

# Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla

Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet

**21.3.2017 Ympäristöministeriö**

Mika Ristimäki ja Maija Tiitu

Osa aineistosta lisäksi:

Ville Helminen, Antti Rehunen, Anna Strandell, Panu  
Söderström **Suomen ympäristökeskus SYKE**

Hanna Kalenoja (TielTK), Leo Kosonen (konsultti)

# Yhteiskehittämishanke tiivistettynä

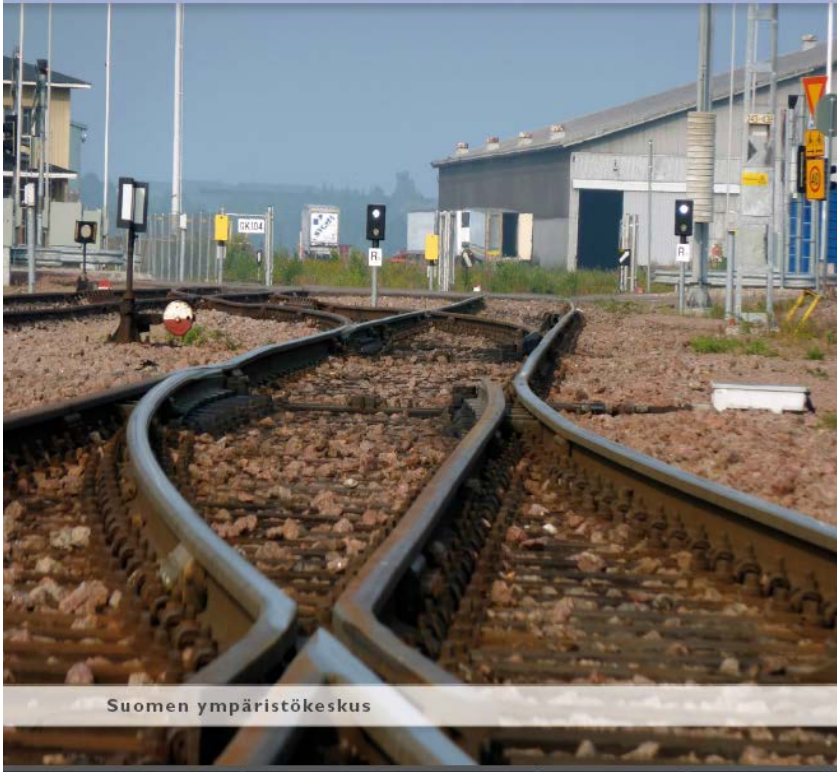
- Tutkimus tehtiin uudella tavalla **yhteiskehittämisenä** suunnittelijoiden kanssa.
- Yhteensä 14 kaupunkiseutua pääkaupunkiseudun ulkopuolelta, 27 hankepartneria => **Laaja otos erilaisia kaupunkiseutuja**
- Lähtökohtana laajat tutkimukset yhdyskuntarakenteen nykytilasta. Suomen 34 kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitys (UZ-2 hanke), Helsingin ja Tukholman metropolialueiden vertailututkimus => **Tietoa riittävästi nykytilanteesta, katse seuraavaksi tulevaisuuteen**
- Uusi kolmen kaupunkijärjestelmän teoria yhdyskuntarakenteen tulkintaan => **Jalankulku- joukkoliikenne- ja autokaupunki**
- Toteutettiin kaupunkiseuduilla kolmen kaupunkijärjestelmän **kynnysarvoanalyysit**
- Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen muutosvoimien analyysi. **Kaupungistuminen, keskus- ja palveluverkko, liikenne ja asuminen**
- Kaupunkiseuduilta kerättiin tietoa nykytilanteesta, suunnitelluista hankkeista ja uusista avauksista. Keskeiset muutoskohteet vietiin aikajanelle ja kartalle, ja niiden riippuvuudet muista hankkeista ja päätöksistä selvitettiin.
- Synteesinä **kaupunkiseutukohtaiset päätöspolut**, jotka osoittavat reitin kohti eheämpää, ekologisempaa ja taloudellisesti tehokkaampaa yhdyskuntarakennetta.
- => **Tuloksena arvio kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen tulevasta kehityksestä**

SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN  
RAPORTTEJA 4 | 2017

## Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla

Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet

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



Suomen ympäristökeskus

Raportin lisäksi kaupunkiseutukohtaisia  
raportteja keskittyen laadullisiin tekijöihin:

- Söderström (2016): Riihimäen keskustan  
laatuanalyysi
- Rosengren (2017): Kotkan keskustan  
laatuanalyysi
- Kopperoinen ym. (2016): Järvenpään  
viherrakenne

Raportin laaja sähköinen  
kaupunkiseutukohtainen liitemateriaali löytyy  
[ymparisto.fi/ykr](http://ymparisto.fi/ykr) -internetsivustolta  
=> julkaisujen liitemateriaali

Ladattavissa osoitteesta: <http://hdl.handle.net/10138/176782>

## Hankkeen menetelmien tausta

- Tutkimus tarjoaa kolmen kaupunkikudoksen lähestymistapaa avuksi suunnitteluongelmien tunnistamiseen ja ratkaisemiseen
- Tutkimus ei tarjoa kohdekaupungeille suoraan suunnitelmia
- Tutkimus tarkentaa aiempia UZ-menetelmiä → tavoitteena suunnittelua tukevat menetelmät
- Suunnitelmien arviointi: miten suunnitelmat ja hankkeet tukevat ja muuttavat kaupunkikudoksia?
- Käytettyjä menetelmä voi soveltaa monella tavalla

Paradigma  
**Kestävä kaupunki**

**Uusi ajattelutapa**  
kolme järjestelmää

*Theory of  
Urban Fabrics*

**Tavoitteet**

**Arvosta**

**Suunnitelmat**

**STRATEGINEN  
TAVOITEMALLI**  
5-25 vuotta  
(3 järjestelmää)

**Analyysi**

**TUNNISTAVA  
KAUPUNKIKONSEPTTI**  
(3 järjestelmää)

Auto-  
kaupunki

Joukkoliikenne  
kaupunki

Jalankulku-  
kaupunki

Auto-  
kaupunki

Joukkoliikenne  
kaupunki

Jalankulku-  
kaupunki

**Tunnista**

**Korjaa  
Kehitä**

Autokaupungin kudος

Joukkoliikennekaupungin kudος

Jalankulkukaupungin kudος

**KOLMEN  
KAUPUNKIKUDOKSEN  
KAUPUNKI**

1925

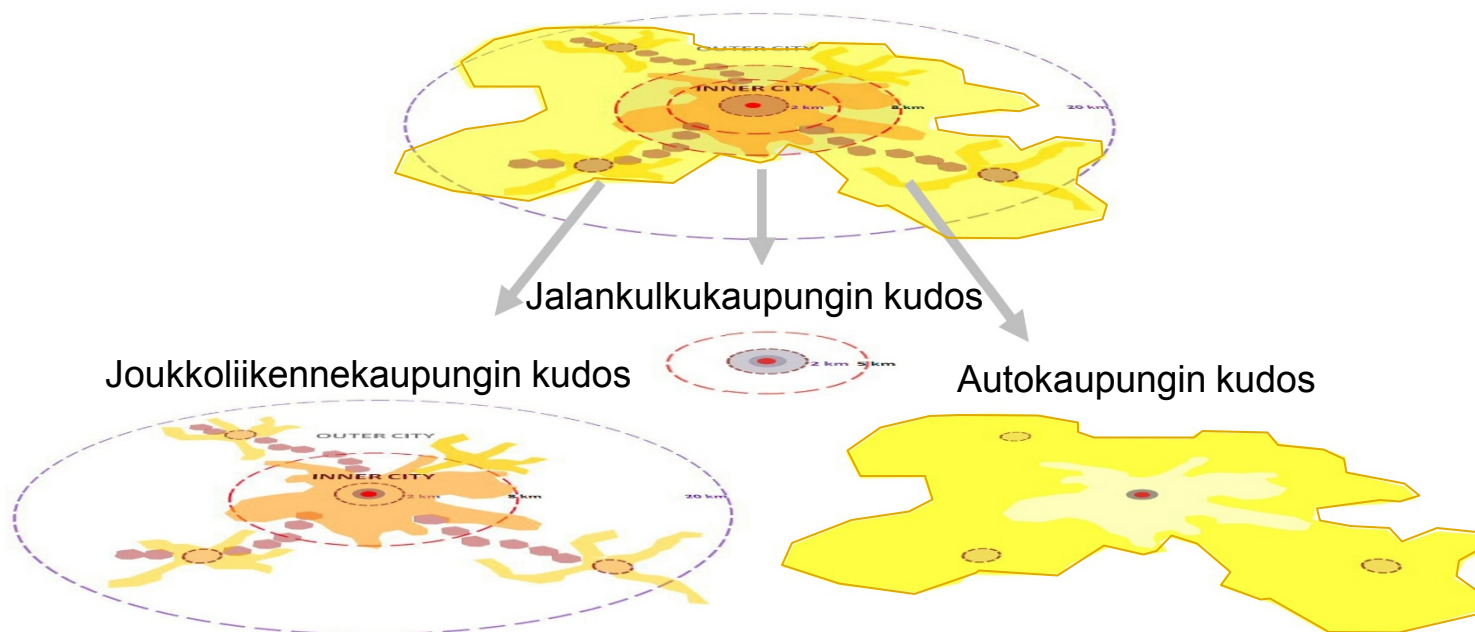
1950

1975

2000

2025

# Kaupunkikudosten kerrokset



Kuvan runko:  
Kosonen UF, SYKE 2013



11.12.2016  Leo Kosonen

# Kaupunkikudosten analyysi




URBAN FABRICS  
KAUPUNKIKUDOKSET  
Peruskaavio 20 km  
Metropolialue

KAUPUNKIKUDOSTEN ALUEET JA ALUEITA  
MITOITTAVAT KEHÄT

## Jalankulkukaupunki


-  Ydinalue (0-1 km)
-  Reuna-alue (1-2 km)


## Joukkoliikennekaupunki

-  Sisempi joukkoliikennekaupunki (yleensä < 8 km)
-  Ulompi joukkoliikennekaupunki (nopeat bussilinjat, seutubussit)
-  Ulompi joukkoliikennekaupunki (Metro, lähijuna tai light rail)

## Autokaupunki

-  Autokaupunki (Muiden kaupunkikudosten päällä ja ympärillä)

 CBD - Kolmen kaupunkikudoksen yhdistelmä

 Alakeskukset ovat joukkoliikenne- tai autokaupungin yksiköitä – tai molempia

Kuvan runko:  
Kosonen UF, SYKE 2013

13.9.2016  Leo Kosonen

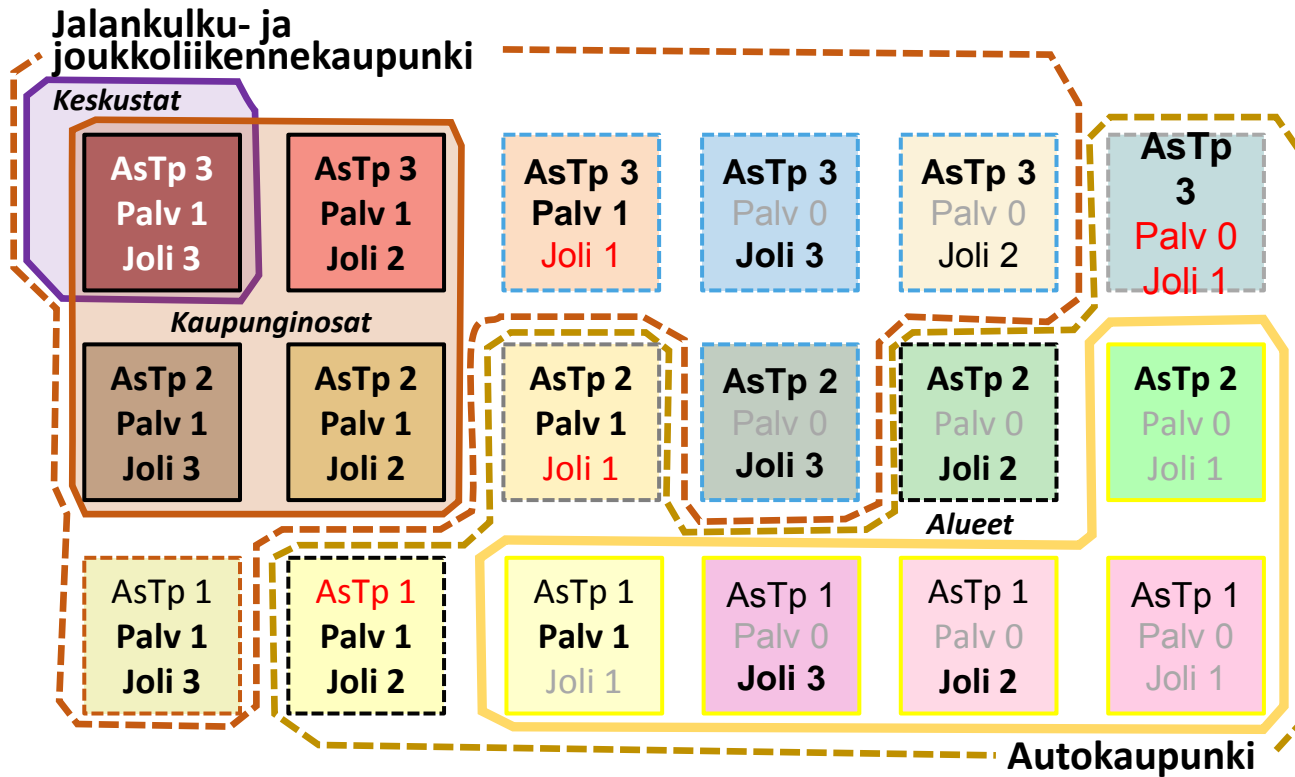
**Suuret kaupungit**  
0,5-2 miljoonaa asukasta

# Nykyisten kaupunkikudosten alueiden tunnistaminen

- Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet vs. kaupunkikudokset:
  - **Joukkoliikennevyöhyke** = alueella on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso
  - **Joukkoliikennekaupunki** = alueella on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso, *mutta myös riittävästi joukkoliikennettä tukevaa asutusta, työpaikkoja ja palveluita*
- Kaikki joukkoliikennekaupungin alueet ovat joukkoliikennevyöhykettä, mutta *vain osa joukkoliikennevyöhykkeestä muodostaa joukkoliikennekaupunkia*



