

## Polysentrinen kaupunkirakenne – idea joukkoliikennekaupungeista

*Esitän tässä artikkelissa ideoitani ja visioitani pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen ja kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Osa esittämistäni ajatuksista on syntynyt ja vanhatkin ajatukseni ovat jalostuneet tehdessäni diplomityötäni, jonka otsikko on ”Joukkoliikenteen kehittämissstrategioiden toteutuminen pääkaupunkiseudulla”. Artikkelin alussa esitän ajatuksiani Helsingin seudun seutuhallinnon kehittämiseksi, minkä jälkeen pureudun otsikon mukaiseen ideaani sellaisesta pääkaupunkiseudun polysentrisestä kaupunkirakenteesta, joka mahdollistaisi persoonallisten ja elävien joukkoliikennekaupunkien kehittämisen.*

Tanskassa on Kööpenhaminan maakunta, samoin Itävallassa Wienin maakunta. Helsingin maakunta, johon kuuluisivat kaikki Helsingin seudun kunnat, voisi olla harkinnan arvoinen ratkaisu myös Helsingin ympärille rakentuvan uuden seutuhallinnon perustaksi. Näin vältettäisiin tarpeeton kahden hallinnollisen alueen eripuraisuus maankäytön ja liikenteen kehittämisessä (vrt. nykyinen asetelma Uudenmaan liitto vs. Itä-Uudenmaan liitto). Uuden maakunnan ytimen muodostaisi Helsingin kaupunki, joka olisi muodostettu liittämällä yhteen Helsingin, Espoon ja Vantaan sekä mahdollisesti Kauniaisten kaupungit. *(Korostan, että tarkastelen esittämiäni uudistuksia tässä yhteydessä puhtaasti maankäytön ja liikenteen näkökulmasta.)*

Edellä kuvatussa ratkaisussa merkittäviä liikenne- ja maankäyttökysymyksiä ratkottaisiin yhtenäisellä maakuntatasolla. Uusi yhdistynyt Helsingin kaupunki ja sen kehyskunnat vastaisivat itse yleiskaavoituksestaan, mutta Helsingin maakunta voisi vaikuttaa niihin laatimalla maakuntakaavan riittävän yksityiskohtaisena. Maakuntakaavan ja yleiskaavoituksen väliin asettuisi selvitysmies Alasen ja ministeri Mannisen kaavaileman MAJ-suunnitelman ja nykyisen PLJ-suunnitelman sijasta erillinen noin neljän vuoden välein päivitettävä maankäytön, asumisen ja liikenteen järjestelmäsuunnitelma (MAL-suunnitelma), joka täsmällisesti kattaisi kaikki maankäyttö- ja liikennekysymykset.

Kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän huhtikuussa 1999 laatimassa kaupunkipolitiikan asiakirjassa mainitaan kuntien yhteinen yleiskaavoitus yhtenä keinona vastata ajan haasteisiin. Yhteistä yleiskaavoitusta esitetään lisättäväksi varsinkin suurilla kaupunkiseuduilla. Kuntien yhteinen yleiskaavoitus liitetään erityisesti taajamarakenteen eheyttämiseen, lähinnä yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden parantamiseen sekä seudullisesti merkittävien toimintojen (esimerkiksi suurmyymälät) sijoittumisen ja liikennejärjestelyjen parantamiseen (Mikkonen-Young, Lehmuspuisto

2004). Esittämässäni mallissa kyse ei kuitenkaan olisi varsinaisesti kuntien yhteisestä yleiskaavoituksesta, vaan riittävän tarkasti laaditusta maakuntakaavasta, erillisestä MAL-suunnitelmasta sekä yhdistyneen pääkaupunkiseudun (Helsingin kaupungin) ja sen kehyskuntien omista yleiskaavoista.

Kehyskunnat tekisivät asemakaavoituksensa vanhaan malliin. Sitä vastoin yhdistyneen Helsingin kaupungin aluekeskukset tekisivät pienempimittakaavaiset maankäyttöratkaisut itsenäisesti vastaten niille kuuluvien alueiden asemakaavoituksesta ja siten alueidensa omaleimaisuudesta.

