneuvoliikenne pyritään erottamaan täydellisesti, jotta kulkeminen on sujuvaa ja turvallista. (Junttila 1995, 47–48.)

Liikenteenohjauksella pyritään helpottamaan liikkumista, säätelemään liikennettä ja lisäämään liikenneturvallisuutta. Järjestelmä on yhtä tärkeä jalankulkijalle kuin ajoneuvoille. Liikenteenohjausjärjestelmään kuuluu muun muassa liikennemerkkit, valo-opasteet pylväineen, viitat, turvakaiteet ja aidat. Myös erilaiset ajoratamerkinät ja pintavaikutukset ovat osa liikenteen ohjausta. Tekniset ohjeet ja määräykset säätelevät liikennettä ja sen ohjausta. (Junttila 1995, 55.)

Liikennesuunnittelu on osana kaavoitusta ja maankäytön suunnittelua. Asemakaavoituksen jälkeen laaditaan tarkempaa liikennesuunnittelua (Kuvio 3). Liikennesuunnittelun tehtävänä on alueellinen ja joukkoliikenteen suunnittelu sekä kaavoituksen yleissuunnittelu. Alueellisessa suunnittelussa selvitetään tarkemmin tarvittavat liikenneyhteydet sekä liikenteen ja ympäristön vuorovaikutukset. Joukkoliikenteen suunnittelu sisältää toiminnan kehitystoiminnot. Liikenteen yleissuunnitelma kattaa koko kaupungin liikenteen yhteiset suunnitelmat. Liikennesuunnittelun osana on myös liikennetutkimukset, joiden avulla selvitetään esimerkiksi liikenneverkon kuormitusta, ajonopeuksia ja pysäköinnistä. (Espoon kaupunki 2018.)



Kuvio 3. Esimerkki liikennesuunnitelmasta (Helsingin Polkupyöräilijät ry 2016)

6.2 Autoliikenteen tarve

Kaupunkikeskustojen suunnittelussa otetaan huomioon merkittävästi autoliikenteen toteutuminen. Autoliikenne on suuri osa kaupunkien elämää. Kaupunkikuvassa vilisee yksityisautoja ja julkista liikennettä. Autoliikenteen tarve lisääntyy mitä isompaan kaupunkikeskittymään mennään. Ihmisten määrä korreloituu suorasti autoliikenteen tarpeeseen. Autolla liikkuminen on monelle tärkeää, koska se on helpoin tapa liikkua oman aikataulun puitteissa ja liikkuminen on nopeampaa kuin jalankulku. Autoilun lisääntyminen tuo mukanaan myös negatiivisia asioita.

Nykyajan asuinympäristöt suunnitellaan autoille myönteiseksi, mutta taas jalankulkijalle epäviihtyisiksi. Autoliikenteen yleisyys näkyy kaupunkitilassa parkkipaikkoina ja erilaisina liikennejärjestelyinä. Autoilua pidetään ekologisesti vahingollisena maaliikennemuotona ja sitä koitetaan minimoida nykyisin yhä enemmän. Melu ja pakokaasu huonontavat ihmisten elämänlaatua sekä liikenneonnettomuuksien riskit kasvavat autoliikenteen lisääntyessä. Negatiiviset vaikutukset

vähentyvät vain autoliikenteen vähentyessä ja nopeuksien laskiessa. Autoliikenteen suurimmat ongelmat tulevat asiattomasta käytöksestä liikenteessä. (Knoflacher 1995, 21–22.)

Liikennepäästöjen vähennyskeinoja on pohdittu, koska ne ovat terveydelle vaarallisia. Pyritään, että kaupunkibulevardeilla olisi mahdollisimman vähän altistumista liikenteen aiheuttamille terveyshaitoille. Tulevalla suunnittelulla pitäisi pyrkiä ottamaan huomioon, ettei altistuminen terveysmyrkyille tulisi lisääntymään. Varsinkaan tulevilla uusilla asuinalueilla. Sähköautot eivät poista päästöjä kokonaan, mutta ne ovat parempi valinta ja niiden toivotaan lisääntyvän katukuvaan. (Yle 2016.) Katujen reunoilla voikin jo nähdä pisteitä, joissa sähköautoja voidaan ladata. Se on selvä merkki siitä, että autoilu on alkanut muuttua ekologisempaan suuntaan.

Nykyisin pohditaan, että kuoleeko kaupunkikeskustat, kun autoliikennettä rajoitetaan. Kävelykeskustat ovat lisääntyneet, mutta ne eivät ole joka kaupungissa toimivia. Tavallisten katujen muuttaessa kävelykaduiksi, ei tarvitse ottaa huomioon esimerkiksi autojen pysäköintimahdollisuuksia. Tila jalankulkijoille lisääntyy. Perinteinen ruutukaava kaupunkikeskustoissa palvelee hyvin autoliikenteen tarvetta. Helppo kulkea autolla keskusta-alueella ja on mahdollisuus päästä lähelle haluttua päämäärää. Suuremmissa kaupungeissa ruuhkaisina aikoina saattaakin olla helpointa kulkea lyhyitä matkoja jalkaisin tai pyöräillen. Autoliikenteen kulkumahdollisuuksien karsiminen ruuhkaisimmissa kaupungeissa voikin olla toimivampi ratkaisu.

6.3 Yksityisautoilu ja julkinen liikenne

Yksityisautoilun liikenteellä tarkoitetaan henkilöautoja, moottoripyöriä ja kuljetusajoneuvoja. Kaupunkikuvassa julkinen liikenne näkyy paikallisjunina, raitiovaunuina ja takseina sekä raide-, linja-auto- ja metrolienteenä. (Junttila 1995, 47.) Yksityisautoilun yleisyys näkyy kaupunkirakenteissa pysäköintipaikkoina osana kadun varsia ja julkisia pihvoja. Julkinen liikenne on yleisesti monipuolista suurem-

missä kaupungeissa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla julkinen liikenne mahdollistaa liikkumisen melkein jokaisena vuorokauden aikana viikonpäivästä riippumatta. Pienemmissä kaupungeissa joukkoliikenteen käyttömahdollisuus kaikkina vuorokauden aikoina on rajallista. Autoliikenteen tarve ohjaa julkisen liikenteen tarjontaa. Yksityisautoilu ja julkinen liikenne ovat osittain eriteltyä toisistaan joissakin kaupungeissa. Erityisesti raide- ja metrolinnoitus on eroteltu muista liikennemuodoista.

Kaupunkirakenteella voidaan ohjata yksityisautoilua. Kaupunkikeskustojen yleistyessä on aloitettu rajoittamaan moottoriajoneuvojen kulkua tietyillä alueilla. Ruuhkaisissa kaupungeissa pyritään suosimaan enemmän julkista joukkoliikennettä. Joukkoliikennettä pidetään ekologisempänä ratkaisuna. Joukkoliikenteelle voidaan suunnitella omia liikenneväyliä, joka tehostaa sen toimivuutta. Moottoriajoneuvot erotetaan muista kaupungin tiloista selkeästi materiaaleilla ja ohjauksella. Joukkoliikenne näkyy merkittävämmän kaupunkirakenteessa kuin yksityisautoilu. Joukkoliikenneverkosto vaatii enemmän tilaa ympäristöltä. Autoilua rajoitetaan kaupungeissa muun muassa hitaammilla nopeusrajoituksilla, ohjausjärjestelmillä ja rakennetuilla hidasteilla. Liikenneverkosto rakentuu tiiviimmäksi ydinkeskustoissa ja se muuttuu väljemmäksi mitä kauemmaksi mennään ruuhkakeskuksista.

6.4 Jalankulkija ja pyöräilijä katukuvassa

Kaupunkien yleisin liikkumismuoto on jalankulku, joka ei ole sidottuna tiettyihin liikennevälineisiin ja väyliin. Jalankulkijoihin voidaan laskea myös pyörätuolilla sekä rattaiden ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat. Kävelykatujen yleistyminen kaupunkikeskustoissa on lisännyt jalankulun lisäksi myös polkupyöräilyä. Kaupunkien suunnittelussa pyritään tekemään jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvalliset kulkuväylät valaistuksineen. Erityisesti riskialueina ovat kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen liittymäkohdat, jotka vaativat huolellista suunnittelua. (Junttila 1995, 53–55.)