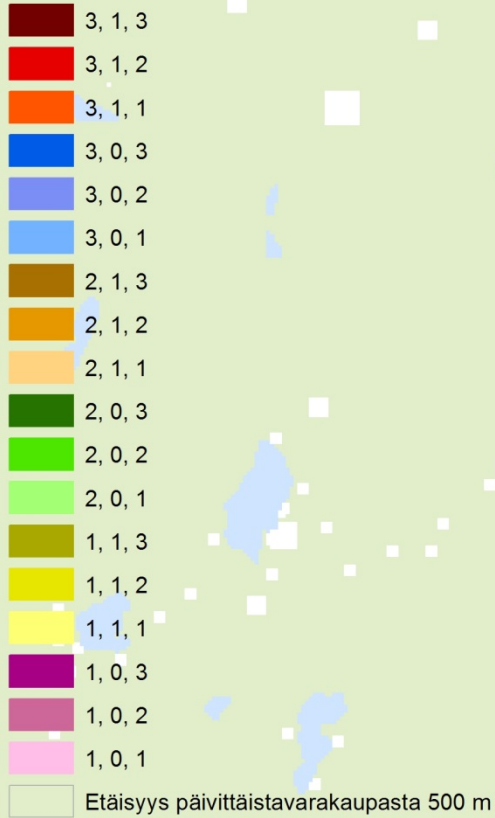




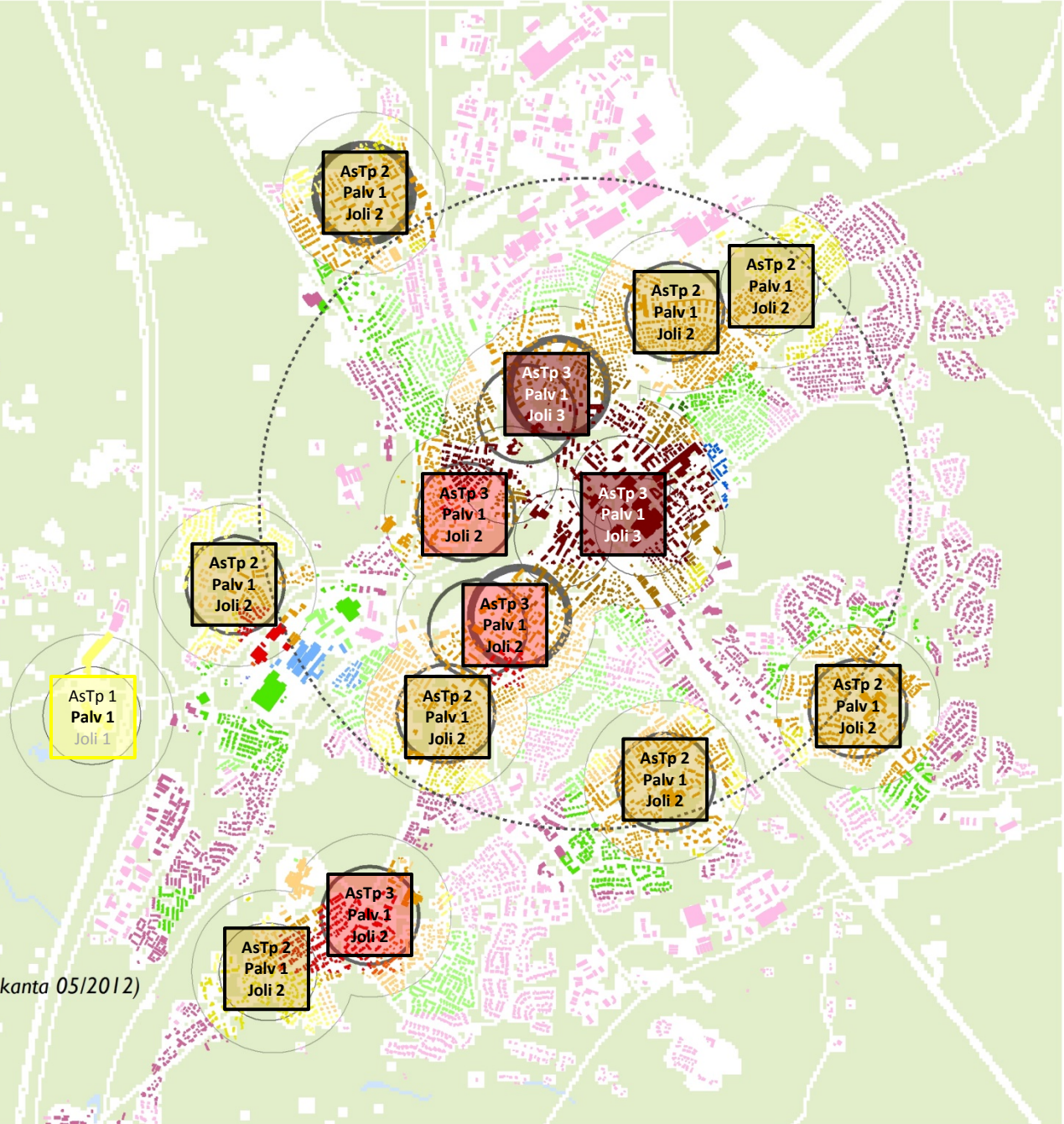
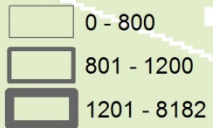
### Selitykset:

<p>Asukas- ja työpaikkatiheys</p>	<p><b>Tiheys</b> →</p>	<p>AsTp 3 Asukkaita ja työpaikkoja yli 48/ha 750 x 750 m alueella                  AsTp 2 Asukkaita ja työpaikkoja yli 20/ha, mutta alle 48/ha 750 x 750 m alueella                  AsTp 1 Asukkaita ja työpaikkoja alle 20/ha 750 x 750 m alueella</p>
<p>Lähikaupan saavutettavuus</p>	<p><b>Palvelut</b> →</p>	<p>Palv 1 Alueella on vähintään päivittäistavarakaupan lähimyyämä, kävelyetäisyys alle 500 m                  Palv 0 Ei lähikauppaa kävelyetäisyydellä</p>
<p>Joukkoliikenteen palvelutaso</p>	<p><b>Joukkoliikenne</b> →</p>	<p>Joli 3 Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja saavutettavuus (intensiivinen joukkoliikennevyöhyke)                  Joli 2 Perustason joukkoliikenne (joukkoliikennevyöhyke)                  Joli 1 Heikko joukkoliikenne</p>

TIHEYS, Lähikauppa, Joukkoliikenne



asukkaita 300m



© SYKE/IYKR 2015

© SYKE (osittain © Metla, MAVI, LIVI, VRK, MML Maastotietokanta 05/2012)

© MML Maastotietokanta

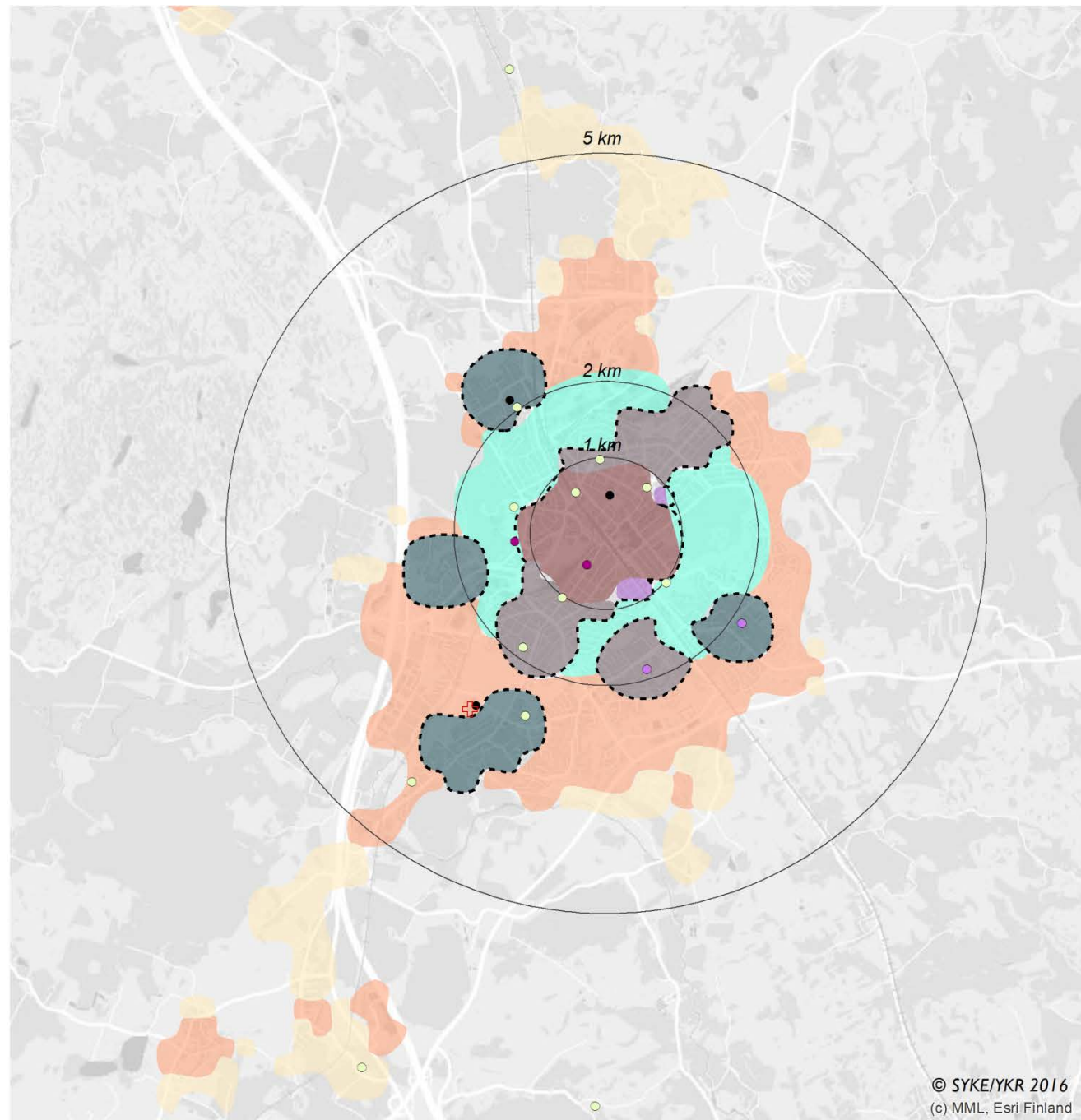
© Digiroad

0 0,475 0,95 1,9 km



## Kaupunkikudosten alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Joukkoliikennekaupunki
- Autokaupunki
- Harva autokaupunki
- +
 Sairaala- Terveysasema
- Lukiot
- Perus- ja lukioasteen koulut
- Peruskouluasteen erityiskoulut
- Peruskoulut