### **Polysentrisen kaupunkirakenteen mahdollisuudet**

Helsingin vanha keskusta on vetovoimaisuudessaan ja merkittävytydessään toistaiseksi omaa luokkaansa, mutta toisaalta sekä pääkaupunkiseudulla että Helsingin seudulla on useita voimakkaita aluekeskuksia, joilla on edellytykset kehittyä entistä itsenäisemmiksi ja omaleimaisemmiksi aluekeskuksiksi. Tämän takia pääkaupunkiseudun kaupunkirakennetta voidaankin pitää sekä monosentrisenä (yksi merkittävä keskus) että polysentrisenä (useita merkittäviä aluekeskuksia).

Pienemmissä kaupungeissa monosentrisen kaupunkirakenne tukee paremmin kestävä kehitystä, sillä siirryttäessä liian aikaisin polysentriseen rakenteeseen, myötävaikutetaan kaupunkirakenteen hajoamiseen. Toisaalta, pitäytyttäessä liian kauan monosentrisessä rakenteessa kaupungin koon kasvaessa, voi kaupungin reuna-alueiden kehittymisen kontrollointi olla vaikeaa. Myös tässä tapauksessa seurauksena on kaupunkirakenteen hajautuminen (Macário ym 2003).

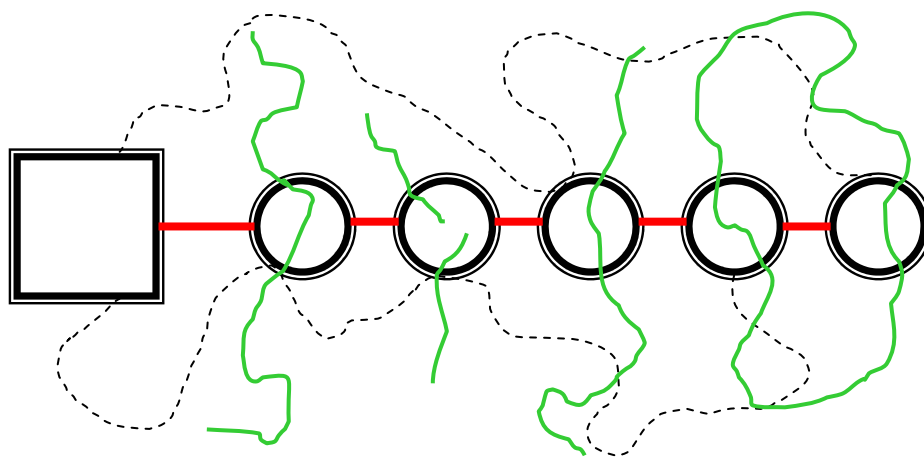
Edellä esittämäni seudun uuden hallintomallin vahvuus maankäytön suhteen on se, että toteutuessaan se uskoakseni mahdollistaisi aluekeskusten kehittymisen persoonallisemmiksi ja vetovoimaisemmiksi paikoiksi niin palveluiden kuin työpaikkojenkin suhteen. Aluekeskusten liittäminen tehokkailla raideliikenneyhteyksillä toisiinsa tukisi pääkaupunkiseudun visiota raideliikenteeseen tukeutuvasta maankäytöstä. Kun maankäyttö aluekeskusten läheisyydessä tiivistyisi ja niiden omavaraisuus palveluiden ja työpaikkojen suhteen kasvaisi, tapahtuisi liikkumistarpeissa ja siten liikennesuoritteessa merkittävä muutos pienempään.

Helsingin keskustan ja pääkaupunkiseudun aluekeskukset toisiinsa yhdistäviin runkolinjoihin ja niiden palvelutason erityisen hyvään laatuun on mielestäni tästä syystä suunnattava myös tulevaisuudessa merkittäviä resursseja. Samaa painotettiin myös diplomityössäni (Vanhanen 2004) tekemissäni haastatteluissa. Esitettiin esimerkiksi ajatus palvelutason jakautumisesta siten, että tietyillä alueilla toteutuisi idea joukkoliikennekaupungeista. Ideahan ei sinänsä ole edes uusi, sillä YTV:n laatiman joukkoliikennestrategian (YTV 2002) pitkän aikavälin tavoitteena on luoda nk.

joukkoliikennekaupunki 2025, eli synnyttää pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteellisesti vahvoja alueita, joilta on hyvät yhteydet seudun pääkeskukseen ja omaan aluekeskukseen. Tavoitetilan mukaisessa joukkoliikennekaupungissa kaikki jokapäiväisen elämän edellyttämät matkat voitaisiin hoitaa vaivattomasti joukkoliikenteellä.