Jalankulkua ja pyöräilyä kutsutaan yleisesti kevyeksi liikenteeksi. Kaupungit kirjaavat kevyen liikenteen kehittämishankkeet kaupungin strategiaan suunnitelmiin. Strategiset suunnitelmat sisältävät selkeät määritelmät toimintalinjoista sekä tulevat toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi. Tavoitteet voidaan esimerkiksi jaotella asenteisiin vaikuttamisen ja yhdysrakenteen ja infrastruktuurin näkökulmista. Kaupunkien kevyen liikenteen toteuttamisessa on otettava huomioon erilaiset käyttäjäryhmät. Kaikille käyttäjille on taattava esteetön kulku. Erityisesti liikuntarajoitteisten esteettömään kulku vaikuttaa kaupunkikeskustojen rakenteellisiin valintoihin.

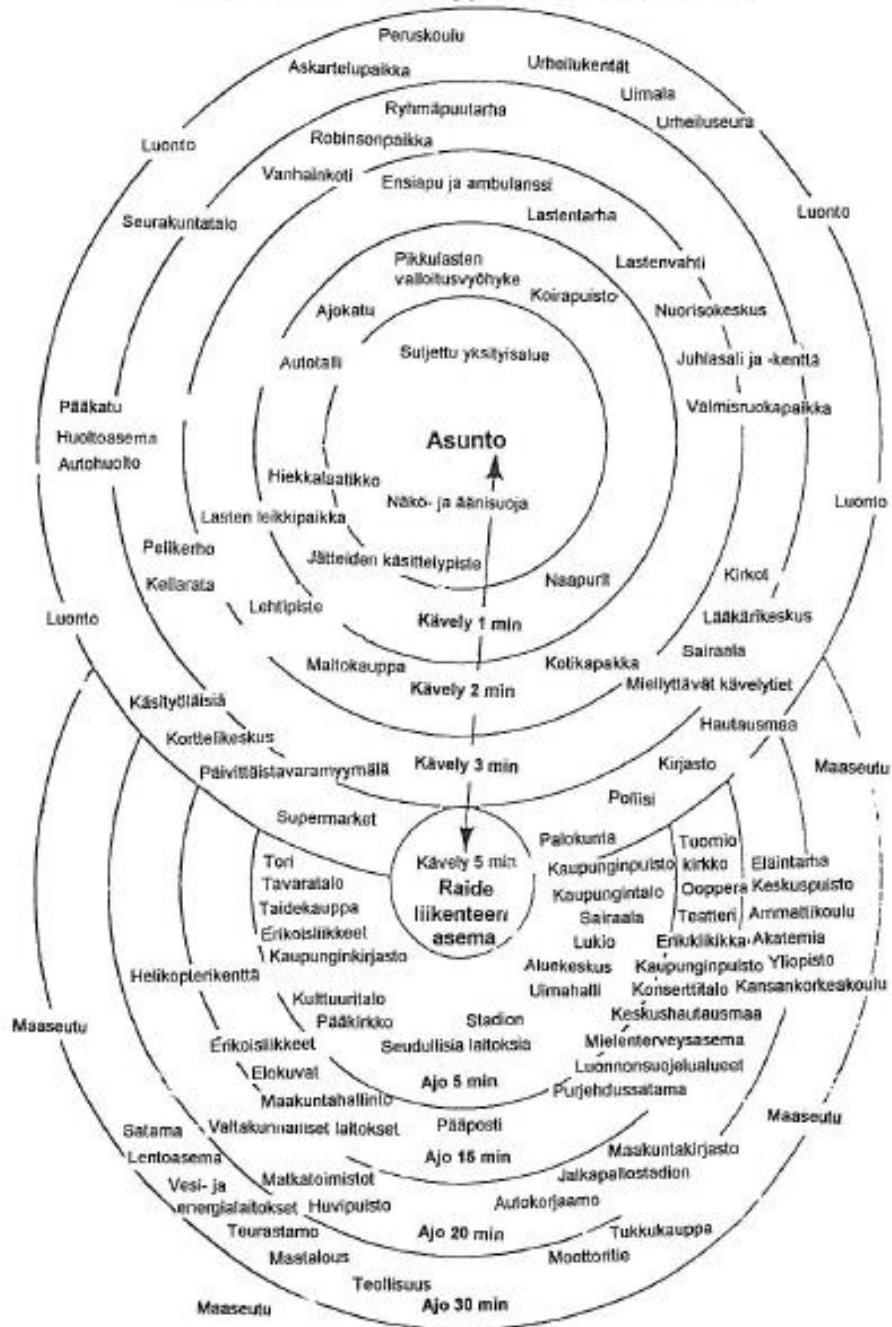
Kevyt väylän eri kulkumuodot voidaan myös erotella omiksi tiloiksi kaupungeissa. Pyöräily ja jalankulku erotetaan erottelukaistalla, tasoerottelulla tai päällysmateriaalierottelulla. Erottelukaista voi olla esimerkiksi istutuksia, puita, korokkeita tai aitoja. Rakenteiden valinnalla otetaan huomioon näkörajoitteiset vaaratilanteet minimoidakseen. Tasoerottelua käytetään ruuhkaisissa keskusta-alueilla, joissa halutaan erotella pyöräväylä ajoradasta. Päällysmateriaalierottelussa valitaan materiaalin kuvointi tai väri eroamaan toisistaan pyöräilyn ja jalankulun väylille. Tätä erottelua käytetään erityisesti kaupunkikeskustoissa. (Liikennevirasto 2014).

6.5 Autoton kaupunkikeskusta

Nykypäivän kaupunkiympäristön suunnitteluun on tullut osaksi lisääntyvissä määrin kävelykadut ja autoliikenteen rajoittaminen ydinkeskusta-alueilla. Täydellinen autottomuus kaupunkikeskustoissa vaatii sen, että tarvittavat palvelut löytyvät lähietäisyydeltä. Jos ihmisen tarvitsemat asiat eivät ole lähietäisyydellä, niin helpoiten hankitaan auto käyttöön. Hyvin suunniteltu kaupunkirakenne palvelee tarvittavan hyvin myös autottomia kaupungin asukkaita. Keskustojen muuttaminen kävelykeskustoiksi voi autioittaa, jos kaupunkirakenne toteutetaan huonosti. Kävelykeskusta vaatii muutoksia, jotta toiminnalliset toiminnot näkyvät kaupunkikuvassa ja alue pysyy eloisana.

Suomessa perinteisiä katuja on muutettu kävelykaduiksi keskeisiltä ruuhkaisilta katualueilta, joita ympäröi kortteleiden monipuoliset palvelut. Isoimmilla kaupungeilla on useina tavoitteena luoda yhteinen kävelykatuverkosto ydinkeskustaan. Kävelykadut irtaannuttavat kevyen liikenteen autoliikenteestä selkeästi. Kävelykadut poikkeavat perinteisistä kaduista muun muassa materiaalivalinnoilla, liikenteen ohjausjärjestelmillä ja kalusteilla. Autoilun rajoittaminen vähentää päästöjä alueella, lisää turvallisuutta jalankulkijalle ja pyöräilijälle sekä luo lisää sosiaalisia kaupunkitiloja läpikulun sijasta. Perinteisten katujen muutos kävelykaduiksi vaatii myös muutoksia tarkempiin liikennesuunnitelmiin ennen itse toteutusta.

Mitä milläkin etäisyydellä kaupungissa



Kuvio 4. Etäisyydet kaupungissa (Knoflacher 1995, 87)

Hyvä kaupunkirakenne tarjoaa ihmisille paljon toimintoja lähietäisyydelle ja lisäksi sitäkin enemmän joukkoliikenneyhteyden päässä. Kuvio 4:ssä on kuvattuna ideaali etäisyys palveluille asunnolta. Näillä etäisyyksillä autottomuus on mahdollista ja alueen asukkaalla on kaikki tarvittavat peruspalvelut noin 5 minuutin kävely-

matkan etäisyydellä. Erikoispalvelut kuten satama ja eläintarha löytyvät raideliikenteen ulottuvilta tai lyhyen ajomatkan päästä. Suurimmissa kaupungeissa keskusta-alueella se toteutuu, mutta pienemmissä kaupungeissa se ei yleensä toteudu kovinkaan hyvin. Suomessa kuvion 4 etäisyydet toteutuvat Helsingin ydinkeskustassa asuessa. Muissa kaupungeissa ei ole käytettävissä samanlaista raideliikennemahdollisuutta. Suurimpien kaupunkien ydinkeskustassa voi toteutua kuitenkin peruspalveluiden tavoitettavuus kuvion 4 mukaisesti.