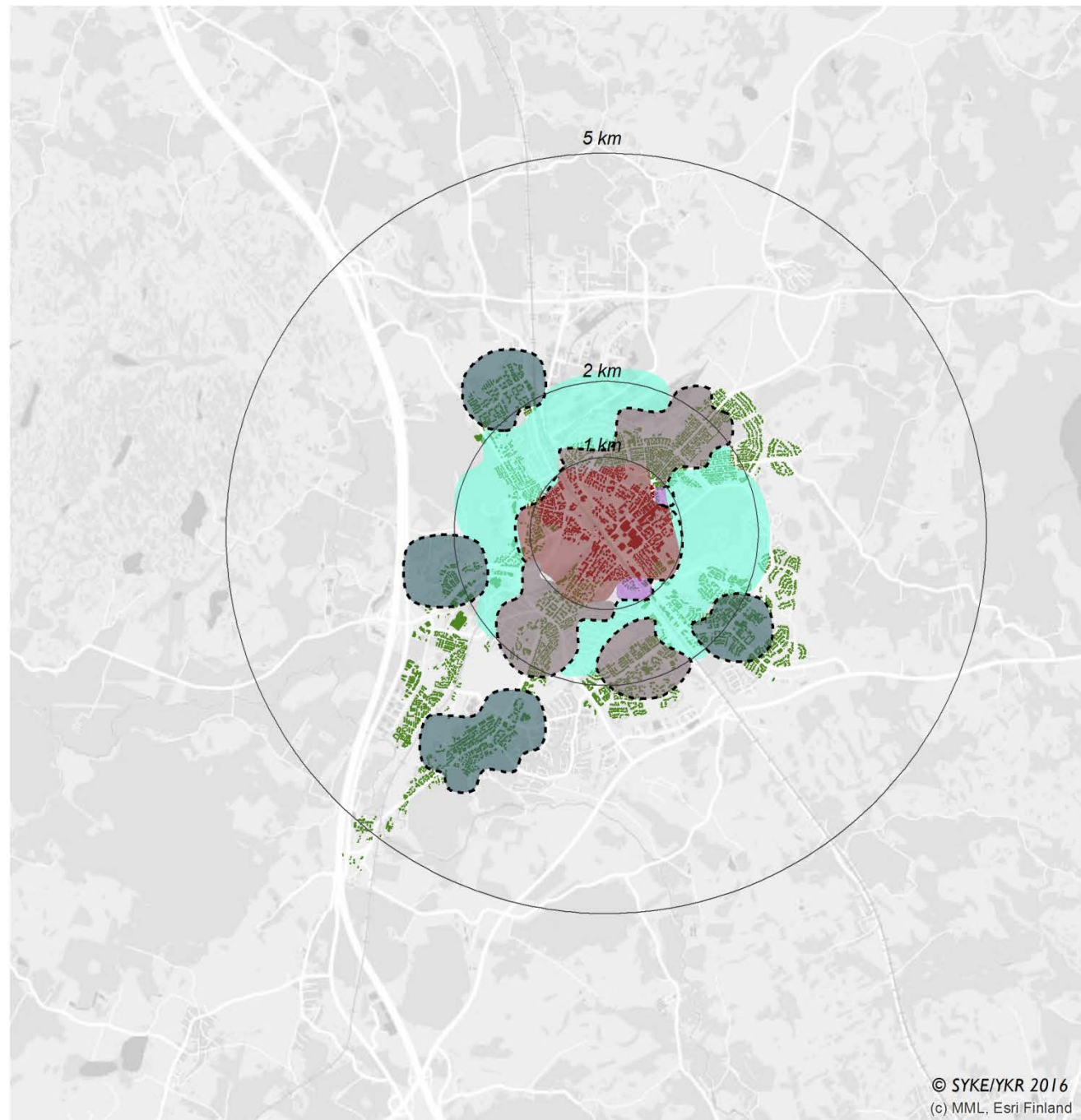


## Kaupunkikudosten alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Joukkoliikennekaupunki

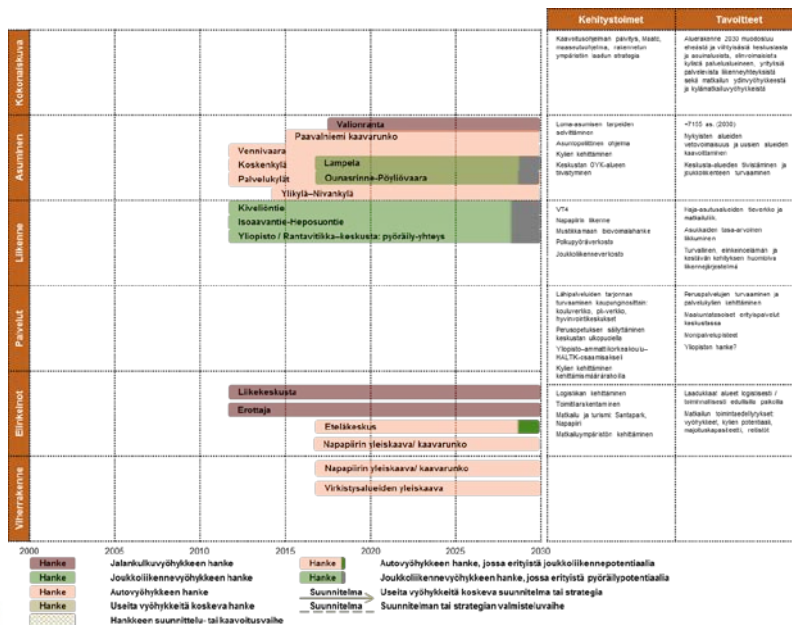
## Joukkoliikenteen tarjonta

- Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
- Joukkoliikennevyöhyke
- Keskustan jalankulkuvyöhyke

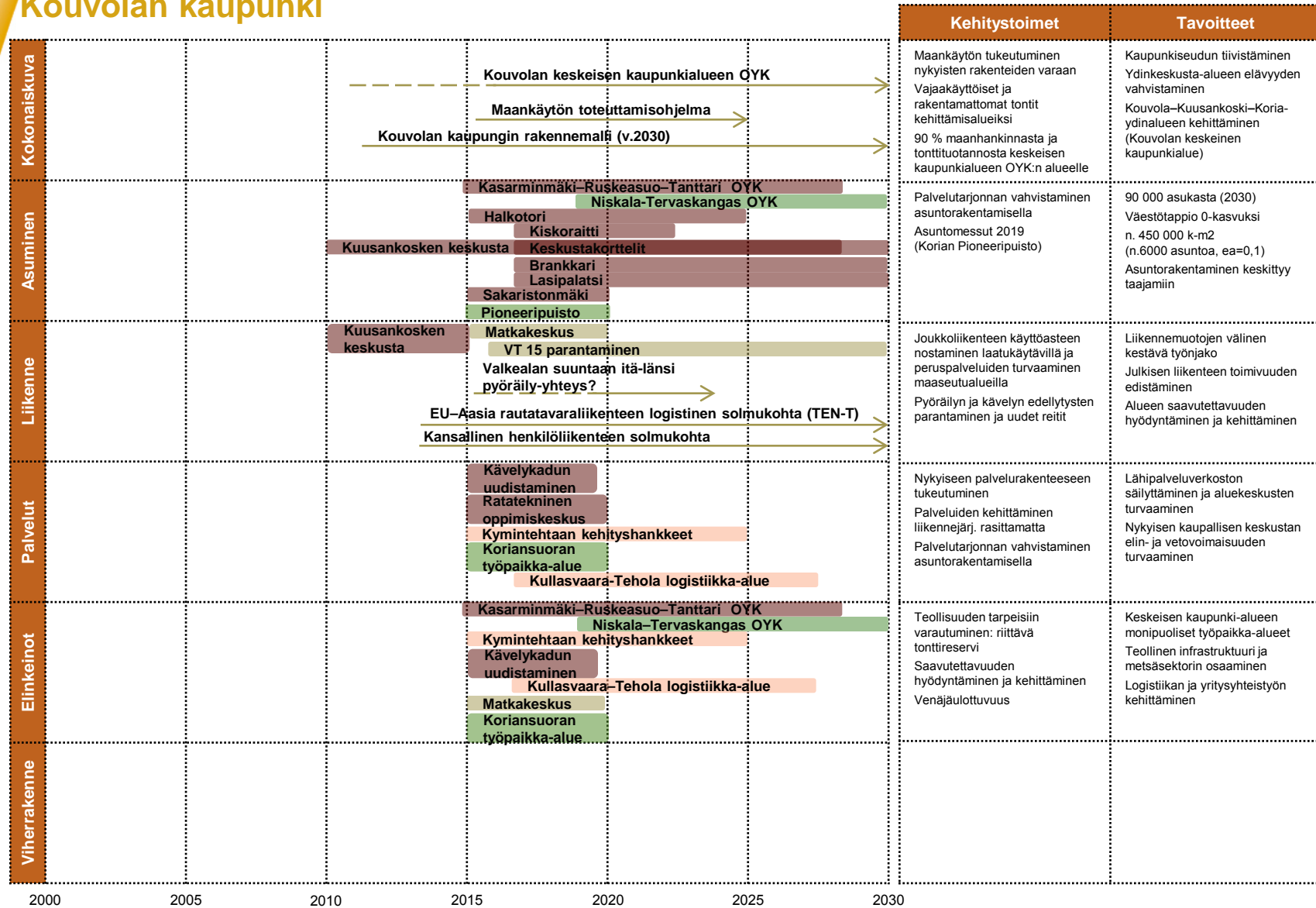


# Suunnitteluaineiston inventointi ja analyysi





- Kaupunkiseutujen organisaatioiden avoimet suunnitteludokumentit inventoitiin, ja niistä tehtiin n. 10-sivuiset koosteet
- Suunnitelmien pohjalta laadittiin kaaviot, jossa keskeiset hankkeet ja kehystoimet luokiteltiin MALPE-teemojen ja vyöhykkeiden mukaisesti
- Suunnitelmat vietiin myös paikkatiedoksi kartalle



# Kouvolan kaupunki



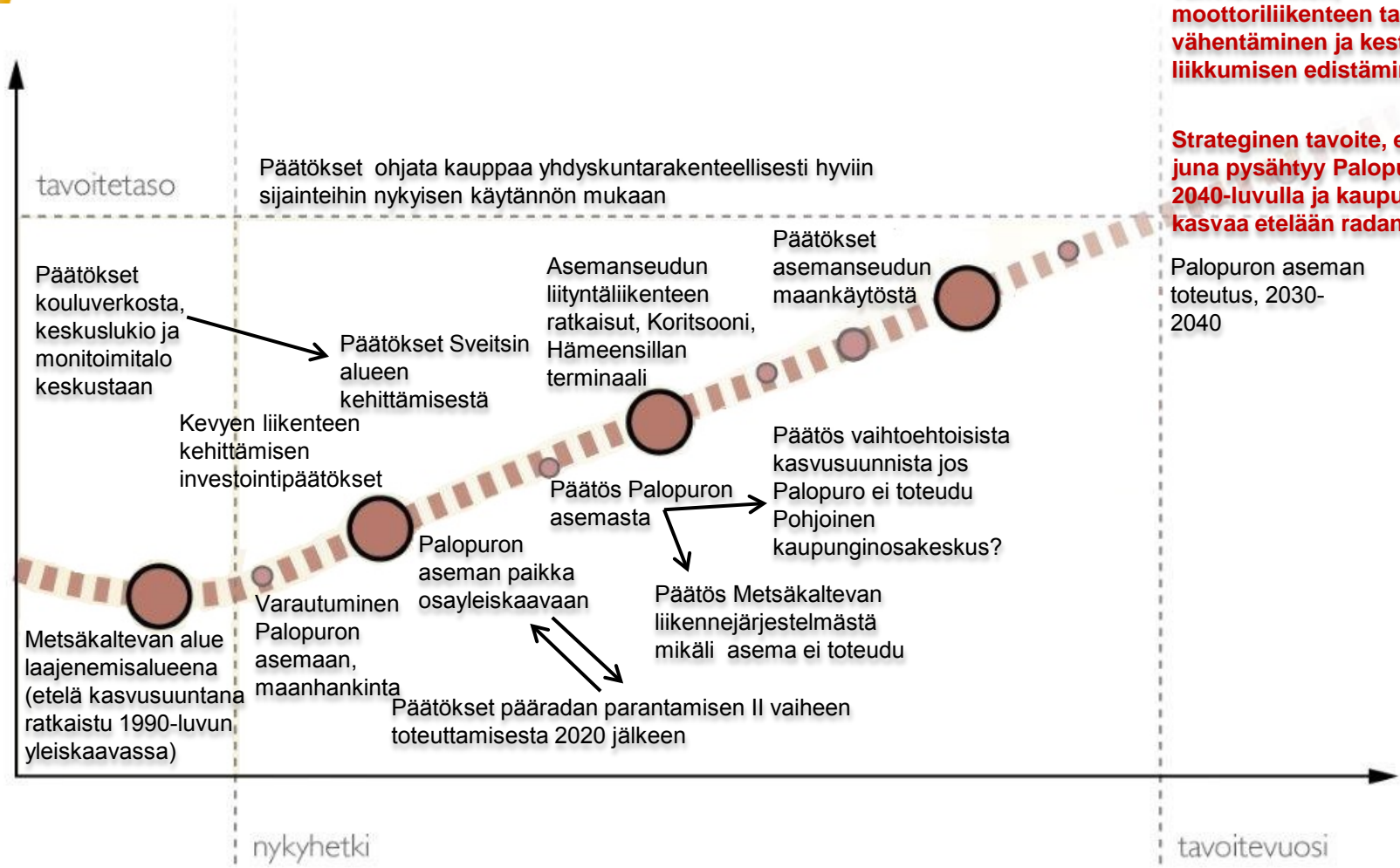
2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030

- |   |       |                                  |   |             |  |
|---|-------|----------------------------------|---|-------------|--|
|  | Hanke | Jalankulkuvyöhykkeen hanke       |  | Hanke       | Autovyöhykkeen hanke, jossa erityistä joukkoliikennepotentiaalia     |
|  | Hanke | Joukkoliikennevyöhykkeen hanke   |  | Hanke       | Joukkoliikennevyöhykkeen hanke, jossa erityistä pyöräilypotentiaalia |
|  | Hanke | Autovyöhykkeen hanke             |  | Suunnitelma | Useita vyöhykkeitä koskeva suunnitelma tai strategia                 |
|  | Hanke | Useita vyöhykkeitä koskeva hanke |  | Suunnitelma | Suunnitelman tai strategian valmisteluvaihe                          |

## Tulevaisuus- ja päätöspolut

- Kaupunkiseuduille laadittiin ensin **tulevaisuuspolku**, johon koostettiin näkemys kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuuden ulkoisista ja sisäisistä muutostekijöistä, viimeaikaisesta yhdyskuntarakenteen kehityskulusta, toimenpiteistä, yhdyskuntarakenteen muutoksista, tulevaisuuden tavoitteista, mahdollisuuksista, uhkista ja visioista
- Tulevaisuuspolkujen pohjalta tunnistettiin vuoteen 2030 asti sellaiset tiedossa olevat tarvittavat keskeiset päätökset, investoinnit ja kehittämistoimet, joiden nähtiin vaikuttavan olennaisesti siihen, mihin suuntaan kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne kehittyy suhteessa asetettuihin tavoitteisiin → näistä muodostui kaupunkiseudun **päätöspolku**

# Hyvinkään päätöspolku



Hallittu kasvu, nykyisen kaupunkirakenteen omavaraisuuden ja monipuolisuuden vahvistaminen, moottoriliikenteen tarpeen vähentäminen ja kestävä liikunnan edistäminen

Strateginen tavoite, että juna pysähtyy Palopurossa 2040-luvulla ja kaupunki kasvaa etelään radan vartta



# Temaattiset tulevaisuustyöpajat - yhteiskehittely kohdekaupunkien kanssa

Ajankohta	Työpajojen aiheet
1.6.2015	Kaupunkiseutujen keskus- ja palveluverkko sekä sen muutokset vuoteen 2030
26.10.2015	Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmät ja logistiikka sekä sen muutokset vuoteen 2030
16.2.2016	Asumisen muutokset kaupunkiseuduilla vuoteen 2030
23.5.2016	Talous- ja teknologiakehitys kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehityksessä vuoteen 2030