### **Itsenäinen aluekeskus – joukkoliikennekaupunki**

Kehittelemäni idea on luoda pääkaupunkiseudun aluekeskuksista itsenäisiä joukkoliikennekaupunkeja, joiden palveluihin niiden sisäinen joukkoliikenne tarjoaa sujuvat yhteydet. Samalla aluekeskuksen sisäinen joukkoliikenne toimisi palvelutasoltaan korkealuokkaisena liityntäliikenteenä aluekeskukset yhdistäviin joukkoliikenteen runkolinjoihin. Osa yhteyksistä voitaisiin hoitaa nykyistä pienempikokoisella (ja siten edullisemmalla) bussikalustolla.



*Kuva: Aluekeskukset ja seudullinen keskus on kytketty toisiinsa tehokkaalla runkoyhteydellä. Lukuisat lyhyet sisäiset bussilinjat palvelevat aluekeskuksia, jotka muotoutuvat aiempaa itsenäisemmiksi ja joiden palvelutarjonta paranee. Suorat bussiyhteydet (katkoviivalla) lakkautetaan ajan myötä. Kuva on yksinkertaistettu malli ja se esittää vain yhtä kaupunkirakenteellista "sormea". Tästä syystä kuvasta puuttuvat eri "sormilla" sijaitsevien aluekeskusten väliset poikittaiset runkoyhteydet.*

Edellä kuvattu malli tukee niin pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva-raporteissa kuin diplomityössäni tekemissäni haastatteluissakin esitettyä ideaa

joukkoliikennekaupungeista, eli tietyistä alueista pääkaupunkiseudun sisällä, joissa joukko- ja kevytliikenne olisivat ensisijaiset kulkumuodot.

Joukkoliikennekaupungissa moni pidempi matka sisältäisi vaihdon. Vaihdon rasittavuutta voidaan kuitenkin vähentää ja sen mielekkyyttä lisätä tarjoamalla vaihtopaikoissa korkealuokkaisia palveluista, esimerkiksi mahdollisuus päivittäisten (ruoka)ostosten tekoon ilman merkittävää ylimääräistä kävelyä. Vaihtotapahtumasta voidaan siis tehdä myös tarpeellinen ja haluttu.

Esittämäni idean punainen lanka on, että ihmiset, jotka aiemmin ovat käyttäneet suoraa bussiyhteyttä ja hakeneet tarvitsemansa palvelun seudullisesta keskuksista, joutuisivatkin kulkemaan oman aluekeskuksensa kautta. He huomasivat, että useassa tapauksessa, etenkin aluekeskusten kehittyessä, palvelun voi hankkia omalta alueelta. Tässä toisaalta piilee myös edellä esitetyn mallin mielenkiintoinen ”sisäinen uhka”. Ideaalitapauksessa nimittäin alun perin kaksiosaiseksi suunniteltu matka katkeaakin aluekeskukseen, jolloin myös joukkoliikenteen runkoyhteyden kysyntä laskee! Näin ollen joukkoliikenteen tehokas runkoyhteys mahdollistaisi helpon liikkumisen aluekeskusten välillä, mutta samalla se tiivistäisi kaupunkirakennetta, vähentäisi liikennesuoritetta ja toisi tätä kautta merkittäviä välillisiä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Tätä näkemystä tiiviin kaupunkirakenteen eduista tukee ote Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpisen mielipidekirjoituksesta (Helsingin Sanomat 23.5.2004):