7 KAUPUNKITILOJEN RAKENTUMINEN ERI KAUPUNGEISSA

7.1 Helsinki

Helsinki on 635 000 asukkaan kaupunki ja se tarjoaa 760 000 ihmiselle työpai-kan. Helsinki on perustettu 1550 Kustaa Vaasan vallan aikana. Kaupungin sijainti valikoitui vesistön läheisyyteen kilpaillakseen vastarannan Tallinnan kaupungin kanssa kauppamarkkinoista. (Helsingin kaupunki 2018b.) Vuosien aikana Helsingin kaupunki on laajentunut ja rakentunut tiheäksi asuinkeskittymäksi. Viime vuosien aikana Helsinki on nykyisin keskittynyt kaupungin kulttuurin, merellisyyden ja vehreyden korostamiseen. Ydinkeskustaa muutetaan yhä enemmän kävelykeskittymäksi ja rakennetaan uusia merellisiä asuinalueita vanhojen käyttämättömien teollisuus- ja satamanalueiden tilalle. (Helsingin kaupunki 2018f.)

Helsingissä on monipuolinen joukkoliikenneverkosto. Verkosto on usean joukkoliikennemuodon kokonaisuus, jonka perustan muodostaa raide- ja linja-autoliikenteen runkoyhteydet. Syöttöyhteytenä runkolinjoille toimivat liikennerakenne. Helsingin kaupungin tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen ympäristöystävällisyyttä lisäämällä raideliikennettä ja linja-autoliikenteessä suositaan vähäpäästöisempää kalustoa. Joukkoliikenteen perusratkaisut suunnitellaan kaavoituksessa. (Helsingin kaupunki 2017a.)

Liikkumismuodoista kävely on tärkein Helsingin ydinkeskustassa. Keskusta-alueelle tavoitteena on luoda laaja ja yhtenäinen kävelyalue. Vuonna 1989 Helsingissä hyväksyttiin kävelykeskustan yleissuunnitelma, jonka jälkeen keskustaympäristöön aloitettiin toteuttaa kävelykatuja. Kävelykatujen perustamismahdollisuuksia on lisännyt ydinkeskustan maanalaiset pysäköintipaikat ja huoltoliikenteet. (Helsingin kaupunki 2017d.) Helsingin kaupunki on myös panostanut pyöräilymahdollisuuksiin. Keskusta-alueella voi myös sujuvasti liikkua polkupyörällä. Helsingin kaupunki on lisännyt vuokrattavia polkupyöriä keskeisille keskusta-alueille. Polkupyörän voi vuokrata käyttöön halutulle aikavälille.

Helsingin kaupunki laatii vuosittain kaupunkiympäristön tarkempia kehittämissuunnitelmia, kuten aluesuunnitelmia, luonnonhoitosuunnitelmia, vesihuollon kehittämissuunnitelmia, katu- ja puistosuunnitelmia sekä hoito- ja kehittämissuunnitelmia. Suunnitelmat ovat nähtävissä Helsingin kaupungin sivuilla ja alueiden asukkailla on mahdollisuus vaikuttaa suunnitelmien toteutukseen kyselyiden avulla. Aluesuunnittelut ovat kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymiä yhtä tai useampaa kaupunginosaan kohdistuvia suunnitelmia. Aluesuunnittelun tavoitteena on katu- ja viheralueiden palveluiden, rakenteiden ja kalusteiden kehittäminen. Luonnonhoitosuunnitelmat sisältävät virkistysalueiden hoidon suunnittelun. Katu- ja puistosuunnitelmat ovat kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymiä rakennettujen katujen ja puistojen kehittämissuunnitelmia. Hoito- ja kehittämissuunnitelmat laaditaan ympäristön arvokkaisiin kokonaisuuksiin. (Helsingin kaupunki 2018c.)

7.1.1 Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät

Helsingin kaavoitusta kehitetään jatkuvasti. Helsingin yleiskaava laaditaan yleensä noin kymmenen vuoden välein. Viimeisin voimassa olevan yleiskaava on tullut voimaan 2007 ja uuden yleiskaavan laatiminen on aloitettu 2012. Helsingin asemakaavoituksen laatiminen kestää yleensä vuodesta useaan vuoteen. (Helsingin kaupunki 2017b.) Suunnitteilla oleviin kaavoihin ja liikennesuunnitelmiin voi vaikuttaa suunnittelun aikana ja niiden etenemistä voi seurata Helsingin karttapalvelussa. Karttapalvelusta löytyvät kaikki käynnissä olevat kaavahankkeet ja tällä hetkellä voimassa olevat asemakaavat. Suuret suunnittelu- ja rakennushankkeet Helsingin alueella kestävät noin 10–20 vuotta. (Helsingin kaupunki 2018a.)

Helsingin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutumishjelman sekä kaupungin strategiaohjelman. Kaavoituksen tavoitteet perustuvat näihin hyväksytyihin ohjelmiin. Tavoitteena on tuottaa joka vuosi keskimäärin 5 500 uutta asuntoa, jotka sijoittuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksine varrelle. Täydennysrakentaminen ja uudet asuinalueet pyritään sijoitta-

maan jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, joka edistää osaltaan ilmastomuutoksen torjuntaa. Helsingin kaupunki pyrkii suunnittelulla myös parantamaan liikennejärjestelmää sekä edistämään liiketoimintaa, jotta työpaikat ja yhteisöverokertymä turvataan. Kaupunginvaltuuston asettamien tavoitteiden lisäksi kaavoitusta ohjaa Uudenmaan maakuntakaava sekä maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) sekä maankäyttö- ja rakennusasetus (MRA). (Helsingin kaupunki 2017c.)

Helsingin kaupunkisuunnittelu painottuu tällä hetkellä aikaisempaa hitaamman kulkemisen suunnitteluun. Suunnittelussa pyritään keskittymään alle 60km/h liikumisen kehittämiseen keskusta-alueella. Helsingin uudisrakentamisen asunto- ja työpaikka-alueet sijoittuvat pääsääntöisesti raideyhteyksien varrelle (Junttila ym. 2012, 9). Tällä hetkellä merkittävimmät suunnitteilla olevat alueet ovat Keski-Pasila, Kruununvuorenranta, Jätkäsaari ja Kalasatama. Alueille on suunnitteilla muun muassa asuntojen täydennysrakentamista ja palveluiden kehittämistä. Keskusta-alue on myös kehityskohteena. Kävelykeskustaa on tarkoitus laajentaa ja uudistaa liikekortteleita. (Helsingin kaupunki 2017b.)

Helsingin kaupungilla on tällä hetkellä valmisteilla strategisia liikennesuunnitelmia. Suunnittelussa ovat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, liikenneturvallisuuden parantaminen, autoliikenteen parantaminen ja älyliikenne. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään kehittämistavoitteet ja määritellään tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. Liikenneturvallisuuden osalta on tarkoitus päivittää koko Helsingin nopeusjärjestelmä. Autoliikenteen verkkoselvityksessä tarkastellaan autoliikenneverkoston sujuvuutta. Helsinki osallistuu kansainväliseen älyliikenteeseen liittyvään hankkeeseen, jossa tutkitaan robottiautojen vuorovaikutuksia ympäristön luomiin haasteisiin. Tarkempaan aineistoon voi perehtyä Helsingin karttapalvelussa. (Helsingin kaupunki 2018e.)

Helsingin kaupunki pyrkii pyöräliikenteen edistämiseen. Tavoitteena on vuoteen 2020 mennessä lisätä pyörämatkojen osuutta 15 prosenttiin Helsingin alueella. Vuonna 2016 pyörämatkojen osuus on ollut 10 prosenttia. Pyöräliikenneverkos-

ton kehityksen taustalla on väestönkasvu, joka lisää pyöräliikenneväylien tarvetta. Kaupunginhallitus on hyväksynyt vuonna 2014 pyöräilyn edistämishojelman, joka tähtää pyöräilyn turvallisuuteen ja esteettömyyteen. Erityisesti kehityskohteena on pyöräväylät. (Helsingin kaupunki 2018d.)

7.1.2 Kaupungin yleisilme ja autottomuus

Helsinki on vilkas ja tiivis kaupunki. Keskusta-alue ulottuu laajalle alueelle ja noudattaa suurimmalta osalta perinteistä ruutukaavaa korttelien sijoittumisessa. Keskusta-alueella sijaitsee monia puisto- ja muita viheralueita, jotka tuovat muuten betoniseen ilmeeseen mielekkyyttä. Ydinkeskusta on täynnä erilaisia kahviloita, ravintoloita, vaateliikkeitä ja muita palveluja. Helsingissä on monipuolinen ja toimiva joukkoliikenne. Katukuvassa vilisee raitiovaunu- ja linja-autoliikennettä ja lankulkijoiden lisäksi.