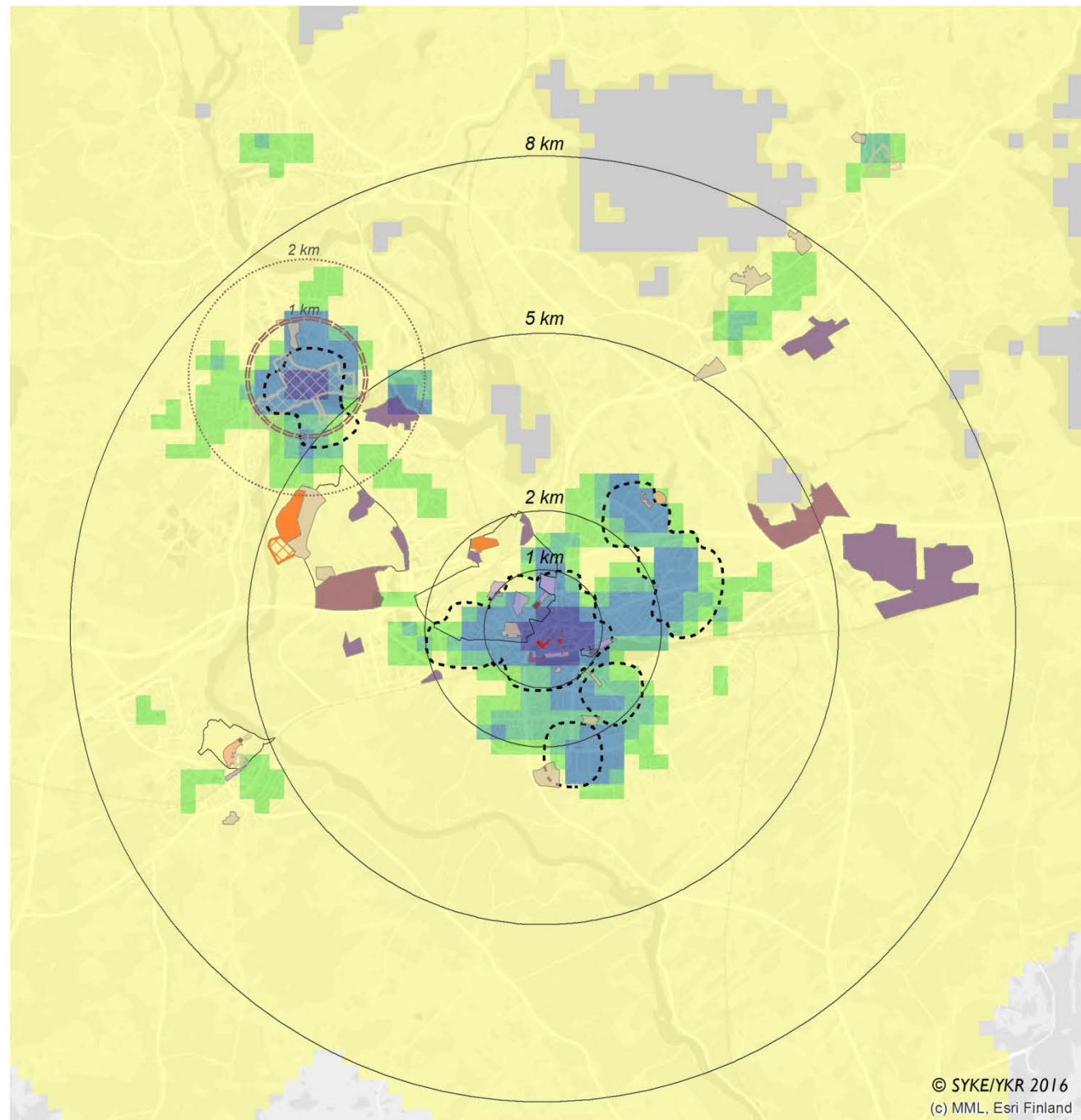


# Tulevaisuuden jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin analyysi kaupunkien suunnitteluaineiston perusteella

- Kaupunkien suunnitelmien kartoituksessa **kerättiin keskeisten tulevien hankkeiden mitoitustietoja**, kuten arvioita uusien alueiden väestö- ja työpaikkamääristä. *Näitä tietoja hyväksi käyttäen pystyttiin visualisoimaan, kuinka tulevat alueet vaikuttavat alueiden tiheyteen tulevaisuudessa.*
- Laskenta tehtiin siten, että hankkeiden väestö- ja työpaikkatiedot vietiin kaupunkiseudun kattavaan 250 x 250 metrin ruudukkoon siinä suhteessa, kuinka suuri pinta-ala hankkeen alueesta osuu ko. ruudun alueelle. Tämän jälkeen *uudet asukkaat ja työpaikat yhdistettiin ruudukon nykytilan tietoihin väestöstä vuodelta 2014 ja työpaikoista vuodelta 2012*
- Mitoitustiedot muutettiin naapuriruutuanalyysin avulla siten, että tulokset aggregoitiin summaksi yhteensä yhdeksän YKR-ruudun alueelta. Luvut muutettiin vielä tiheyksiksi jakamalla mitoitusluvut vastaavan alueen maapinta-alalla – vastaavasti kuten nykytilaa kuvaavassa, kaupunkikudosten tunnistamisen kynnysarvoanalyysissä

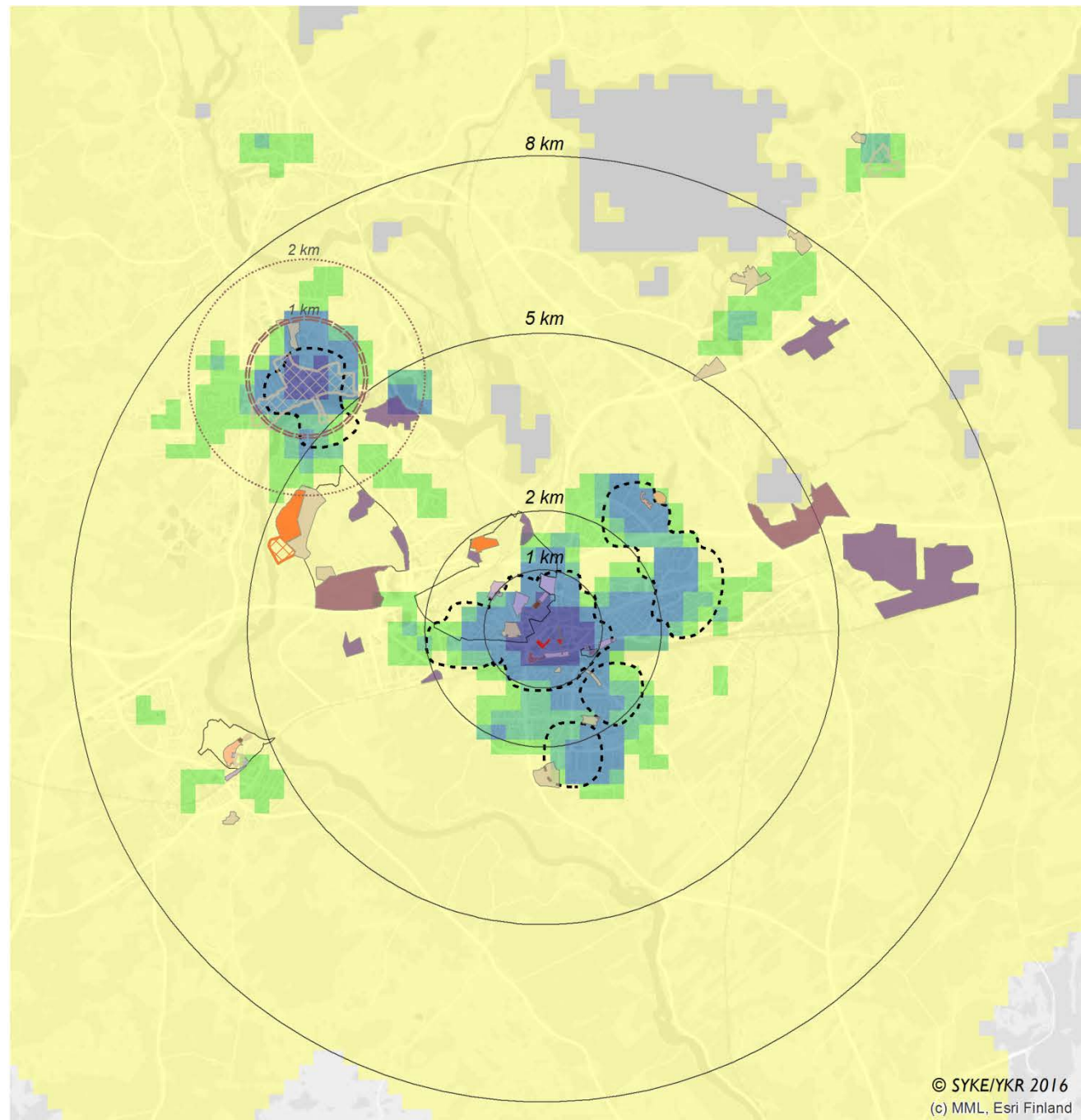
# Alueiden tiheys 2014

Asukasta tai työpaikkaa/ha



# Alueiden tiheys 2030

Asukasta tai työpaikkaa/ha



# Nykyiset kaupunkikudosten alueet ja uudet tiheät alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Alakeskus
- Joukkoliikennekaupunki
- Autokaupunki
- Harva autokaupunki