*”Laajeneva omakotitalomatto keskuskaupungin ympärillä ei ole ongelma ainoastaan energiantuhlauksen näkökulmasta. Muidenkin palvelujen kuin joukkoliikenteen järjestäminen tulee kalliiksi kunnille. Esimerkiksi Vantaan on raskasta kustantaa noin 500 omakotitalon vuotuisen rakentamisen edellyttämä kunnallistekniikka ja tarvittavat muut palvelut.”*

Hahmottelemani tiiviisti rakennetut aluekeskukset eivät olisi kansainvälisessä tarkastelussa edes mitään kummajaisia. Kuten esimerkiksi diplomityöni Wieniä käsittelevässä luvussa todetaan, raskaan joukkoliikenteen runkoyhteyden asemanympäristö voi kehittyä erittäin eläväksi ja viihtyisäksi urbaaniksi kohtauspaikaksi, jonka lähiympäristössä on silti rauhallista elää (Vanhanen 2004).

Tiiviimpiä aluekeskuksia painottavan ideoinnin tueksi nostan vielä yhden lähteen. Pekka Lahti on todennut, että suomalaiset taajamat ovat jopa pohjoismaisessa vertailussa keskimäärin hyvin harvaan rakennettuja (väentiheys naapurimaidemme taajamissa on lähes kolminkertainen). Suurempi rakentamistehokkuus luo paremmat edellytykset joukkoliikennepalveluiden tarjoamiselle. Rakentamistehokkuuden ollessa välillä 17 – 74 asuntoa / ha, joukkoliikenteen kasvu kolminkertaistuu, jos rakentamistehokkuus kaksinkertaistuu (Lahti 2000).

Ajatuksilleni polysentrisestä joukkoliikennekaupungeista koostuvasta Helsingistä, löytyy tukea EU:n rahoittaman TRANSPLUS-projektin toimenpiteiden suositusraportista. Siinä nostetaan esille tärkeä huomio: projektin case-kaupunkien lisäksi myös Tukholmassa on osoitettu, että polysentrisestä kaupunkirakenteesta saatava hyöty ei perustu yksin aluekeskusten keskittämiseen joukkoliikenteen runkoyhteyksien (erityisesti raiteiden) varsille, vaan myös aluekeskusten asunto- ja työpaikkatarjonnan tasapainoon. Toimittaessa näin luodaan kysyntää lyhyille aluekeskusten sisäisille työ- ja ostosmatkoille sekä edistetään jalankulku- ja pyöräliikennettä. Lisäksi luodaan säännöllistä kysyntää aluekeskuksia yhdistäville joukkoliikenteen runkoyhteyksille. Tämä on merkittävä etu verrattaessa liikennejärjestelmää monosentrisen kaupunkirakenteen tarjoamaan vaihtoehtoon. Siinä aamuisin täydet junat ja bussit kuljettavat ihmisiä nukkumalähiöistä kaupungin keskustaan ja palaavat tyhjinä takaisin noutamaan uusia matkustajia ja iltaisin sama toistuu toiseen suuntaan (Macário ym. 2003).

### **Lähteet:**

Lahti P. (2000). *Joukkoliikenne ja Yhdyskuntarakenne. Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana*, Teknillistieteelliset akatemit 2000:1. Helsinki. 178 s.

Macário R., Carvalho D., Fermisson J. ja López I. (2003). *Achieving Sustainable Transport And Land Use With Integrated Policies*. TRANSPLUS – Deliverable 6 – TRANSPLUS Guidelines. (online, viitattu 14.9.2004).

<http://www.isis-it.com/netboard/files/masters/W6T55Macario1822004364.zip> . 89 s.

Mikkonen-Young L., Lehmuspuiisto V. (2004). *Yleiskaavayhteistyön saavutukset ja sudenkuopat – Kokemuksia neljältä kaupunkiseudulta*. Suomen ympäristö 665, ympäristöministeriö. Helsinki. 138 s.

Vanhanen K. (2004). *Joukkoliikenteen kehittämissstrategioiden toteutuminen pääkaupunkiseudulla*. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu. Espoo. 138 s.

YTV (2002). *Joukkoliikenteen strategiasuunnitelma*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:4, YTV. Helsinki. 128 s.