Helsingin ydinkeskusta jakautuu erityyppisiin alueisiin, viherverkostoihin, asuin- ja liikekortteleihin. Ydinkeskustan läheisyydessä sijaitsee satama-alue, joka lisää keskustan monipuolisuutta. Sataman läheisyys toimii monen helsinkiläisen ja turistin vapaa-ajanviettoalueena. Etelärannan sataman läheisyydessä on kaksi suurempaa viheraluetta, Kaivopuisto ja Esplanadin puisto. Puistoalueet ovat ruuhkaisia varsinkin kesäisin. Kaupungin erilaiset alueet tarjoavat hyvin toimintoja eri käyttäjäryhmille.

Helsingin keskustassa on hyvät kulkuyhteydet niin pyöräilijälle kuin jalankulkijalle. Ydinkeskustasta löytyy pyöräilijöille omat kulkuväylänsä. Rajatut kulkuväylät takaavat esteettömän kulun pyöräilijälle, jotta vältetään yhteentörmäykset autoliikenteen ja jalankulkijoiden kanssa ruuhkaisessa keskustassa. Erityisesti keskustakadun leveä kävelykatu tuo viihtyvyyttä jalankulkijalle. Keskustakatu on pysynyt eloisana monien tarjolla olevien liikekeskusten ja ravintoloiden terassien vuoksi.

Helsingin kaupunkirakenne puoltaa autottomuutta hyvin. Helsingin keskusta on rakentunut toimivaksi ja tiiviiksi alueeksi, joka tarjoaa monelle asukkaalle tarvitta-

vat palvelut lähietäisyydelle. Helsingin keskusta-alueella ja sen alueiden asukkaat pärjäävät hyvin ilman autoa. Kaikki peruspalvelut löytyvät pienen matkan päästä. Autottomana pärjää myös hyvin kauempienkin lähiöiden asukkaana, koska Helsingissä on kokonaisuudessaan hyvin toimiva joukkoliikenneverkosto. Joukkoliikenne mahdollistaa liikkumisen melkein jokaisena vuorokauden aikana. Helsingin keskusta-alueelta löytyy tällä hetkellä useampi kävelykatu, kuten Keskuskatu, Sofiankatu, Kluuvikatu sekä osittain Kalevankatu ja Mikonkatu.

Kaupunkisuunnitteluvirasto laati tavoitteet keskustan katujen kehittämiseksi. Lähtökohtana oli rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö. Ydinkeskustassa aloitettiin vuonna 2005 merkittävin jalankulkukatuun liittyvä hanke. Hankkeen kohteena oli Keskuskatu (Kuvio 5), joka on kahden korttelin mittainen katu. Katu sijaitsee keskeisellä paikalla ydinkeskustassa. Tavoite oli luoda Helsingin ensimmäinen kävelykatu, joka muodosti muiden lähialueiden, Aleksanterinkadun ja Kluuvikadun kanssa laajan jalankulkuverkoston. Yhdistäminen muodosti laajan kävelykeskustan, jota ympäröivät lähikortteleiden palvelut. Keskuskadun kävelykatu muodostui osittain Stockmann -kauppakeskuksen päälle ja kadulle toteutettiin lumen sulatusjärjestelmä. (Junttila ym. 2012, 41–42.)



Kuvio 5. Keskuskadun kävelykatu (Junttila ym. 2012, 41)

7.2 Rovaniemi

Rovaniemi on noin 62 000 asukkaan asuinpaikka ja Lapin pääkaupunki. Rovaniemi on perustettu alun perin 1960, jonka jälkeen 2006 Rovaniemeen yhdistettiin maalaiskunta muodostaen laajapinta-alaisen kaupungin. Rovaniemi on pinta-alaa vertaillen Euroopan suurin kaupunki. Rovaniemi rakentuu kaupunkikeskuksesta ja laajasta maaseudusta lukuisina kylineen. Rovaniemellä voi kokea vilkkaan keskustaelämän ja perinteisen Lapin luonnon. (Rovaniemen kaupunki 2018d; 2018e) Rovaniemen yksi merkittävistä vetovoimista on opiskelijoille tarjolla olevat monipuoliset opiskelumahdollisuudet yleissivistävistä perusopinnoista yliopistokoulutuksiin. Merkittävä elinkeino Rovaniemellä on turismin lisääntyminen. Turismia lisää esimerkiksi imago joulupukin virallisena kotikaupunkina.

Rovaniemen asuntotarjonta on monipuolista ja sijoittuu erityyppisiin asuinympäristöihin. Rovaniemen kaupungin väestö on arvioitu kasvavaksi 3 000 hengellä ja yleiskaavaan on varattu asuinympäristöjen laajenemisalueita. Tavoitteena on rakentaa lisää asuinrakennuksia kasvavan väestön vuoksi. Rovaniemellä yleensä rakennetaan vuosittain keksimäärin noin 200 rivitaloa, 160 kerrostaloasuntoa ja 50 loma-asuntoa. (Rovaniemen kaupunki 2018b.)

Rovaniemen kaupungilla on ollut viime aikoina ajankohtaisena joukkoliikenteen uusiminen ja kaupunki on ottamassa vastuun Rovaniemen linja-autoliikenteen järjestämisestä kesäkuussa 2018. Aiemmin joukkoliikenteestä on vastannut useampi yritys. Rovaniemen kaupunki vastaa jatkossa linja-autojen linjasuunnittelusta, aikatauluista ja hinnoittelusta. Muutoksia on tulossa muun muassa linja-autojen kulkureitteihin ja lippuhintoihin. (Rovaniemen kaupunki 2018f.)

Rovaniemen kaupunki on mukana alueellisten palvelujen ja asukastoiminnan kyliäviestintähankkeessa, joka liittyy EU:n maaseuturahaston osarahoituksen Manner-Suomen maaseudun kehittämisohjelmaan. Hankkeen tavoitteena on parantaa kylien sisäistä ja välistä viestintää sekä lisätä kylien välistä yhteisöllisyyttä ja yhteistyötä. Hanke edistää yhdessä tekemistä ihmisten välillä sekä kylien vetovoimaa ja elinympäristön kehittämistä. (Rovaniemen kaupunki 2018c.)

7.2.1 Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät

Rovaniemen kaupungissa on oma maakuntakaavansa, jonka on laatinut Lapin liitto. Rovaniemen maakuntakaavan vahvistanut ympäristöministeriö vuonna 2001. Kaava-alue on suurimmaksi osaksi kaavoitettu maa- ja metsätalous alueeksi sekä maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi. (Lapin liitto 2018). Rovaniemen alueesta tällä hetkellä on 18 voimassa olevaa osayleiskaavaa, kuten esimerkiksi keskusta-alueesta on laadittu osayleiskaava. Tällä hetkellä on myös kolme muuta osayleiskaavahanketta. Muun muassa Narkauksen kaivosalueesta on tekeillä osayleiskaava. Rovaniemen kaupungin alueelta on laadittu asemakaavat keskusta- ja sen lähialueista sekä hieman kauempaa Pohtimolammelta ja Muurolasta. Eri puolilta kaupunkia on myös laadittu ranta-asemakaavoja. Rovaniemen kaupungin karttapalvelussa on nähtävillä voimassa olevat kaavat ja kaavatorilta löytyvät vireillä olevat kaavahankkeet. (Rovaniemi 2018a; 2018g).

Rovaniemen kaupunki on laatinut maankäytön ja asumisen toteuttamisohjelman (MAATO), joka sisältää kaavoituskatsauksen. Toteuttamisohjelma on osa strategista kaavoitusta ja se laaditaan vuosittain. Kaavoituskatsaus sisältää strategiset kaavat ja viitesuunnitelmat sekä muun kaavoituksen, yksityisten mailla olevat kaavahankkeet ja lainvoimaiset kaavat. Kaavoituskatsaus kuuluu MRL7 §:n perustuvaa kunnan lakisääteiseen tehtävään. Kaupunginhallituksen tehtävä on hyväksyä MAATO. (Rovaniemen kaupunki 2016.)