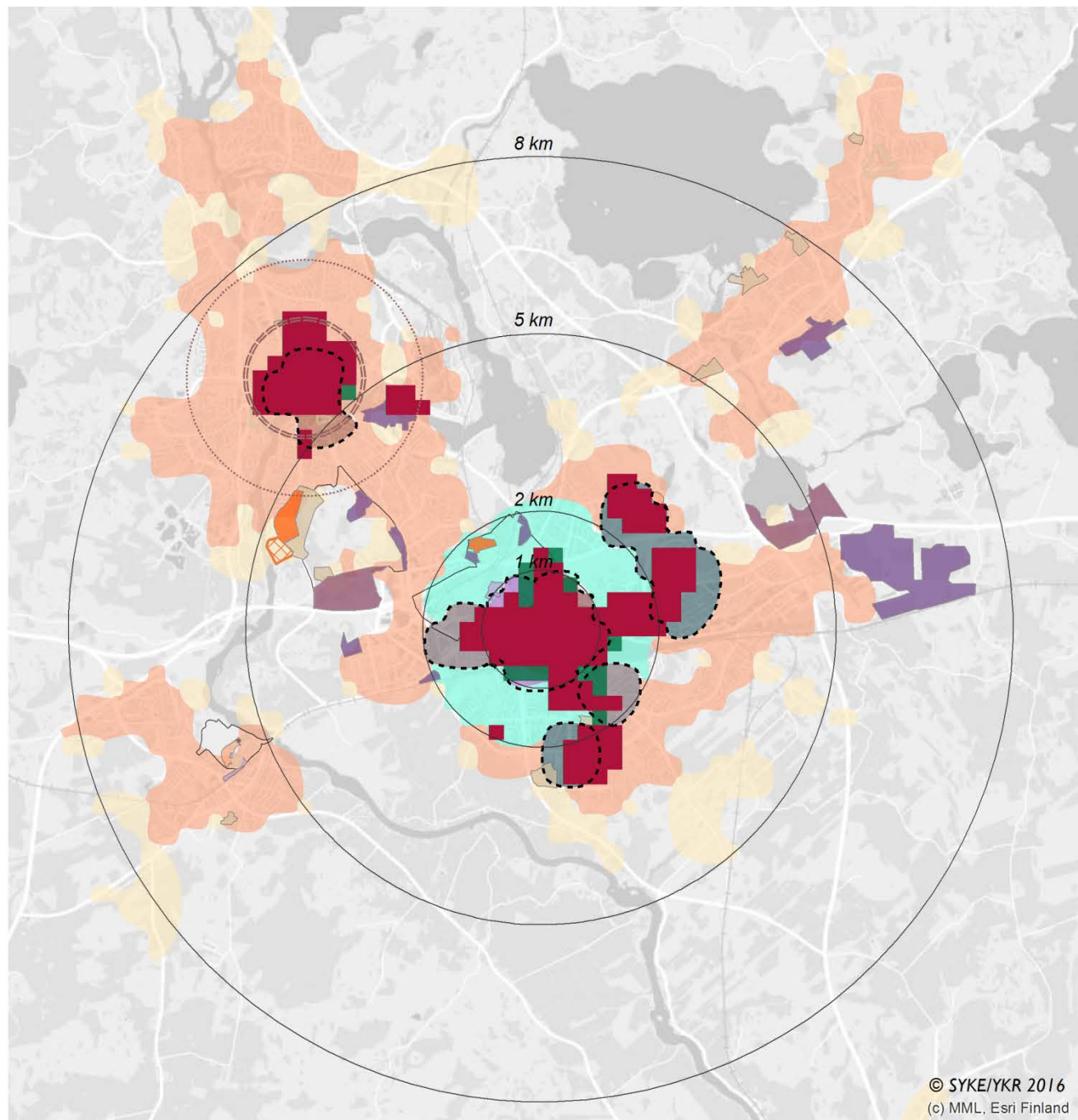
## Tiheys 2014

- yli 20 asukasta tai työpaikkaa/ha

## Tiheys 2030

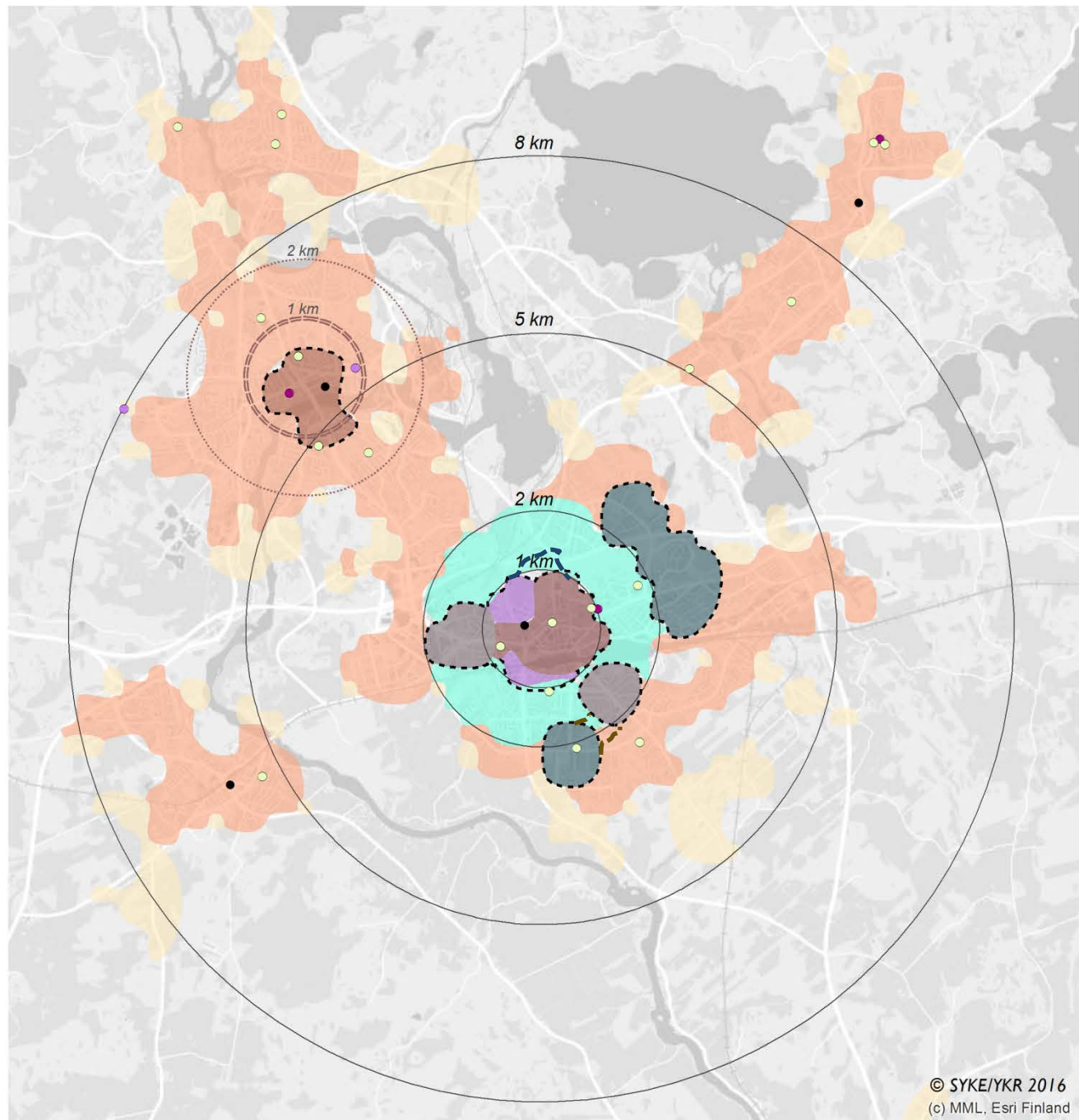
- yli 20 asukasta tai työpaikkaa/ha

- Suunnitelma-alue
- Keskusta-alue
- Kaupan alue
- Palvelujen alue
- Sekoittuneiden toimintojen alue
- Työpaikkavaltainen alue
- Kerrostalovaltainen alue
- Pientalovaltainen alue
- Pientalovaltainen alue - täydentävä
- Omakotitalovaltainen alue
- Asuinalue
- Asuinalue - täydentävä



## Kaupunkikudosten alueet

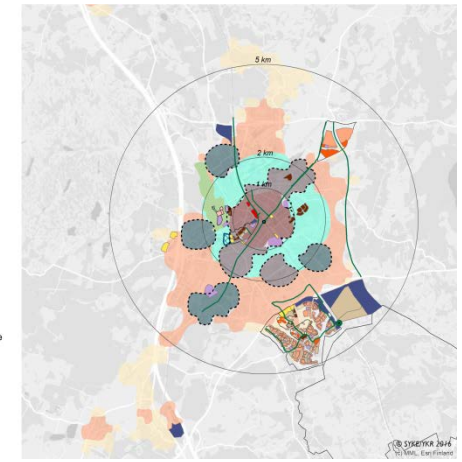
- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Alakeskus
- Joukkoliikennekaupunki
- Autokaupunki
- Harva autokaupunki
- Terveysasema
- Lukiot
- Perus- ja lukioasteen koulut
- Peruskouluasteen erityiskoulut
- Peruskoulut
- Hyvät edellytykset uusiksi jalankulkuun, pyöräilyyn tai joukkoliikenteeseen tukeutuviksi kaupunginosiksi



# Kaupunkiseuduittainen sähköinen liitemateriaali

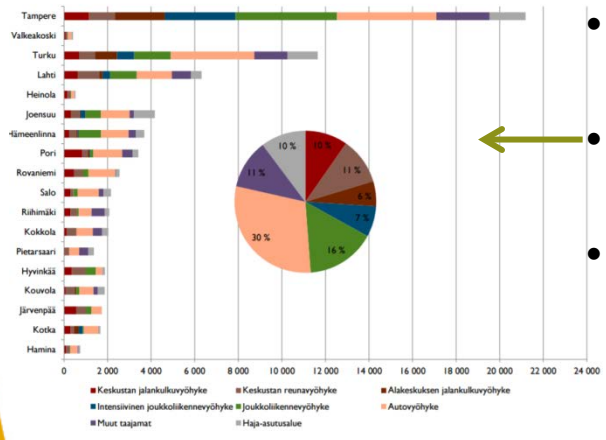
Kouvolan kaupunki		Kehitysohjelmat	Tavoitteet
	<p>Kouvolan keskeisen kaupungialueen OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p>	<p>Maankäytön suunnitelmien täytäntöönpanon seuranta ja kehittäminen</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p>	<p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p> <p>Kaupunkiseudun ja kaupungin OYK</p> <p>Maankäytön kehittämissuunnitelma</p> <p>Kouvolan kaupungin ohjelmallinen vuorokausi vuodelle 2030</p>

Kaupunkikudosten alueet

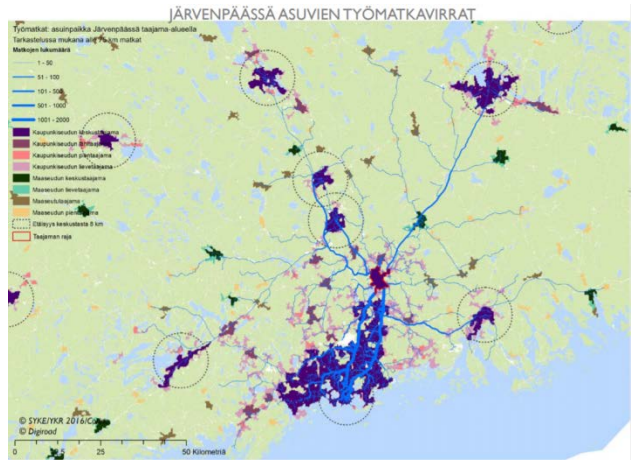


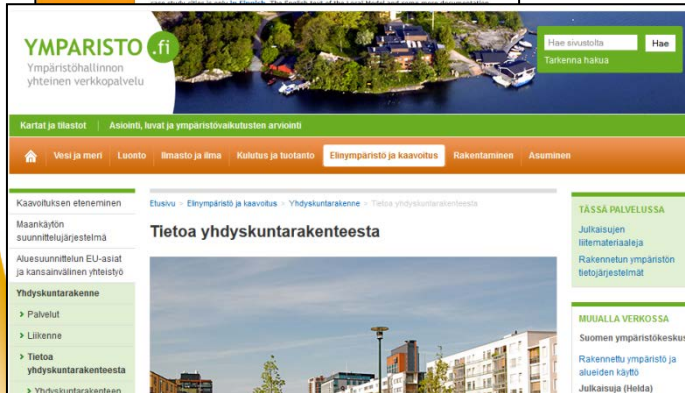
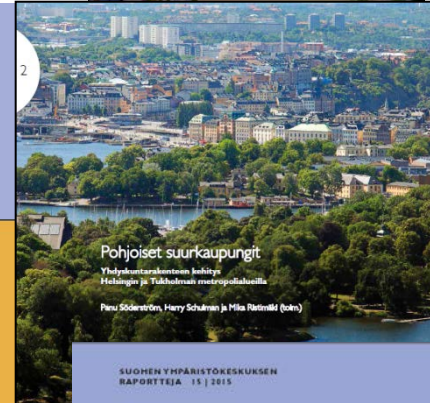
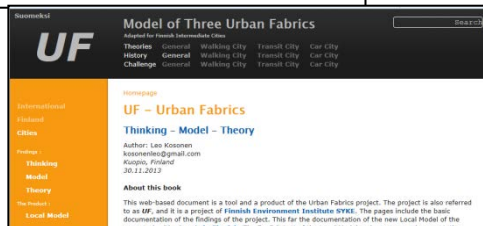
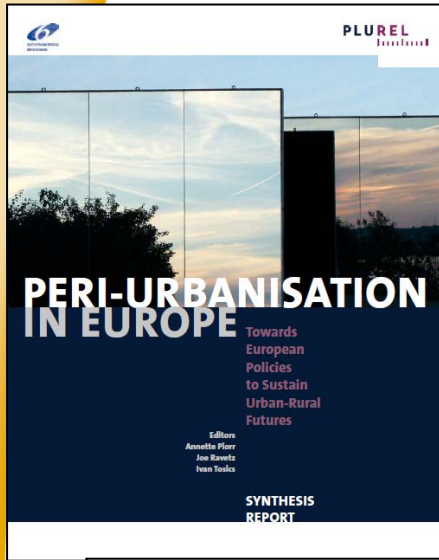
- Kaupunkiseutujen tavoitteet ja keskeiset hankkeet
- Karttasarja kaupunkikudosten tunnistamisesta
- Kaupunkiseutujen asuntotuotanto vyöhykkeittäin
- Työssäkäynti kaupunkiseuduilla

ASUNTOTUOTANTO VYÖHYKKEITTÄIN 2003-2008



Löytyy osoitteesta:  
[ymparisto.fi/ykr](http://ymparisto.fi/ykr) → Julkaisujen liitemateriaaleja  
[http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ ja\\_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa\\_yhdyskuntarakent eesta/Julkaisujen\\_liitemateriaaleja](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakent eesta/Julkaisujen_liitemateriaaleja)





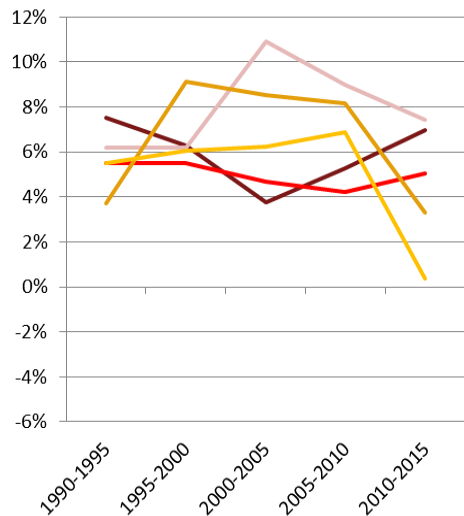


## Taustaa aiemmista seurantatuloksista

- Kaupunkiseutujen eriytyvä kehitys voimistunut 1990-luvun lamasta lähtien
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja tiivistyminen samaan aikaan 1990-luvun laman jälkeen. Ydinalueet tiivistyy samaan aikaan kun reuna-alueet laajenee
- Työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen autokaupunkiin jatkunut 2010-luvulle asti
- => Selvä siirtymävaihe alkanut hajautuneesta tiiviimpään
- Kaupunkiseutujen väliset vaihtelut kehityksessä!

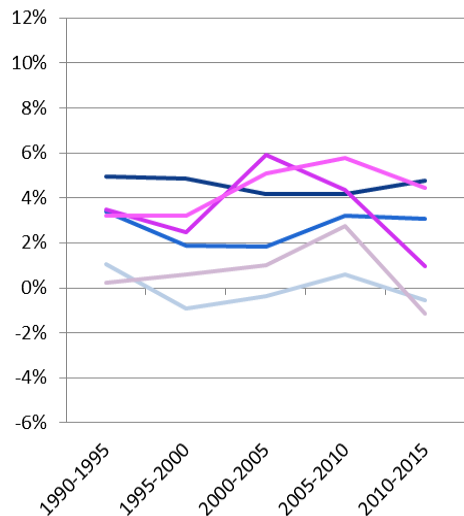
# Lieverakentamisen romahdus 2008 finanssikriisiin

Kolme suurinta kaupunkiseutua



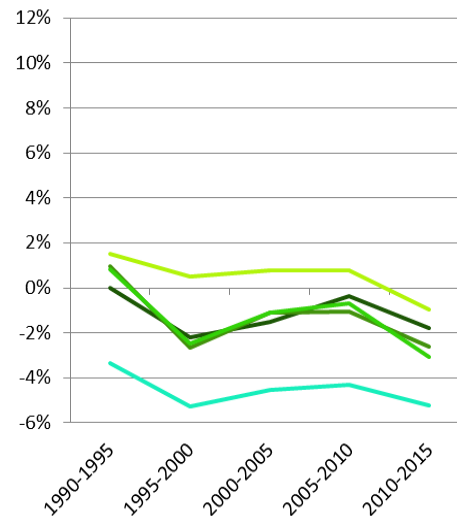
- Helsingin kaupunkiseudun keskustaajama
- Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen keskustaajamat
- Kaupunkiseutujen lähi- ja pientaajamat
- Kaupunkiseudun lievettaajama
- Kaupunkiseudun lievealueen haja-asutusalue

Muut kaupunkiseudut



- Muiden suurten kaupunkiseutujen keskustaajamat
- Keskisuurten kaupunkiseutujen keskustaajamat
- Pienten kaupunkiseutujen keskustaajamat
- Kaupunkiseutujen lähi- ja pientaajamat
- Kaupunkiseudun lievettaajama
- Kaupunkiseudun lievealueen haja-asutusalue

Maaseutu

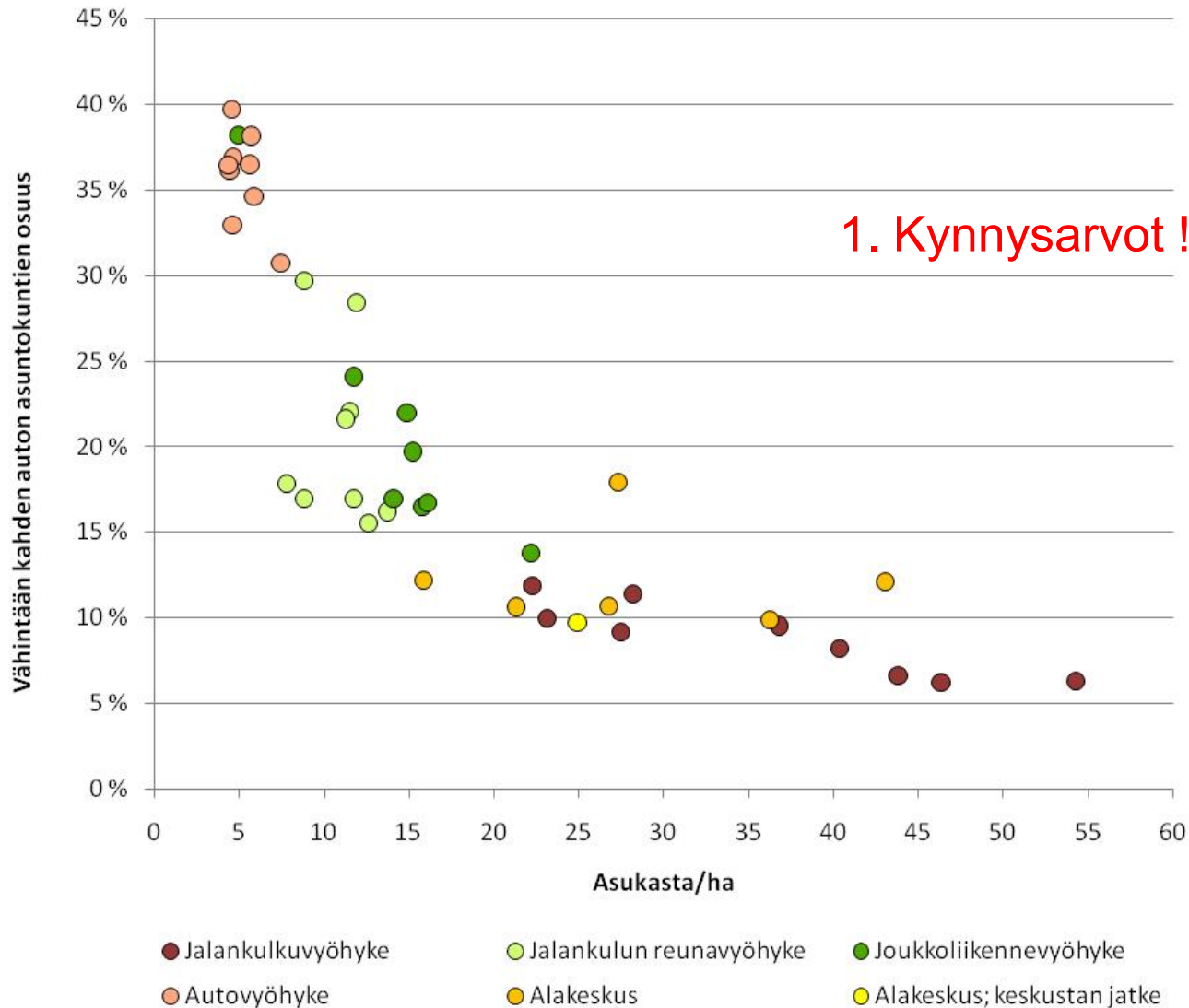


- Maaseudun keskustaajamat
- Maaseututaajamat
- Maaseudun pientaajamat
- Maaseudun lievettaajamat
- Maaseudun haja-asutusalue

Väestön muutos erilaisilla kaupunki- ja maaseutualueilla.  
 Aluerajauksena on käytetty vuoden 2015 mukaista taajamarajausta.  
 Lähde: Rehunen et al. (2017) YKR-Barometri.

# Asukastiheyden suhde autonomistukseen eri vyöhykkeillä (2007)

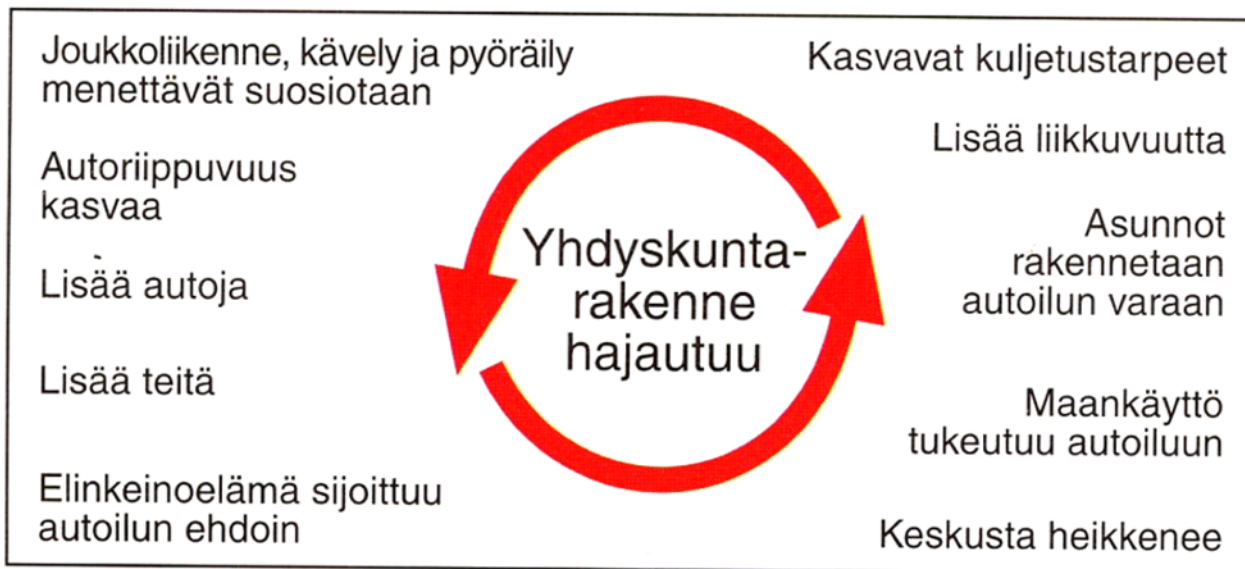
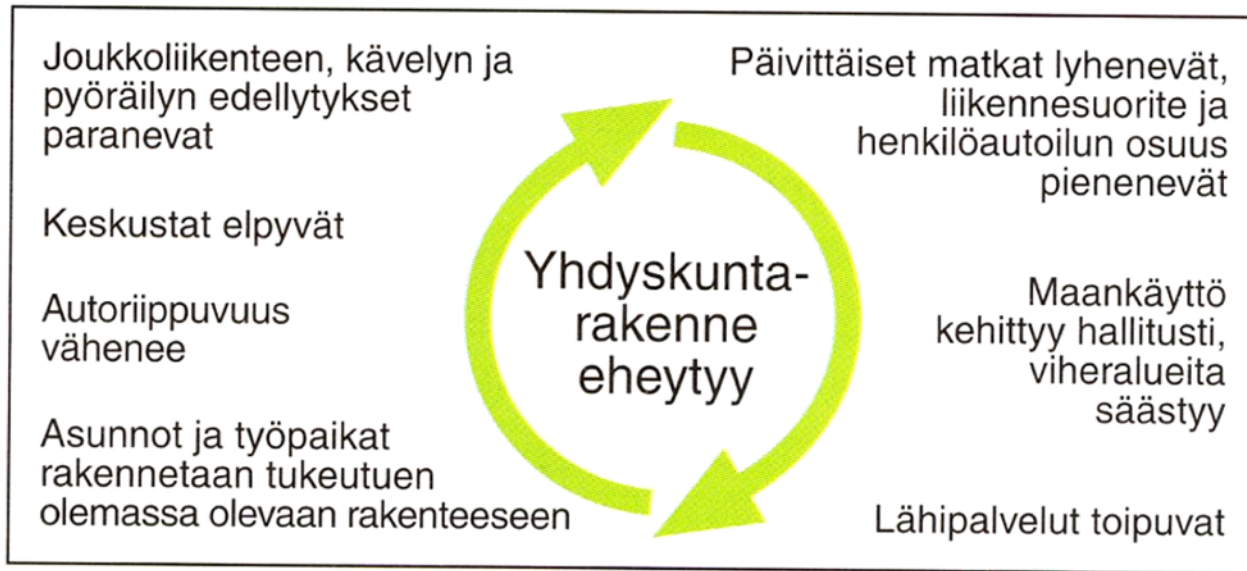
(Piste vastaa yhtä kaupunkiseutua)



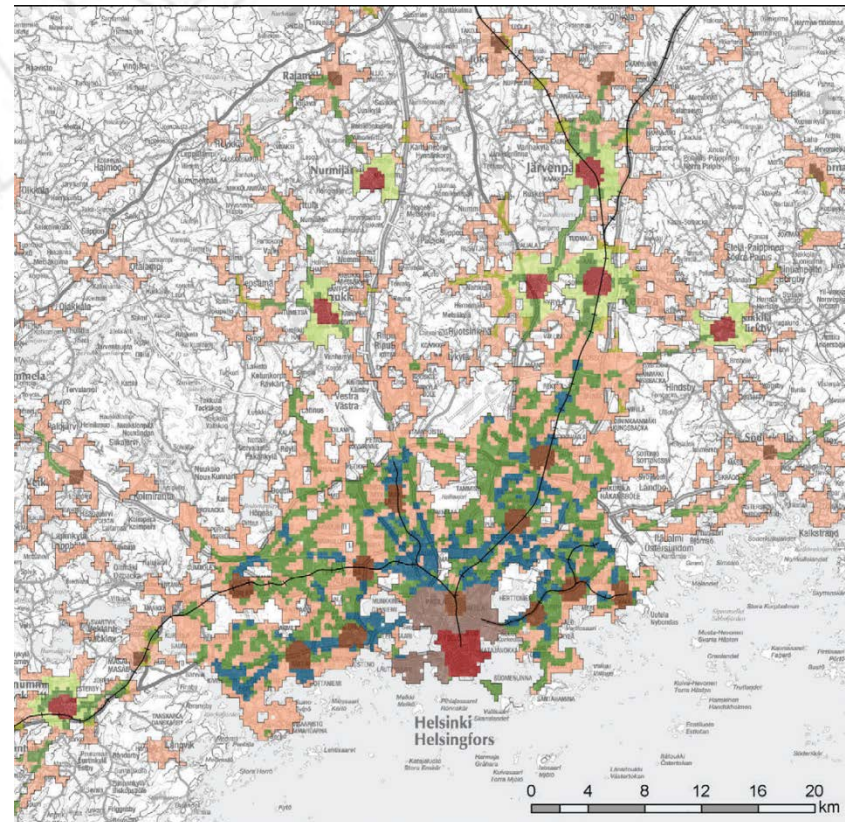
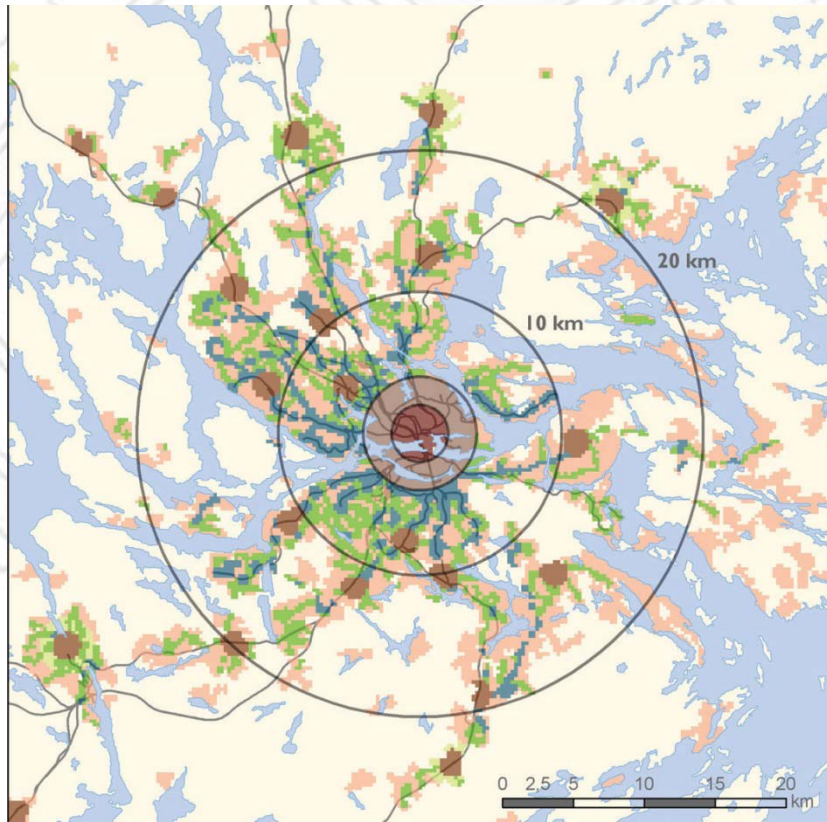
Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja moniautoisuus tutkimushankkeen yhdeksällä kaupunkiseudulla. Vähintään kahden auton omistavien asuntokuntien suhde asukastiheyteen vuonna 2007. Piste vastaa keskiarvoa kaupunkiseudun vyöhykkeestä. (YKR/ SYKE 2010)

Taitekohtana noin 15-20 as./ha, jossa moniautoisuus alkaa voimistua

## 2. Yhdyskuntarakenteen polkuriippuvuudet

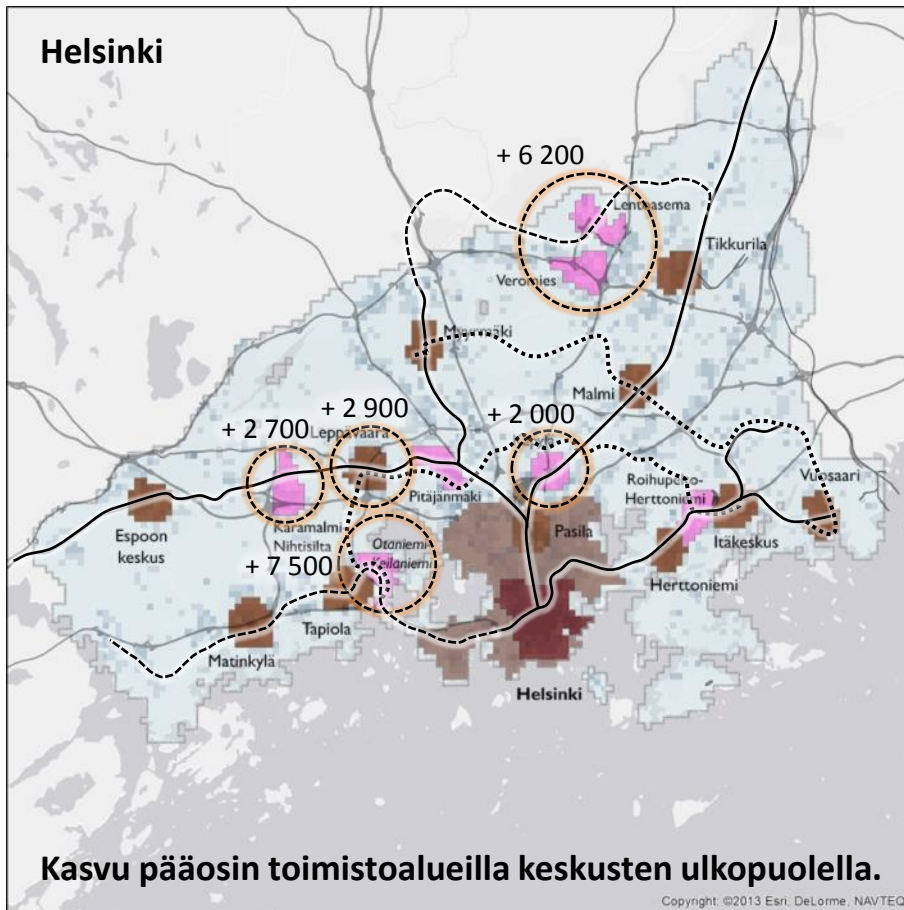


Lähde:  
YM opas 104 / 2003, Liikenne  
yhdyskunnan suunnittelussa



- Keskustan jalankulkuvyöhyke
- Keskustan reunavyöhyke
- Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke

- Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
- Joukkoliikennevyöhyke
- Autovyöhyke



### Helsinki

Alakeskukset (11):  
81 000 työpaikkaa  
kasvu +750

Muut keskittymät (7):  
89 000 työpaikkaa,  
kasvu +20 000

## 3. Ajoitus ja uudet avaukset !



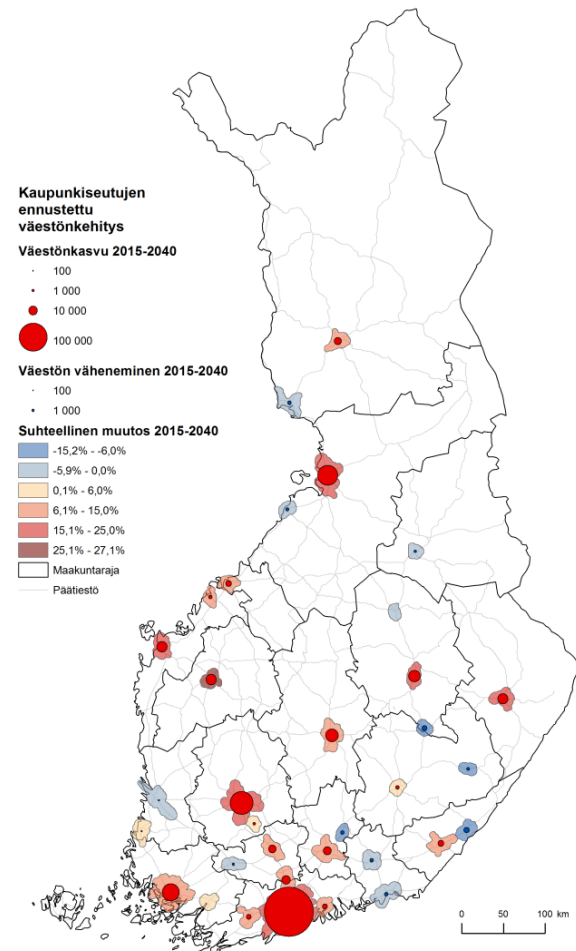
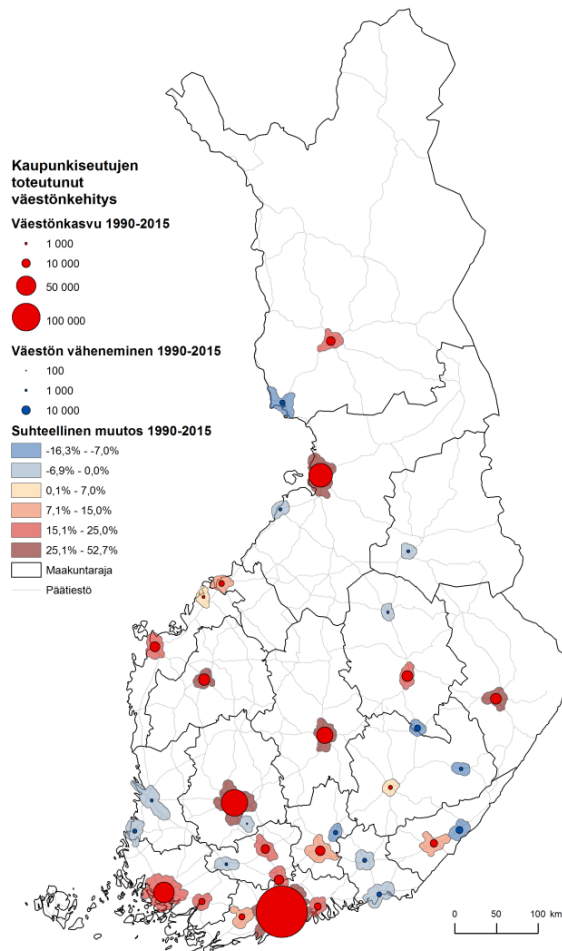
### Tukholma

Alakeskukset (10):  
121 000 työpaikkaa  
kasvu +16 700

Muut keskittymät (7):  
63 000 työpaikkaa,  
kasvu +4 500

# Kaupungistuminen ja kaupunkiseutujen eriytynyt kehitys jatkuu

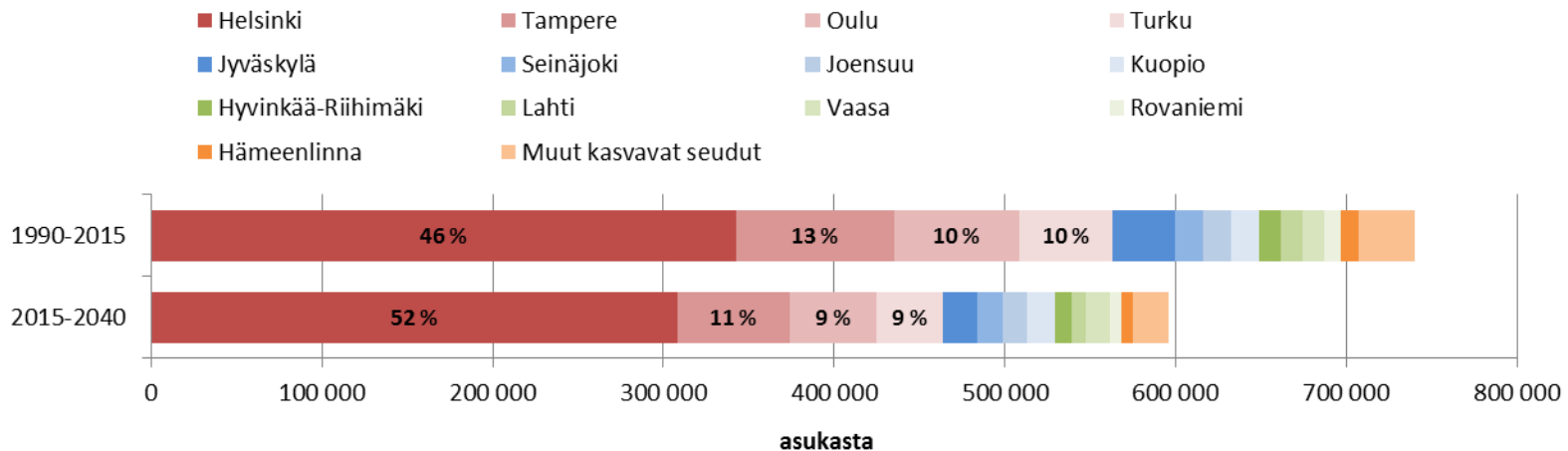
- Palvelut keskittyvät kaupunkiseuduille
- Muuttovoitto kohdistuu pääosin kasvaville kaupunkiseuduille
- Maahanmuutto vahvistaa kaupungistumista



# Väestönkasvu keskittyy suurimmille kasvaville seuduille

- Tilastokeskuksen väestöennusteen mukana väestönkasvu hidastuu hieman tulevina vuosikymmeninä
- Väestönkasvusta aiempaa suurempi osuus suuntautuu muutamille suurille kaupunkiseuduille: yli 80 % kaupunkiseutujen tulevasta kasvusta tapahtuu neljällä suurimmalla seudulla
- VTT:n asuntotuotantoennusteessa kaupungistumisskenaariossa jopa 95 % seuraavan 25 vuoden asuntotuotantotarpeesta sijoittuu 14 suurimmalle kaupunkiseudulle ja konservatiivisessakin skenaariossa 85 % (Vainio 2015).

Väestönkasvu kaupunkiseuduilla



Lähde: Tilastokeskuksen väestöennuste, joka on alueellistettu SYKEssä



# Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla

- Osa laajaa korjausrakentamisurakkaa.  
"Rikkinäinen" yhdyskuntarakenne  
korjattavissa
  - Kaupungistumisen hyötyjen toteutuminen  
edellyttää täydennysrakentamisen  
tehostamista
- => edellyttää myös nykyistä  
tehokkaampia työkaluja

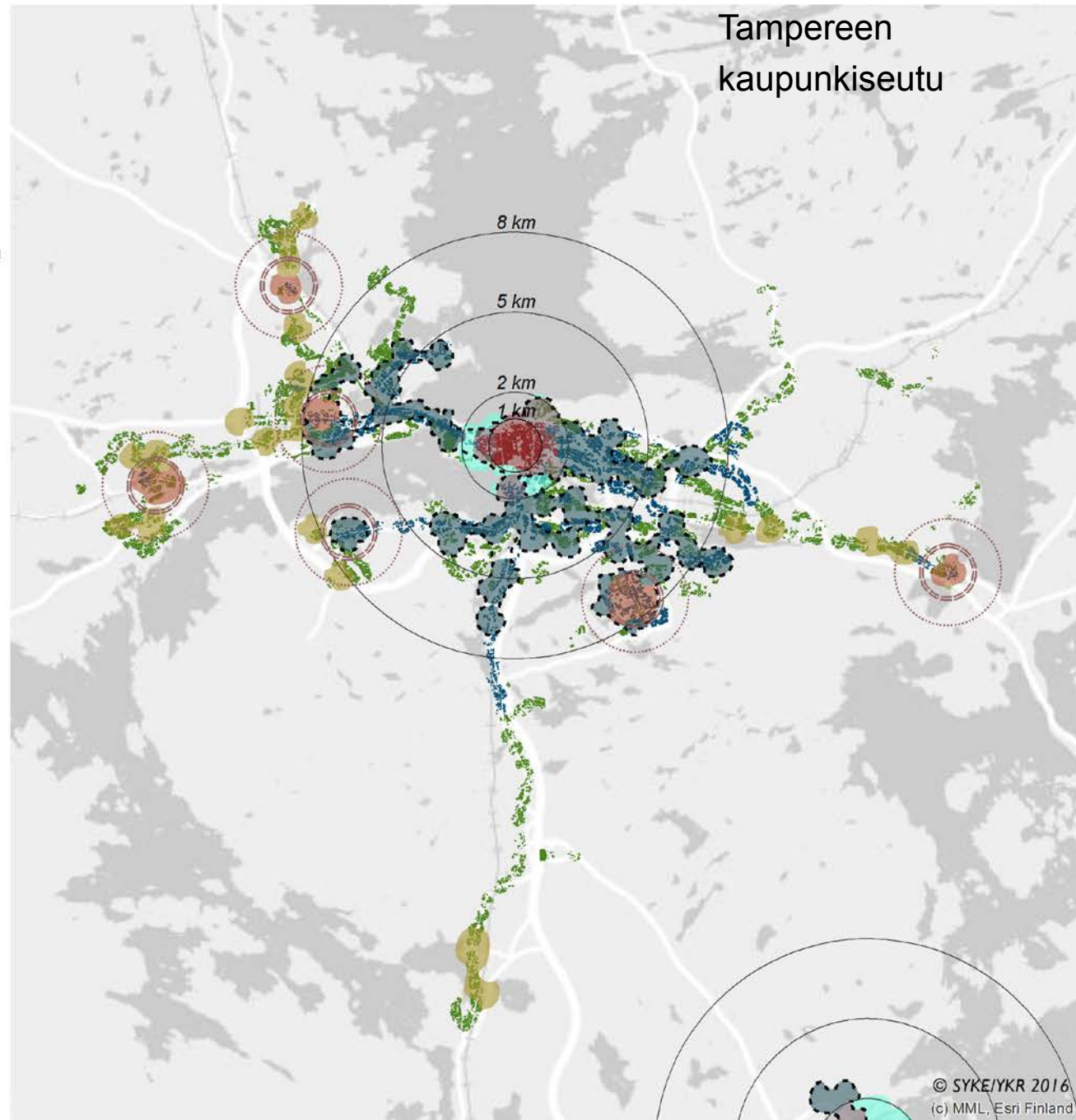
# Tampereen kaupunkiseutu

## Kaupunkikudosten alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Alakeskus
- Sisempi joukkoliikennekaupunki, alle 8 km
- Ulompi joukkoliikennekaupunki, yli 8 km