7.2.2 Kaupungin yleisilme ja autottomuus

Rovaniemen ydinkeskustan palvelut ovat tiiviisti ja niitä ympäröi kerrostaloasuin-kortteleita. Keskusta-alueen korttelit sijoittuvat ruutukaavan mukaan ja uusia asuinrakennuksia ollaan rakentamassa ydinkeskustan tuntumaan. Keskusta-alue on pieni ja viihtyisä. Erityisesti talviaikaan keskustaan luodaan jouluihin tunnelma valaistuksella ja kaupunki vilisee turisteja. Kaupungin keskusta rakentuu niin, että peruspalvelut löytyvät ydinkeskustasta, mutta suuremmat ruokakaupat

ja muut palvelut löytyvät kauempaa. Keskusta-alueen viherverkosto sijoittuu pääosin läheisen joen rannalle. Rovaniemen merkittävimmät maamerkit ovat silta, Jätkänynttilä ja kaupungin läpi virtaava Kemijoki. Rovaniemen keskustan talvi- ja jouluvalaistus on yksilöllinen ja tyylikäs. Rovakadun ja Koskikadun valaistus palkittiin vuonna 2009 New Yorkissa järjestetyissä GE Edison Award -kilpailussa Special Citation -palkinnolla (Junttila ym. 2012, 36).

Rovaniemi sijaitsee hyvien kulkureittien varrella. Rovaniemen keskustan läheisyydessä kulkeva vilkas leveäkaistatie, joka on monen Pohjois-Lappiin kulkevan autoilijan kulkureitti. Rovaniemen paikallisliikenne on paikoin toimivaa ja riittävää alueesta riippuen. Joukkoliikenneverkko palvelee hyvin erityisesti keskusta-alueelta kouluille. Toisilla alueilla taas joukkoliikennemahdollisuudet ovat rajalliset. Joukkoliikenteen reitit ovat kuitenkin muuttumassa lähikuukausien aikana. Keskustan läheisyydessä on monia ulkoilumahdollisuuksia sekä liikkuminen autolla ja kävellen on otettu hyvin huomioon. Luonnon läheisyys lisää viihtyvyyttä ja monipuolisuutta kaupunkiympäristöön. Rovaniemen ydinkeskustan kävelykatu on merkittävä kokoontumispaikka ja ajanviettopaikka. Kesäisin Koskikatu on toisinaan vilkas kävelykadun ravintoloiden terasseja myöten. Rovaniemen kaupunkirakenteen valttikorttina on monentyyppinen asuinympäristömahdollisuudet. On mahdollista asua aivan keskustan lähietäisyydellä, mutta myös samalla vähän väljemmin ja rauhallisella alueella esimerkiksi Kemijoen tai Ounasjoen varrella.

Rovaniemen keskusta-alueella on yksi kävelykatu, Koskikadun keskustan puoleinen osuus (Kuvio 6). Kävelykatu sijaitsee keskeisellä sijainnilla aivan ydinkeskustassa. Kävelykatua laajennettiin ja lähikaduille varmistettiin esteetön kulku. Kävelykatu eroteltiin materiaalivalinnoilla ja kalusteet valittiin kaupungin vanhojen talojen henkeen puumerkein. (Junttila ym. 2012, 34.) Kävelykatu yhdistää useamman kadun Koskikadulle, mutta keskusta-alueella ei ole muuten sen laajempaa kävelykatuverkostoa.



Kuvio 6. Koskikadun kävelykatu (Lumo 2018)

Rovaniemen kaupunkia ei voi sanoa aivan autottomaksi kaupungiksi. Peruspalvelut löytyvät keskusta-alueen asukkaalle lähietäisyydeltä, mutta isommat ruoka-kaupat, huonekalukaupat ja muut palvelut löytyvät kauempaa jolloin joukkoliikenteen ja yksityisautoilun tarve lisääntyy. Joukkoliikenne ei ole kovin toimivaa tiettyillä alueilla, joten yksityisautoilu on toimivampi ratkaisu. Palveluiden hajautus lisää autoliikennettä. Keskustasta kauempien asuinalueiden läheisyydestä ei välttämättä löydy peruspalveluita, vaan ne ovat sijoittuneet pääsääntöisesti ydinkeskustaan tai isoille markettialueille Saarenkylään tai Teollisuustien varrelle.

7.3 Lahti

Lahden kaupunki on vuonna 1905 perustettu ja 120 000 asukkaan kotikaupunki. Lahti on tällä hetkellä yksi suurimmista kaupungeista Suomessa. Vuonna 2016 viereinen kunta, Nastola liitettiin osaksi Lahden kaupunkia muodostaen uuden Lahden kaupungin. Lahtea pidetään kansainvälisesti arvostettuna urheilukaupunkina ja luonnonläheisenä asuinympäristönä. Lahti on monipuolisen asumisen

kaupunki ja sijoittuu hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Lahden kaupunki pyrkii tekemään energiatehokkaita päätöksiä huomioon ottaen ympäristön ja asukkaat. Lahti sijoittuu Vesijärven rannalle ja kaupunki kuuluu Päijät-Hämeen maakuntaan. Lahti tunnetaan Salpausselästään ja mäkihyppytorneistaan, jotka toimivat Lahden merkittävinä maamerkkeinä. (Lahden kaupunki 2018c; 2018e.)

Lahden kaupunki laatii strategiset suunnitelmat kaupunkiympäristön kehittämiseksi. Strategian tavoitteena on kehittää keskusta-alueen vetoivoimaa ja asuin-ympäristöjen viihtyvyyttä sekä kehittää tiivistä, kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta, julkista ja kevyen liikenteen järjestelmää. Ydinkeskustasta halutaan muodostaa laaja kävelykeskusta ja vähentää henkilöautoliikennettä. (Lahden kaupunki 2013). Tavoitteena on kasvattaa parannuksilla joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn osuutta liikkumismuotona. Liikennesuunnittelulla on tarkoitus pyrkiä tavoittelemaan turvallista, esteetöntä ja toimivaa kulkuyhteyttä. Lahdesta löytyy laajat jalankulku- ja pyöräliikenneverkostot. (Lahden kaupunki 2018g.)

Lahden kaupungin tavoitteena on olla ympäristökaupunki. Lahden kaupunki eteni finaaliin Euroopan vihreä pääkaupunki 2019 -kilpailussa. Seuraavaksi Lahden on tarkoitus osallistua seuraavaksi järjestettävään Euroopan vihreä pääkaupunki 2020 -kilpailuun. Kilpailu on Euroopan komission järjestämä, jonka tavoitteena on valita vuosittain monipuolisesti ympäristötavoitteita edistänyt kaupunki. Euroopan komissio kiinnittää arvioinnissaan huomiota ilmastonmuutoksen torjuntaan ja siihen sopeutumiseen sekä paikallisliikenteeseen, kestäväan maankäyttöön, viheralueisiin, luontoon, luonnon monimuotoisuuteen, ilmanlaatuun, meluun, jätehuoltoon, vesihuoltoon, jätevesihuoltoon, ekoinnovaatioihin, kestäväan työllisyyteen, energiatehokkuuteen ja ympäristöasioiden hallintaan. (Lahden kaupunki 2018d.)

7.3.1 Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät

Lahden kaupungin kaavoitusta uudistetaan aika ajoin. Joka vuosi Lahdessa on vireillä noin 60 erilaista asemakaavahanketta. Lahden kaupunki julkaisee vuoden

alussa kaavoituskatsauksen, jossa esitellään vireillä olevat muutoskohteet. Lahdessa kaavoitukseen voi vaikuttaa osallistumalla julkisiin kaavaluonnoksien ja kaavaehdotusten esittelytilaisuuksiin sekä yksityiset tahot voivat myös vaikuttaa kaavoitukseen hakemalla kaavahakemuksella muutosta asemakaavaan. Lahden asemakaavaa laaditaan neljän vuoden syklillä. (Lahden kaupunki 2018a.)

Lahdessa kaavoituksen tavoitteena on kaupungin kehittyminen kestäväksi ja seudullisten yhteisten hankkeiden toteuttaminen. Lahdesta löytyy keskustan kehittämisyhmä. Lahdessa on tällä hetkellä osallistumisvaiheessa Lahden suunta -projekti. Se sisältää yleiskaavan ja kestävän liikkumisen suunnitelman. Työn tavoitteet on jo hyväksytty kaupunginvaltuustossa ja vuoden 2018 aikana on tarkoitus laatia yleiskaavaluonnos. Lahden suunta -projekti toteutetaan yhteistyössä kaupunkilaisten kanssa. Projektin tarkoituksena on hahmottaa kaupungin toimintaa kokonaisuutena ja kehittää sitä. Suunnittelussa otetaan huomioon kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja autoilu. Projektin tavoitteena lisätä asukkaiden innokkuutta kävelyn ja pyöräilyyn autoilun sijasta. Projektin aikana kaupungin asukkailla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa asioihin. 2018 kevään aikana järjestetään avoimia työpajoja, joissa voi kertoa mielipiteitä kehittävästä asioista. Projektin valmistuessa, se menee lopulta 2020 kaupunginvaltuuston päätettäväksi. (Lahden kaupunki 2018b, 3; 12–13.)