## Joukkoliikenteen tarjonta

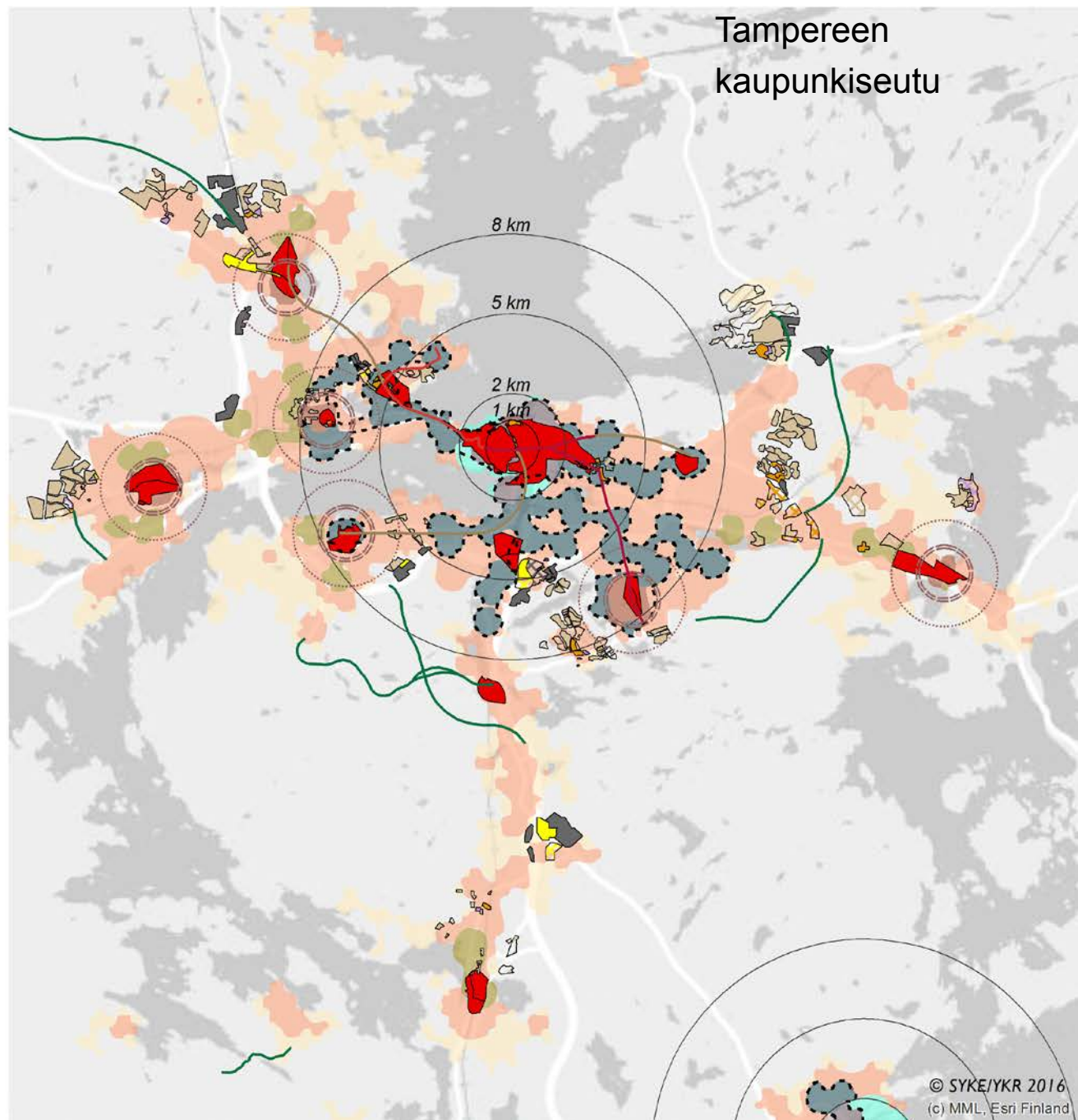
- Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
- Joukkoliikennevyöhyke
- Keskustan jalankulkuvyöhyke



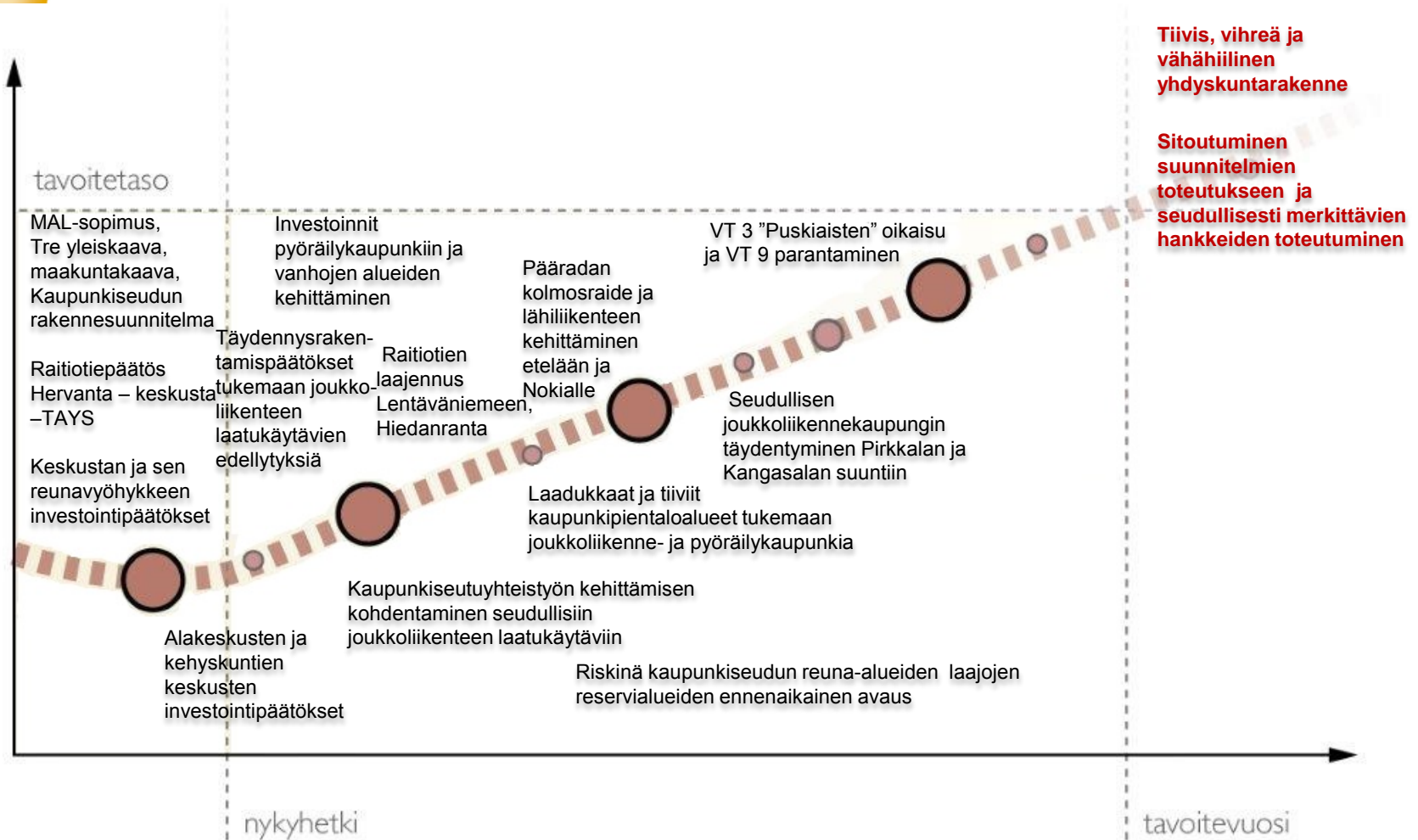
## Kaupunkikudosten alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Alakeskus
- Sisempi joukkoliikennekaupunki, alle 8 km
- Ulompi joukkoliikennekaupunki, yli 8 km
- Autokaupunki
- Harva autokaupunki
- Keskusta-alue
- Asuinalue
- Tiivistyvä asuinalue
- Asuinalue (reservi)
- Kaupan alue
- Tiivistyvä kaupan alue
- Kaupan alue (reservi)
- Palvelujen alue
- Tiivistyvä palvelujen alue
- Palvelujen alue (reservi)
- Sekoittuneiden toimintojen alue
- Tiivistyvä sekoittuneiden toimintojen alue
- Sekoittuneiden toimintojen alue (reservi)
- Työpaikkavaltainen alue
- Tiivistyvä työpaikkavaltainen alue
- Työpaikkavaltainen alue (reservi)
- Uudet tiet
- Raitiotie (1. vaihe)
- Raitiotie (laajennukset, 1. vaihe)
- Raitiotie (laajennukset, 2. vaihe)

## Tampereen kaupunkiseutu



# Kaupunkiseutujen päätöksentekopolkuun tunnistettu keskeisimmät yhdyskuntarakenteen tavoitteiden edellyttämät strategiset linjaukset, tarvittavat päätökset ja investoinnit vuoteen 2030. Esimerkkinä Tampereen kaupunkiseutu



# Jalankulkukaupungin renessanssi – jo oli aikakin

- Jalankulkukaupunkia ja siihen kytkeytyvää pyöräilyä. Sekä rakenteellinen että laadullinen kehittyminen => **Yhdyskuntarakenteen päätrendi vuoteen 2030.**
- Asemanseutujen kehittäminen ja matkakeskukset usein ”ankkureina”
- **Keskustan ja keskustan reunavyöhykkeen uudistuminen.** Tärkeistä ”brownfields” alueista suunnitelmat saatu vihdoinkin kuntoon (ajoitus!)
- Jalankulkukaupungin reunalla nykyhetken merkittävimmät yhdyskuntarakenteen muutokset. Sitouduttu laajasti kehittämään
- **Liitoskohta** joukkoliikennekaupunkiin ja autokaupunkiin
- Erinomaisia sijainteja asutuksen lisäksi **työpaikoille ja palveluille.**
- Estevaikutuksia keskustan ja sen reunavyöhykkeen välissä ja eri kaupunginosien välillä => Pyöräily, citybussit
- **Myös hitaammin kasvavilla ja taantuvilla seuduilla** jalankulkukaupunki kehittyy
- On myös kaupunkiseutuja, joissa keskustan kehitys ei vielä ole oikein lähtenyt liikkeelle. **Taustalla isoja virheinvestointeja** keskustan ulkopuolelle ja/tai keskeisten alueiden ”**lukot**”, kuten asemanseutujen kehittämispäätösten viivästyminen.
- **Monikeskuksisilla** kaupunkiseuduilla alakeskukset laajasti vanhoja jalankulkukaupunkeja palveluineen, nyt paljolti autokaupunkeja.

## Joukkoliikennekaupungin tulevaisuus vielä osin epäselvä – edellyttää uusia ratkaisuja alakeskuksiin ja lähiöihin

- Suurimmilla kaupunkiseuduilla hyvää kehitystä ja investointeja! **Edellyttää kuitenkin merkittävää täydennysrakentamisen tehostamista** aina 5–8 km:n etäisyydelle ”joukkoliikennesormiin”.
- Keskisuurilla tilanne epäselvempi. Mahdollisuuksia on joukkoliikennesormien kehittämisessä, mutta vaatii erityisiä ponnisteluja täydennysrakentamisen suhteen ja pidättäytymistä laajentumiskasvussa.
- Lähiöiden kehittäminen ongelmallista monilla seuduilla. Kerros- ja kaupunkipientaloilla täydennysrakentaminen!
- **Vaihtoehtoja lapsiperheiden asumiselle** joukkoliikenne- ja pyöräilykaupungista. Kaupunkipientalot vastaa perheiden asumisihanteita. Asuntomarkkinatilanne tukena tälle kehitykselle. Keskustan kerrostalojen hinta vs. 2–5 km:n etäisyydellä olevat pientalot. Suuremmilla 5–8 km etäisyys. Kaavamuuтокset ja tonttien toteutumisen tehostaminen !
- **Työpaikkojen ja palveluiden sijoittaminen erityisen tärkeää**
- Kaupunkiseudun alakeskusten rooli! Joukkoliikenne tukeutumaan riittävän isoihin helmiin ja nopeisiin yhteyksiin
- Liikenneteknologian kehitys – autonomiset ajoneuvot ja joukkoliikenne? Millaisia palvelupaketteja? Joukkoliikenteen yhtenäinen lippu. Kaivattu jo 20 v.!
- Joukkoliikennekaupungin kehittämisessä isoja riskejä jos täydennysrakentaminen ei etene.

## Autokaupungistumisen etenemiselle ei näy esteitä – vastaavatko alueet tulevaisuuden asumisihanteita

- **Työpaikkojen ja palveluiden sijainti ohjaa autokaupunkikehitystä!**
- Paljon sekä keskeneräisiä autokaupunkialueita että autokaupunkivarauksia suunnitelmissa kaupunkiseudun reuna-alueilla
- Suunnitteluun juurtunut tarve varata isoja autokaupunkialueita vaikka kysyntää ei enää edelliseen malliin
- Kunnat ovat näihin investoineet ja paine, että ne toteutetaan on suuri
- Suunnitteluvaraa pitää olla mutta nyt paljon tarjolla ylimitoitettua ja yli-ikäistä kaavaa, joka perustuu pitkän nousukauden aikaisiin käsityksiin ja ylimitoitettuihin väestöennusteisiin
- Taantuman jälkeinen aika?
- Miten alueet saadaan pysymään reserveinä? V: Tarjoamalla parempia alueita tilalle ja kumoamalla huonossa sijainnissa olevia kaavoja
- Mikäli jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin täydennysrakentamista ei tehosteta riskinä heikkojenkin autokaupunkisijaintien aukeaminen
- **Euro on hyvä konsultti.** Laajentumisalueet kalliita!
- Kysymys ei siitä etteikö näille alueille olisi jatkossakin kysyntää vaan siitä, että näitä alueita on jo aivan riittävästi
- **Erottelu!** Niiden autokaupunkialueiden tukeminen, jotka muuttuvat osin pyöräilykaupungeiksi tai täydentyessään heikoksi joukkoliikennekaupungiksi

# Kaupungistumisen hyödyt edellyttävät täydennysrakentamisen tehostamista

- Suomen kaupunkiseuduilla tulisi edelleen tehostaa täydennysrakentamista, jotta yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitys ei lähtisi uudestaan käyntiin nousukauden koittaessa.
- Kaupunkiseuduilla on suunnitelmissa paljon keskeneräisiä autokaupunkialueita ja reservialueita huonoissakin sijainneissa. Reservialueiden mahdollinen käyttöönotto tulevaisuudessa muodostaa isoja taloudellisia riskejä sekä kunnalle että asukkaille.
- Tutkimuksen mukaan etenkin väestöään menettävillä kaupunkiseuduilla ei näille alueilla ole odotettavissa riittävästi kysyntää, jonka vuoksi infrastruktuuri jo avatuillakin alueilla uhkaa jäädä vajaakäyttöön. Seurauksena on kunnalle kalliita alueita, joissa asuntojen vakuusarvot laskevat. Näitä uusia alueita ei tulisi avata. Erityisen ongelmallinen tilanne on monikuntaisella kaupunkiseudulla kuntien raja-alueilla. Näiden alueiden ratkaisut edellyttävät kaupunkiseututasoista maapolitiikkaa.



# Kiitos

Tiivistettynä asiat SYKE:n  
mediatiedotteessa 8.3.2017