Lahden eri kaupunginosia uudistetaan suuresti tällä hetkellä. Muutoskohteissa vanhoja rakennuksia ja ympäristöjä uudistetaan sekä rakennetaan uutta. Rakennettaviin kohteisiin rakennetaan uusia katuja ja vanhoja liikennejärjestelyjä muutetaan vastaamaan uudiskohteiden käyttöä. Muutoskohteet mahdollistavat myös uusien liiketoimintojen kehittymisen. (Lahden kaupunki 2018f.) Lahden keskustan alueen läheisyydessä on yksi suurempi uudistuskohde, joka muuttaa liikennejärjestelyjä, tilan käytön ja alueen yleisilmeen täysin. Hanke kohdistuu Ranta-Kartanon alueelle, jota ollaan jo aloitettu muuttamalla tiestön järjestäytymistä. Suunnittelussa on tulevan Ranta-Kartanon alueen vierestä myös rantaraitti ja satama-alue. Lisäksi tämän vuoden aikana on suunnittelussa Paavolan kampusalueen tuleva rakentamalla monipuolistaminen, joka vaatii asemakaavamuutoksen. (Lahden kaupunki 2018b, 4–5.)

7.3.2 Kaupungin yleisilme ja autottomuus

Lahden kaupunki on vilkas kaupunkikeskittymä. Keskusta-alue tarjoaa monipuolisia palveluita ja ajanviettopaikkoja. Keskustan läheisyydestä löytyy viihtyisiä puistoalueita ja urheilumahdollisuuksia. Lahden kaupungin merkittävämmät maamerkit ovat satama-alue, Salpausselät ja urheilukeskuksen hyppyrimäet. Varsinkin satama-alue vetää puoleensa kesäisin ihmisiä. Sataman tuntumassa sijaitsee Järvinäköalan omaavia uudempia asuinkeuhkaloja. Lahti on kesäkaupunki, joka ”herää henkiin” aina kesäisin. Puistot, satama ja viheralueet ovat vilkkaita ajanviettopaikkoja kesäisin.

Lahden kaupungin keskustassa on yksi kävelykatu, Rautatiekadun eteläosa (Kuvio 7). Lahden ydinkeskustaan on ollut suunnitteilla muitakin kävelykatuja, mutta vielä ne eivät ole toteutuneet. Ainoastaan Rautatiekadun leikkaava Aleksanterinkatu on osittain muunnettu yksisuuntaiseksi ja yksityisautoilua on rajoitettu. Ydinkeskustan tuntumaan rakenteilla olevan Ranta-Kartanon alueen korttelit sijoittuvat tulevan kävelykadun varrelle. Ranta-Kartanon vuoksi ollaan tekemässä suuria muutoksia alueelle. Liikennejärjestelyt muuttuvat niin, että alueen pysäköintiä ja autoilua rajoitetaan sekä vilkas Jalkarannankadun sijaintia siirretään.



Kuvio 7. Rautatiekadun kävelykatu (Etelä-Suomen Sanomat 2012)

Lahti palvelee suhteellisen hyvin autottomuutta ydinkeskustan tarjonnallaan. Lahden ydinkeskusta-alueella peruspalvelut ja joitakin erikoispalveluita löytyvät lyhyen matkan säteeltä. Ruuhkaiseen kaupunkitilaan lisääntyy kevyelle liikenteelle tilaa. Lähiaikoina valmistuva Ranta-Kartanon alueen kävelykatu rajoittaa lisää keskusta-alueen autoilua Rautatienkadun lisäksi. Lahden keskusta-alueella on hyvin huomioitu sekä kävelijä että pyöräilijän tila. Ruuhkaisella ydinkeskustan halkaisevalla Aleksanterinkadulla ja Vapaudenkadulla sijaitsee pyöräilijälle omat eritellyt kulkuväylät.

7.4 Mikkeli

Mikkeli on noin 55 000 asukkaan kaupunki (Tilastokeskus 2018). Mikkelin kaupunki on perustettu vuonna 1838 Etelä-Savoon. Mikkeli on yhdistelmä Järvi-Suomen maaseutuelämää ja urbaania kaupunkielämää. Kaupunki tarjoaa monipuoliset vapaa-ajanmahdollisuudet ja laadukkaat peruspalvelut. Mikkeli on merkittävä matkailun kohde sekä metsäteollisuuden ja luomutuotannon keskittymä. (Mikkelin kaupunki 2018g.)

Mikkeli kehittää kaupunkirakennettaan erilaisilla suunnitelmilla. Mikkelin kaupunki laatii strategiasuunnitelman väliajoin kaupungin kehittämiseksi. Uusi strategialle on tällä hetkellä tekeillä ja sen on tarkoitus valmistua 2021 mennessä. Strategian tavoitteena on lisätä kaupungin menestystä, kilpailukykyä ja elinvoimaa sekä lisätä asukkaiden hyvinvointia ja osallisuutta. Hanketta ohjaa kaupunginhallitus ja sen hyväksyy lopulta kaupunginvaltuusto. (Mikkelin kaupunki 2018a.)

Mikkelin kaupungin katujen suunnittelua ohjaa asemakaavat ja liikenteen yleissuunnitelmat. Katujen suunnitteluhankkeilla tavoitteena on luoda perusedellytykset asumiselle, teollisuudelle ja liiketoiminnalle. Suunnitelmissa otetaan huomioon turvallisuus, taloudellisuus ja liikenneverkon sujuvuus. Katujen rakennuttaminen suoritetaan monien eri toimijoiden kanssa ja katusuunnitelmat tulevat pääosin ulkoiselta taholta. Suunnitelmien hankintaa ohjaa Mikkelin kaupungin hankintaohje ja hankintalaki. (Mikkelin kaupunki 2018d.)

Mikkelin kaupungin liikennesuunnittelusta, rakentamisesta ja tieverkon ylläpidosta vastaa Pohjois-Savon ELY-keskus ja liikennevirasto. Mikkelin kaupunki vastuulla on asemakaava-alueiden kaduista. Mikkelin alueen yleiset tieverkon suunnitteluhankkeet ovat Mikkelin kaupungin omia hankkeita tai valtion hankkeita. Mikkelin kaupunki seuraa jatkuvasti katujen liikenneturvallisuutta ja suorittaa kehitystoimenpiteitä tarpeen mukaan. Mikkelin kaupungin liikennesuunnitteluun voi halutessan lähettää liikenneturvallisuusaloitteita palautelomakkeen avulla Mikkelin kaupungin sivuilla. (Mikkelin kaupunki 2018e.)

Mikkelin kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymät viheralueiden suunnitelmien tavoitteina ovat esteetön, virikkeellinen ja viihtyisä kaupunkiympäristö. Osittain Mikkelin kaupungin puistojen ja viheralueiden yleis- ja rakennusuunnitelmat tulevat ulkoiselta taholta. Vihersuunnitelmilla pyritään lisäämään kaupunkiympäristön vetovoimaa sekä viheralueiden arvon säilyttäminen ja lisääminen. Suunnittelun kohteiden kilpailutus toteutuu huomioon ottaen hankintalain ja Mikkelin kaupungin hankintasäännön. (Mikkelin kaupunki 2018g.)

7.4.1 Kaavoitustilanne ja tulevat kehitysnäkymät

Yleiskaavoituksesta vastaa kunta ja sen hyväksyy Mikkelin kaupungin osuuteen liittyen kaupunginvaltuusto. Mikkelin kaupungin kattava yleiskaava on hyväksytty 1990, mutta sitä on täydennetty osayleiskaavoilla myöhemmin. Tällä hetkellä on tekeillä uusi Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava, jonka on tarkoitus tulla voimaan 2040. Osayleiskaavan on tarkoitus tutkia asumisen, työn ja virkistyksen sijoittumista Mikkelin kaupungin alueella. Yleiskaavaan suunnittelu ja kaavan toteutuminen kestää yleensä 10–20 vuotta. Mikkelin kaupungin asemakaavoituksesta vastaa kaupunkisuunnittelun osasto. Tehtäviin kuuluu maankäytön suunnittelu, lupa-asioiden valmistelu sekä kaupunki- ja maisemakuvan vaaliminen. Asemakaavan tai asemakaavan muutoksen laatimisessa Mikkelin kaupungilla kestää Mikkelin kaupungilla vähintään vuoden ja vaativammat kaavoitukset voivat kestää useitakin vuosia. (Mikkelin kaupunki 2018b; 2018h.)

Vuonna 2012 on aloitettu laatimaan Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040, jonka kaavaluonnos on ollut nähtävillä keväällä 2017. Osayleiskaavan tavoitteena on laatia Mikkelin kaupungin maankäytölle suuntaviivat perustuen väestömäärän kasvuun. Kaavaa varten on tehty tähän mennessä selvityksiä muun muassa liikenteen, ekosysteemipalveluiden ja valtatie 5 vetovoimakohteiden osalta. Kaavaluonnoksen rakenne käsittää seitsemän erilaista teemakarttaa. Kartat ovat laadittu ottaen huomioon yleiskaavan sisältövaatimukset, saadun palautteen ja kaavan tavoitteet. Osayleiskaavan päätavoitteena on tiivistää keskustaa, elinkeinoelämän toimintaedellytyksien vahvistaminen, luonnon ja kulttuuriarvojen vaaliminen sekä kehittää Saimaan rantoja, kävely- ja pyöräilyverkkoa. Kaavaluonnos on nähtävillä tällä hetkellä Mikkelin karttapalvelussa. Mikkelin kaupunki julkaisee vuosittain kaavoituskatsauksen, jossa esitellään vireillä olevat ja tulevat kaavahankkeet. (Mikkelin kaupunki 2018c; 2017.)

7.4.2 Kaupungin yleisilme ja autottomuus

Ydinkeskusta on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö, jossa on viihtyisiä julkisia kaupunkitiloja ja moderneja palveluja. Mikkelin kaupungin keskusta on uudistettu yhdessä kaupungin asukkaiden ja alueen yritysten kanssa. Keskusta-alueen uudistus on palkittu Vuoden kaupunkikeskusta 2012 -tunnuksella. Keskustassa ilmenee vuorovaikutteinen historia ja nykypäivän moderni suunnittelu. Keskustan hallitustoria ympäröi eri vuosikymmeniltä arvorakennuksia. Ydinkeskustassa torin kupeessa sijaitsee kävelykatu, joka muodostuu neljän korttelin mittaisesta kadusta. Mikkelin kaupunki on ottanut huomioon torialueen läheisyyden suunnittelussa myös näkövammaiset. Kulkuväylän opastus on toteutettu suojateillä erityislaatoilla. Torialue on ympärivuotisessa käytössä. Vilkas torin keskialue muuttuu talvisin luistelukentäksi ja kesäisin torialueen reunalla sijaitsee terassialueet (Kuvio 8). (Junttila ym. 2012, 73–75.)



Kuvio 8. Hallituskadun kävelykatu (Junttila ym. 2012, 72)

Mikkelin kaupungin keskusta tarjoaa asukkailleen peruspalvelut ja erikoispalveluita. Suuremmat marketit löytyvät kauempana keskustasta, muuten tarvittavat palvelut löytyvät lähietäisyydeltä. Ydinkeskustan kävelykatu on vilkas ja sitä reuustaa monenlaiset palvelut ja ravintoloiden terassit. Kävelykadun varrella on monia ostosmahdollisuuksia, jotka osaltaan vilkastuttaa katua ympärivuotisesti.

8 POHDINTA JA YHTEENVETO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli pohtia julkisen kaupunkiympäristön rakentumista ja luoda lukijalle tietopaketti kaupunkisuunnittelun periaatteista ja tavoitteista. Lopun kaupunkivertailun tarkoitus oli esitellä esimerkein muutamia Suomen kaupunkien tilarakenteita ja niiden tulevia kehityshankkeita. Työ on tehty painottuen autottomuuden näkymistä kaupunkikuvassa. Tässä opinnäytetyössä käytettiin paljon erilaisia kirjallisia ja sähköisiä lähteitä. Kaupunkisuunnitteluun liittyvä aineisto oli pääsääntöisesti kirjallista lähdeaineistoa. Sähköistä materiaalia löytyi erityisesti eri kaupunkien omilta nettisivuilta, joita käytettiin lähteenä työn tutkimusosiossa. Kaupunkisuunnitteluun liittyvää aineistoa löytyy kirjastosta hyvin, mutta pääosin ne olivat kirjoitettu 1990-luvulla, mutta itse monet asiat eivät olleet muuttuneet. Suunnittelun periaatteet ja tavoitteet ovat nykyäänkin samoja. Sähköisistä lähteistä sai päivitetymppää tietoa esimerkiksi, miten suunnittelussa nykyään otetaan huomioon yhä enemmän ekologisuus ja päästöjen vähentäminen. Ympäristövaikutukset ovat tulleet suurempaan rooliin kaupunkiympäristöjen suunnittelussa ajatellen tulevaisuuden mahdollisia muutoksia.

Kaupunkiympäristö on pääosin rakennettua ympäristöä ja on sidoksissa kaupunkisuunnittelulle annettuihin vaatimuksiin. Kaupunkisuunnittelussa on otettava monia asioita huomioon. Suunnittelua määräävät tarkat lait ja säädökset, jotta taataan turvallinen ja toimiva kokonaisuus palvelemaan eri käyttäjäryhmiä mahdollisimman hyvin. Suunnitelmien oikeanlainen yhteensovittaminen mahdollistaa toimivan ja hyvän kaupunkiympäristön. Hyvä kaupunki on esteetön jokaiselle sen käyttäjälle. Kaupunkiympäristön suunnittelun tavoitteena on ottaa huomioon monenlaiset keskusta-alueen toimintojen tarpeet. Kaupunkien rakentuminen pohjautuu aina pohjimmiltaan kaavoitukseen. Kaupunkiympäristön suunnittelua ohjaa kaupunkien olemassa oleva kaavoitus, jota kehitetään jatkuvasti. Kaavamuu-
toksilla mahdollistetaan tuleva uudisrakentaminen ja muutokset nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Rakennetut kaupunkiympäristöt kuvastavat historiaa, nykypäivää ja tulevaisuutta.

Autottomuus on lisääntynyt Suomen kaupungeissa nykypäivänä. Nykyajan asuin ympäristöt suunnitellaan autoille myönteiseksi pääosin, mutta kävelykatujen näkyminen on yleistynyt suurimpien kaupunkien katukuvassa viime vuosien aikana. Autoilua halutaan rajoittaa ja varata yhä suurempi tila kaupunkiympäristöstä vain kevyelle liikenteelle. Helsingissä autottomuus näkyy suuremmin verrattuna muihin Suomen kaupunkeihin. Helsingin kaupungin tavoitteena on luoda ydinkeskusta-alueesta yhteneväinen kävelykatuverkosto. Kuvion 4 mukaisesti vain Helsinki toteuttaa palveluiden läheisyyttä Suomessa. Helsingissä ydin keskustassa asuvilla esimerkiksi peruspalvelut ja raideliikenne löytyvät muutamien minuuttien päässä. Raideliikenteen ulottuvissa erikoispalvelut ja muut suuremmat marketit. Rakenteeltaan monipuolisista mielestäni on Helsingin kaupunki kokonaisuudessaan.

LÄHTEET

Espoon kaupunki 2018. Liikennesuunnittelu. Viitattu 24.4.2018 <https://www.es-poo.fi/Liikennesuunnittelu>.

Etelä-Suomen Sanomat 2012. Pienet keskusta-asunnot kysytyimpiä. Viitattu 16.5.2018 <https://www.ess.fi/teemat/koti/2012/02/10/pienet-keskusta-asunnot-kysytyimpia>.

Haapala, A., Puolakka, K. & Rannisto, T. 2015. Ympäristö, estetiikka ja hyvinvointi. Vantaa: Hansaprint Oy.

Helsingin kaupunki 2018a. Ajankohtaiset suunnitelmat. Viitattu 23.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/>.

–2018b. Helsingin historia. Viitattu 23.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/tietoa-helsingista/helsingin-historia-ja-arkistot/historia?contentIDR=01eca26d-ddee-4d6e-bb13-d9e2d6443ae5&useDefaultText=0&useDefaultDesc=0>.

–2018c. Kehittämissuunnitelmat. Viitattu 27.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kehittamissuunnitelmat/>.

–2018d. Pyöräliikenteen edistäminen. Viitattu 26.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavely/pyorailyn-edistaminen/>.

–2018e. Valmisteilla olevat suunnitelmat. Viitattu 26.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/liikennesuunnittelu/valmisteilla-olevat-suunnitelmat/>.

– 2018f. Yleistietoa Helsingistä. Viitattu 23.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/tietoa-helsingista/yleistietoa-helsingista/>.

Helsingin kaupunki 2017a. Joukkoliikenteen suunnittelu. Viitattu 26.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/joukkoliikenne/joukkoliikenteen-suunnittelu/>.

– 2017b. Kaavoituksen tasot. Viitattu 23.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-tasot/>.

– 2017c. Kaavoituksen tavoitteet. Viitattu 23.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-tasot/kaavoitus/>.

– 2017d. Kävely. Viitattu 26.4.2018 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavely/kavely/>.

Helsingin kaupunki 2014. Katutilan mitoitus. Suunnitteluohjeet Helsingin kaupungille. Viitattu 6.3.2018 https://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/ohjeet/katutila_mitoitus.pdf.

Helsingin Polkupyöräilijät ry 2016. Muistutus Espoonväylän katusuunnitelmasta. Viitattu 20.5.2018 <https://www.hepo.fi/2016/03/21/muistutus-espoonvaylan-katusuunnitelmasta/>.

Helsinki Congress Paasitorni 2018. ISRT 2018 to Helsinki Congress Paasitorni. Viitattu 16.5.2018 <https://www.paasitorni.fi/en/isrt-2018-at-helsinki-congress-paasitorni/>.

Junttila, U. 1995. Kaupunkiympäristön suunnittelu. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Junttila, U., Lingnell, K., Ilveskorpi, L., Laitinen, S., Härö, E., Tuominen, T., Kattaja, E. & Saaristo-Wahlberg, A. 2012. Hyvä kaupunkiympäristö - Parempi elämä. Tampere: Tammerprint Oy.

Knoflachner, H. 1995. Kaupungin ja liikenteen harmonia: vapaus autolla ajamisen pakosta. Helsinki: Liikennesuunnittelun Seura ry.

Lahden kaupunki 2018a. Kaavoitus. Viitattu 4.4.2018 <https://www.lahti.fi/palvelut/kaavoitus>.

– 2018b. Lahden kaupungin kaavoituskatsaus. Joensuu: Punamusta Oy.

– 2018c. Lahti-info. Viitattu 23.4.2018 <https://www.lahti.fi/tietoa-lahdesta/Lahti-info>

– 2018d. Lahti on ympäristökaupunki. Viitattu 27.4.2018 <https://www.lahti.fi/palvelut/luonto-ja-ymparisto>.

– 2018e. Liikenne ja kadut. Viitattu 27.4. 2018 <https://www.lahti.fi/palvelut/liikenne-ja-kadut>.

– 2018f. Monipuolisen asumisen kaupunki. Viitattu 27.4.2018 <https://www.lahti.fi/palvelut/asuminen>.

– 2018g. Tulevaisuuden Lahtea tehdään nyt. Viitattu 27.4.2018 <https://www.lahti.fi/palvelut/aluehankkeet>.

Lahden kaupunki 2013. Liikennepoliittiset linjaukset. Viitattu 7.5.2018 <https://www.lahti.fi/PalvelutSite/LiikenneSite/Documents/Liikennepoliittiset%20linjaukset%202013%20p%C3%A4ivitys%20201212.pdf>.

Lapin liitto 2018. Rovaniemen maakuntakaava. Viitattu 10.5.2018 http://www.lappi.fi/lapinliitto/maakuntakaavoitus/rovaniemen_maakuntakaava.

Lappset Group Oy 2018. Miten suunnitellaan senioripuisto? Viitattu 26.4.2018 <http://www.lappset.fi/Ajankohtaista/Blogit-ja-artikkelit/Senioripuiston-suunnittelu>.

Liikennevirasto 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Viitattu 7.5.2018 https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf.

Lumo 2018. Koskikatu 9, Rovaniemi, Keskusta. Viitattu 16.5.2018
<https://lumo.fi/vuokraasunnot/?SapId=10636>.

Maankäyttö- ja rakennuslaki. 5.2.1999/132.

Maankäyttö- ja rakennusasetus. 10.9.1999/895.

Mikkelin kaupunki 2018a. Hyvinvointi, strategia ja talous. Viitattu 9.5.2018
<https://www.mikkeli.fi/sisalto/tietoja-mikkelista/hyvinvointi-strategia-ja-talous>.

– 2018b. Kaavoitus. Viitattu 25.4.2018 <https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kaavoitus>.

– 2018c. Kaavoituskatsaus. Viitattu 25.4.2018 https://hallinta-mikkeli.kunta-api.fi/wp-content/uploads/2017/04/Kaavoituskatsaus_2017.pdf.

– 2018d. Katujen suunnittelu ja rakennuttaminen. Viitattu 9.5.2018
<https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kadun-ja-liikenne/katuympariston-suunnittelu-ja-rakentaminen/katujen-suunnittelu-ja-rakentaminen>.

– 2018e. Liikennesuunnittelu. Viitattu 9.5.2018 <https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kadun-ja-liikenne/katuympariston-suunnittelu-ja-rakentaminen/liikennesuunnittelu>

– 2018f. Tietoa Mikkelistä. Viitattu 23.4.2018 <https://www.mikkeli.fi/sisalto/tietoja-mikkelista>.

– 2018g. Viheralueiden suunnittelu ja rakennuttaminen. Viitattu 9.5.2018
<https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kadun-ja-liikenne/katuympariston-suunnittelu-ja-rakentaminen/viheralueiden-suunnittelu-ja-rakentaminen>.

– 2018h. Yleiskaavoitus. Viitattu 25.4.2018 <https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kaavoitus/yleiskaavoitus>.

Mikkelin kaupunki 2017. Kaavoituskatsaus. Viitattu 9.5.2018 https://hallinta-mikkeli.kunta-api.fi/wp-content/uploads/2017/04/Kaavoituskatsaus_2017.pdf.

Rovaniemen kaupunki 2018a. Asemakaava. Viitattu 10.5.2018 <https://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Kaavat-ja-kiinteistot/Kaavoitus/Asemakaava>.

– 2018b. Asuminen. Viitattu 27.4.2018 <http://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Asuminen>.

– 2018c. Heti valmis – aina varma. Viitattu 27.4. <http://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Kylat-ja-kaupunginosat/Heti-valmis---aina-varma---kylaviestintahanke>.

– 2018d. Kunta lyhyesti. Viitattu 23.4.2018 <http://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Kuntainfo/Kunta-lyhyesti>.

– 2018e. Kuntainfo. Viitattu 23.4.2018 <http://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Kuntainfo>.

– 2018f. Rovaniemen kaupungin linja-autoliikenne 2018. Viitattu 27.4.2018
<http://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Liikenne/Linja-autoliikenne-2018>.

– 2018g. Yleiskaava. Viitattu 10.5.2018 <https://www.rovaniemi.fi/fi/Palvelut/Kaavat-ja-kiinteistot/Kaavoitus/Yleiskaava>.

Rovaniemen kaupunki 2016. Maankäytön ja asumisen toteuttamisohjelma/Kaavoituskatsaus. Viitattu 9.5.2018 <https://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=14856856-130b-4930-bb2a-05a4095a2ae1>.

Soini, T. 2009. Viherrakentajan käsikirja. Tampere: Esa Print Oy.

Tilastokeskus 2018. Väestö. Viitattu 23.4.2018
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vaerak/statfin_vaerak_pxt_023.px/table/tableViewLayout2/?rxid=6c2b3d86-5c9d-4be3-8fc3-6008576380c4.

Yle 2017. Nyt kannattaa nauttia Espan puiden katveesta, sillä tulevina vuosina ne on määrä jyrätä maan tasalle. Viitattu 18.5.2018 <https://yle.fi/uutiset/3-9711164>.

Yle 2016. Diesel-autot myrkkyä ilmanlaadulle pääkaupunkiseudulla – katso kartasta pahimmat paikat. Viitattu 30.3.2018 <https://yle.fi/uutiset/3-8912319>.

Ympäristöministeriö 2016. Maankäytön suunnittelun ohjaus. Viitattu 7.2.2018
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus.

Ympäristöministeriö 2013. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Viitattu 23.4.2018
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennuslaki.

Ympäristöhallinto 2013a. Asemakaavoitus. Viitattu 7.2.2018 http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus.

– 2013b. Maakuntakaavoitus. Viitattu 7.2.2018 http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Maakuntakaavoitus.

– 2013c. Maankäytön suunnittelujärjestely. Viitattu 7.2.2018 http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma.

– 2013d. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Viitattu 7.2.2018
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet.

– 2013e. Yleiskaava. Viitattu 7.2.2013 http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus.