

Camilla Heiskanen

KESTÄVÄ KAUPUNKI ELÄMYKSENÄ

Aukkaan Hämeenlinna

Kandidaatintyö
Rakennetun ympäristön tiedekunta
Annuska Rantanen
Minna Chudoba
Huhtikuu 2022

TIIVISTELMÄ

Camilla Heiskanen: Kestävä kaupunki elämyksenä: asukkaan Hämeenlinna
Sustainable city experience: resident's Hämeenlinna
Tampereen yliopisto
Arkkitehtuurin yksikkö
Kandidaatintyö
Huhtikuu 2022

Tässä kandidaatintyössä pyrin selvittämään, millainen on kestävä kaupunki ja miten asukas voi vaikuttaa kaupungin kestäväan kehitykseen. Tarkastelen kestäväan kaupungin määrittelyä, ja pohdin sitä, mikä tekee kaupunkitilasta asukkaan näkökulmasta kestäväan. Tapausesimerkkinä on Hämeenlinnan keskusta, jonka ajankohtaisia kaavoitussuunnitelmia tarkastelen eri suunnitteleemojen sekä asukkaan näkökulmasta. Hämeenlinnan keskustaan kohdistuu useita kaavoitusprojekteja, joiden tavoitteena on lisätä keskustan vetovoimaa ja mahdollistaa kaupungin kasvua esimerkiksi asuntoja lisäämällä. Toteutuessaan hankkeet tulevat muuttamaan oleellisesti kaupunkikuvaa ja keskustan toimivuutta.

Kaupunkien kestävä kehitys on haaste, johon vaikuttavat olemassa oleva ympäristö, asukkaat ja kulttuuri. Hämeenlinnassa kehitykseen vaikuttavat jo olemassa oleva ruutukaava ja asukkaiden kokemus alueidentiteettiä. Hämeenlinnan keskustan kehittäminen on laaja kokonaisuus, jolla voi olla myös vähemmän kestäviä seurausvaikutuksia. Jo pelkästään kaupunkien toiminnan ja suunnittelun monimutkaisuus voivat vaikeuttaa kokonaisuuden ymmärtämistä ja aiheuttaa asukkaissa skeptisyyttä, kun alueita suunnitellaan uudelleen. Toisaalta asukkailla on suuri merkitys oman elinympäristönsä kehittymiseen, ja asukkaiden osallistumista voidaan vahvistaa tietoa ja kommunikointia lisäämällä. Uusien kaavojen tavoitteena on lisätä keskustan vetovoimaa ja mahdollistaa kaupungin kasvua esimerkiksi asuntoja lisäämällä. Suunnittelun teemoja sekä asukkaan näkökulmaa käyttämällä tarkastelen Hämeenlinnan keskustan ajankohtaisia kaavoitussuunnitelmia.

Työssä käytettyjä teorioita ja toteutuksia yhdistävät asukkaat. Kaupunkia suunnitellaan ihmisille ja sitä käyttävät ihmiset. Nostan esiin teemoja, joilla kaupunkitilan suunnittelussa voidaan tukea asukkaiden elämyksellistä ja merkityksellistä arkea. Valotan 'ihmisen näkökulmaa' neljän teeman avulla. Nämä ovat mittakaava, eloisa kaupunkitila, monipuolinen liikenne ja turvallisuus. Kun asukkaille tarjotaan mahdollisuuksia vaikuttaa kaupunkisuunnitteluun, voidaan suunnittelua parantaa hyödyntämällä asukkaiden kokemusta myös jo olemassa olevasta kaupunkitilasta. Vaikuttaminen kaupunkisuunnitteluun on mahdollista niin suunnitteluvaiheessa kuin arkielämässäkin. Työn aineisto koostuu tutkimuskirjallisuudesta, paikallislehtien artikkeleista Hämeenlinnan kaupungin tuottamista keskustahankkeiden suunnitteludokumenteista sekä vuorovaikutusaineistosta.

Avainsanat: Hämeenlinna, kaupunkisuunnittelu, ihmisen mittakaava, kaavoitus, viihtyvyys, asukkaan vaikutus

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	1
1.1 Tavoitteena kestävä kaupunki	1
1.2 Kokemus Hämeenlinnan keskustasta	2
1.3 Tutkielman tavoitteet	2
2. KESTÄVÄ KAUPUNKI	3
2.1 Kestävän kaupunkitilan määrittely	3
2.2 Kaupunkisuunnittelun teorioita	4
3. IHMISEN NÄKÖKULMA	8
3.1 Ihmisen mittakaava	8
3.2 Eloisa kaupunkitila	9
3.3 Monipuolinen liikenne	10
3.4 Turvallinen kaupunkitila	12
4. ASUKAS VAIKUTTAJANA	14
4.1 Vaikutustavat	14
4.2 Asukkaan kokemus muutoksessa	16
5. HÄMEENLINNAN KESKUSTAN KEHITYS	17
5.1 Hämeenlinnaisten tarpeet ja toiveet	18
5.2 Ajankohtaiset projektit	18
5.2.1 Keskustavisio 2030	19
5.2.2 Hämeensaari ja Engelinranta	21
5.2.3 Ykköskortteli eli Ruusukortteli	23
5.2.4 Liikenteen muutokset	23
6. YHTEENVETO	28
LÄHTEET	29
KUVALÄHTEET	33

1. JOHDANTO

Yhdyskuntasuunnittelun keskeinen haaste on autolähtöinen suunnittelu. Se tarkoittaa, että tilaa suunnitellaan ensin autojen mitoille ja tarpeille ja vasta jäljelle jäävää tilaa suunnitellaan ihmisille. Tämä ilmiö toteutuu edelleen, sillä autojen samanlaisten tarpeiden hahmottaminen ja suunnittelu on huomattavasti helpompaa kuin suunnittelu erilaisten ihmisten tarpeet huomioon ottaen. Ja vaikka autoja ei koskaan olisi ollutkaan, voidaan silti suunnitella kestävämpää kaupunkitilaa. (Jacobs 1961, 440–441) Hämeenlinnan keskusta on esimerkki kaupunkitilasta, jossa autoliikenteen suhdetta muuhun tilaan täytyy suunnitella uudesta näkökulmasta.

Tämän kandidaatintyön tavoitteena on luoda kokonaiskuva Hämeenlinnan keskustan kehityksen suunnasta, ja siitä miten asukkaat voivat vaikuttaa kaupungin kestävyteen tulevaisuudessa. Hämeenlinnan keskusta rajataan Keskustavisio 2035:n mukaisesti alueeseen, joka jää Hämeen linnan, uimahallin, rautatieaseman ja kauppakeskus Goodmanin välille. (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 4)

1.1 Tavoitteena kestävä kaupunki

Kestävä kaupunki on laaja käsite, jolle ei ole yksinkertaista selitystä tai mittaria. Yhdyskuntasuunnittelussa voidaan tarkastella kaupungin kestävyttä esimerkiksi asumisen, liikenteen, palveluiden tai tietyn käyttäjäryhmän kannalta. Tavoitteena on kuitenkin kaupungin kokonaisvaltainen hyvinvointi, ja välillä on vaikea sovittaa kaikkia kaupungin tarpeita toisiinsa. Lisäksi nykyään tehtävien ratkaisujen vaikutukset voivat näkyä vasta vuosikymmenien päästä, minkä vuoksi yksittäisten suunnitelmien hyöty ei ole välittömästi selvää.

Jotta kaupunkisuunnittelu olisi selkeää ja luotettavaa, kaavoitusprosessi on läpinäkyvää ja asukkaat voivat vaikuttaa siihen omalla aktiivisuudellaan. Laajat käsitteet, kuten kestävä kaupunki, esitetään helposti ymmärrettävässä muodossa. Ympäristöministeriö jaottelee kestävästä kaupungista piirteitä teemoiksi, jotka jaetaan edelleen pienempiin aiheisiin. Yksi teema on esimerkiksi älykkäät kaupungit, ja sen yksi aihe on liikenne sekä kestävä

liikkuminen (Ympäristöministeriö 2018). Jaottelun avulla voi jokainen tarkastella oman kaupunkinsa kestävyyttä ja ymmärtää kestävästä kaupunkisuunnittelun tavoitteita.

1.2 Kokemus Hämeenlinnan keskustasta

Kaupunkitilan käyttöä voidaan kehittää hyödyntämällä asukkaiden kokemuksia esimerkiksi palautteella ja kyselyillä. Ne eivät kuitenkaan aina kerro kaikkea, sillä viihtyisyys on monimuotoinen kokonaisuus, johon reagoi huomaamatta. Esimerkiksi tiettyjen tilojen vältteleminen tai niiden nopeasti läpi kulkeminen voi viitata epämiellyttävään kokemukseen, vaikka asukkaat eivät sitä tiedostaisi omassa toiminnassaan.

Mielipidekirjoituksista paikallislehdissä ja kuntalaisten kysymyksistä Hämeenlinnan kaupungin nettisivuilla voi ymmärtää, että keskusta kaipaa elävöittämistä. Esimerkiksi Hämeen Sanomien kirjoituksista voi lukea, että viihtymättömyyteen on monia syitä, kuten kaupallisten palvelujen siirtyminen pois keskustasta (Valkama 2019). Edellä mainittujen kanavien kautta välittyvät asukkaiden kokemukset ovat mahdollisesti hajanaisia, sillä niissä huomio usein kiinnittyy kirjoittajalle itselleen tärkeisiin kokemuksiin. Sen vuoksi voi niin asukkaan kuin suunnittelijankin olla vaikeaa muodostaa yhteistä näkemystä toimivasta kaupunkitilasta.

1.3 Tutkielman tavoitteet

Tämän kandidaatintyön luvussa kaksi tarkastelen kestävästä ja viihtyisästä kaupunkitilan piirteistä ja määrittelyä. Lisäksi tarkastelen ihmisen mittakaavaa ja sen merkitystä kaupungin ja liikenteen suunnittelulle. Luku luo pohjan kaupunkien viihtyisyyden perusasioiden ymmärtämiselle kaupunkisuunnittelun näkökulmasta.

Kolmas luku yhdistää käytännön tasolla asukkaat toisen luvun perusteisiin. Luku käsittelee kaavoittamisen prosessia ja asukkaan mahdollisuuksia vaikuttaa kaupunkisuunnitteluun. Lisäksi pohdin asukkaan kokemusta suhteessa kaupungin kehitykseen.

Neljännessä luvussa tarkastelen Hämeenlinnan keskustan viihtyisyyttä ja kehitystä paikallisen, identiteetin ja ajankohtaisten kaavoitusprojektien kautta. Luvun tapauksen avulla esitän, miten kaupunkisuunnittelun teoria ja asukkaiden toiminta yhdessä vaikuttavat kestävästä kaupunkisuunnitteluun. Viimeisessä luvussa teen yhteenvedon kokonaisuudesta.

2. KESTÄVÄ KAUPUNKI

Kaupunkeja suunnitellaan kestävämmiksi, sillä ilmastonmuutos, tietotekniikan kehitys ja tasa-arvon tavoittelu luovat haasteita jo olemassa oleviin kaupunkeihin. Resurssimme maapallolla ovat rajalliset ja nähtävissä on uhkakuvia muutoksista lähitulevaisuudessa. Kaupungit silti kasvavat väestön kasvaessa, joten elämistä ja asumista täytyy miettiä uudelleen, jotta tämän hetken suunnittelu vastaisi myös tulevaisuuden tarpeita.

Kaupunkitilaa ja sen kestävyttä voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta, minkä vuoksi kestävä kaupunkin käsite voi tarkoittaa eri asioita eri kaupungeissa tai maissa. Paikan asettamat kestävät tavoitteet voivat vaihdella esimerkiksi taloudellisesta kestävydestä viherverkostojen kehittämiseen. Jotta voidaan hahmottaa kestävyttä kokonaisuutena kaupunkisuunnittelussa, esitellään seuraavassa erilaisia kestävyysnäkökulmia, joita voidaan käyttää Suomessa.

2.1 Kestävän kaupunkitilan määrittely

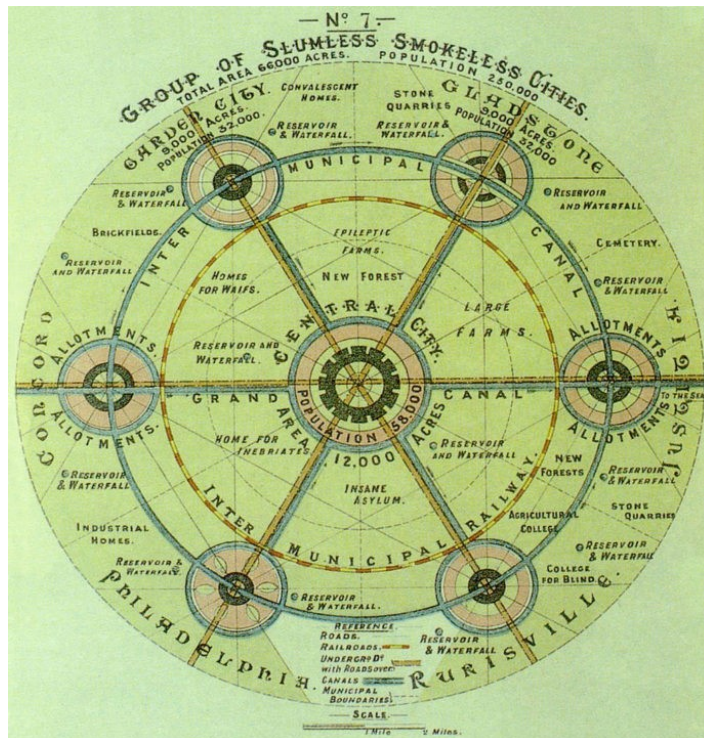
Ympäristöministeriön mukaan kestävyys jaetaan usein ekologiseen, sosiaaliseen, taloudelliseen ja kulttuuriseen kestävyteen. Ympäristöministeriö on vastuussa ”Kestävä kaupunki” -nimisestä ohjelmasta, joka toteutetaan vuosina 2019-2023. Ohjelman tavoitteena on edistää kaupunkien ja kuntien kestävä kehitystä sekä käytännön kaupunkikehityksen että strategisen johtamisen tasolla. Tarjottuja keinoja ohjelmassa ovat tieto, kokemus, asiantuntijapalvelut, vertaiskokemukset, yhteiset hankkeet, rahallinen tuki ja näkyvyys. Ohjelman pääteemat ovat vähähiilisyys, älykkyys, terveellisyys ja sosiaalinen kestävyys. Ohjelman nettisivuilta selviää, että arjen päästöistä 75% syntyy asumisesta, liikkumisesta ja ruosta. Näihin voidaan vaikuttaa esimerkiksi kaupunkisuunnittelun, julkisten hankintojen ja liikennejärjestelyjen avulla. Digitalisaation ja älykkäiden palvelujen avulla voidaan vähentää resurssien tuottamiseen vaadittua energia- ja työmäärää. Hyvinvointia edistetään viheralueilla, melun vähentämisellä ja puhtaan ilman varmistamisella niin sisä- kuin ulkotiloissakin. Nämä kaikki tekijät vaikuttavat positiivisesti ihmisten hyvinvointiin lisäksi ilmastoon. Yhteisöllisyys, palveluiden saavutettavuus ja alueiden välinen tasa-arvo kannustavat asukkaita sitoutumaan ympäristöstään huolehtimiseen. Ohjelman taustalla vaikuttavat YK:n Agenda 2030 kestävä kehityksen maailmanlaajuiset tavoitteet. (Ympäristöministeriö 2019)

Kestävyys kaupunkisuunnittelussa on siis globaali lähtökohta ja kaupunkeihin heijastuu kunkin ajan ja paikan vaikutteita. Kaupungit muuttuvat jatkuvasti, ja muutokseen kannustavia aloitteita nousee niin politiikan ja tieteen kentältä, kuin myös asukkaiden jokapäiväisistä tarpeista. Kuitenkin kaupunkien monimutkaisuus ja vaiheittainen kehitys on altis sen käyttäjien ja suunnittelijoiden inhimillisille vaikutteille. Sen takia kaikkia tavoitteita ei aina saavuteta, vaikka suunnitelma muuten edistäisi esimerkiksi ympäristöystävällisempää arkea.

2.2 Kaupunkisuunnittelun teorioita

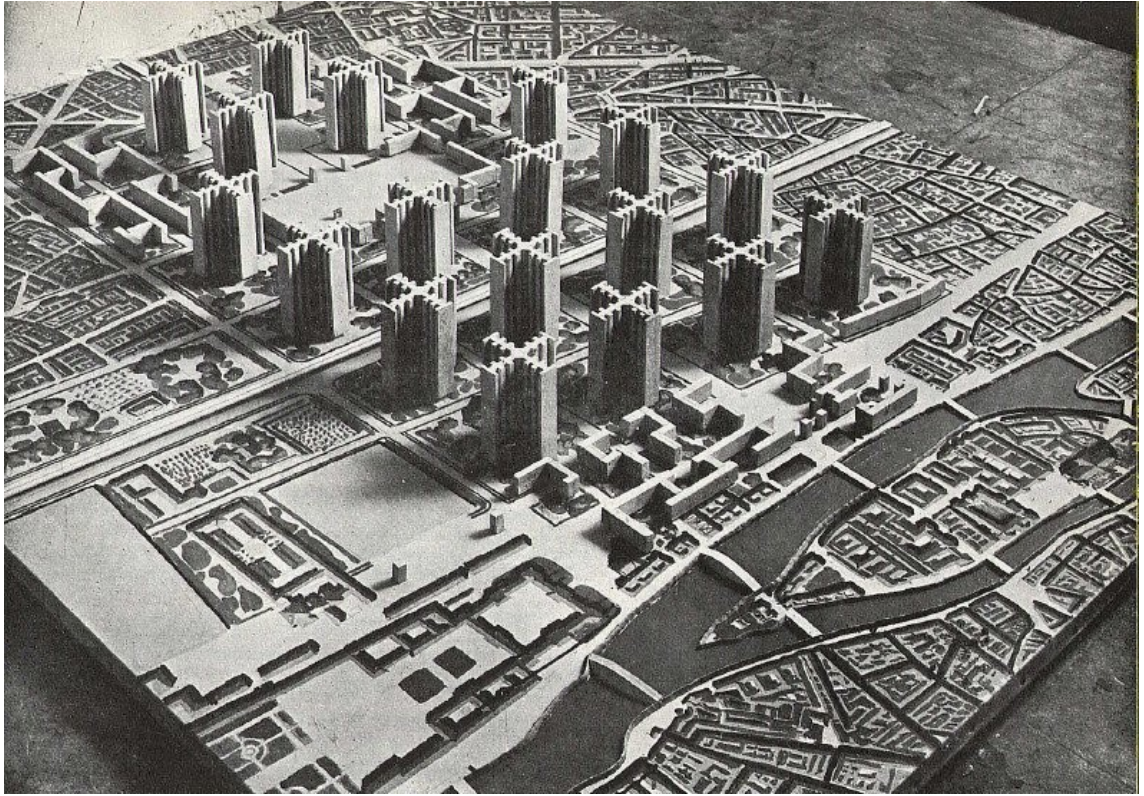
Seuraavassa esittelen joitain tunnettuja ja alan opinnoissa hyödynnettyjä kirjoittajia, joiden avulla on helppo tutustua kaupunkisuunnittelun teoriaan. Kirjoittajien kautta välittyy myös ymmärrys siitä, miten kestävyysteema on näyttäytynyt eri aikoina kaupunkisuunnittelussa. Kuntaliiton (2021) mukaan Suomessa asutaan harvassa suhteessa muuhun Eurooppaan. Harvaan asutussa maassa esiintyy suurien kaupunkikeskusten sijaan eri kokoisia taajamia, kyliä ja pikkukaupunkeja. Christopher Alexanderin (1977, 17–20) mukaan on yhteiskunnallisesti kannattavaa, etteivät kaikki asukkaat muuta suuriin kaupunkeihin. Hänen mukaansa tarvitaan useita eri kokoisia kyliä ja kaupunkeja, jotta asukasluku jakautuu tasaisesti. Sen lisäksi kylillä ja kaupungeilla on tilaa kehittyä, hävitä tai syntyä. Pienempi mittakaava helpottaa yhteisöllisyyden muodostumista ja asukkaan vaikutusmahdollisuuksia omaan elinympäristöönsä.

Jo 1890-luvulla tiedostettiin, että teollistumisen myötä ihmiset muuttivat yhä enemmän maalta kaupunkiin. Kuitenkin esimerkiksi Lontoon kaupunki koettiin likaiseksi ja äänekääksi, se oli täynnä sairaita ja rikollisia, eikä yhteisöllisyys ollut samanlaista kuin maaseudulla. Ebenezer Howard (1898) kehitti puutarhakaupungin konseptin, jonka avulla yhdistettäisiin maaseudun ja kaupungin parhaat puolet (kuva 1). Suomessa on toteutettu puutarhakaupungin konseptia esimerkiksi Tapiolassa, jota alettiin rakentaa 1950-luvulla. (Tuomi 2018) Konseptin etu on ollut yhtenäinen suunnittelu ja huomion kiinnittäminen yhteisöllisyyteen. Konseptilla ei välttämättä silti ole toivottua vaikutusta. Tavallinen lähiökin voi toteuttaa puutarhakaupungin ajatuksia, mutta voi epäonnistua luomaan yhteisöllisyyttä. Tästä voidaan kuitenkin huomata, että kaupungistumisen ja maaseudun tasapainon hakemista on pohdittu jo pitkään yhdyskuntasuunnittelussa.



Kuva 1 Howardin (1902) puutarhakaupungin konseptin mukaisesti suunniteltaiiin keskuksia, joissa jokaiselle asukkaalle on mitoitettu reilusti elintilaa, viher- ja virkistysaluetta, luonnonvaloa ja muita terveyttä ja viihtyisyyttä lisääviä ominaisuuksia. Keskuksessa olisi myös kaikki tarvittavat palvelut, kuten kaupat, kahvilat ja koulut. Keskuksen ympärillä olisi maatalousvyöhyke.

Le Corbusierin ajatuksista 1900-luvun alkupuolelta voi saada mielikuvan, että kaupungin pitäisi toimia kuin kone. Hän suunnitteli Pariisiin korkeita pilvenpiirtäjiä ja laajoja autoverkostoja. Toteuttamaton suunnitelma nimeltä Plan Voisin on saanut osakseen niin ihailua kuin kritiikkiäkin (kuva 2). Suunnitelma oli aikansa tuotos, eikä toteuttanut esimerkiksi kovin tasa-arvoista yhteiskuntaa. Modernismi ja autokeskeinen kaupunkisuunnittelu sai konseptista paljon vaikutteita, ja nuo vaikutteet ovat säilyneet kaupungeissamme ja suunnittelussa vuosikymmeniä. Edelleen on keskuksia, joita ei ole suunniteltu ihmisten kohtaamiselle kadulla, vaan autoilla liikkumiseen.

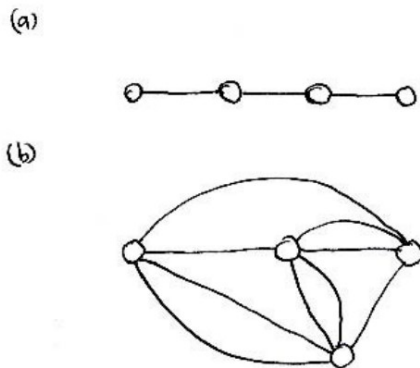


Kuva 2 Le Corbusier, malli suunnitelmasta *Plan Voisin* (1925). Jokaisella toiminnolla oli oma paikkansa kaupungissa. Perinteisiä katuja ei suunnitelmassa enää varsinaisesti ollut, vaan ainoastaan autoteitä. Tätä kutsutaan "katujen tappamiseksi". Jotta saataisiin konemainen kokonaisuus, täytyy poistaa sattumanvarainen ja tehoton elämä maantalla.

Jane Jacobs (1961) kritisoi modernia autokeskeistä kaupunkisuunnittelua, ja teki havain-
toja kaupunkien asukkaista ja tilan käytöstä. Hänen havaintonsa toivat kaupunkisuunnit-
teluun ihmislähtöistä näkökulmaa, jossa asukas on vuorovaikutuksessa ympäristönsä ja
muiden asukkaiden kanssa. Selkeistä ja kartalla kauniin moderneista ratkaisuista, joissa
jokainen asukas elää omassa "laatikossaan", voi seurata epäonnistunutta kaupunkitilaa.

Nikos Salingaros (2006, 17–24) lähestyy kaupunkitilaa mallien ja sosiaalisen yhteyksien
kautta hyödyntäen matematiikkaa. Yksinkertaisilla kaavioilla voidaan havainnollistaa
asukkaiden tarvetta monimuotoiseen ja joustavaan ympäristöön, mikä auttaa kehittä-
mään uusia suunnittelun lähtökohtia (kuva 3). Carlos Moreno (2016) vakiinnutti termin
"15 minuutin kaupunki", joka seuraa esimerkiksi Jacobsin ajatuksia toimivasta kaupun-
kitilasta. 15 minuutin kaupungissa arjen toiminnot kuten työ, harrastaminen ja kaupas-
sakäynti pitäisi olla saavutettavissa viidessätoista minuutissa jalan, pyörällä tai julkisen
liikenteen välineellä. Konseptista on useita versioita, joita sovelletaan paikkakohtaisesti.

Esimerkiksi Pariisissa pormestari Anne Hidalgo nosti 15 minuutin kaupungin tavoitteeksi vuonna 2020 pormestarikampanjassaan (Willshare 2020).



Kuva 3 Aktiiviset solmukohdat, kuvassa ympyrät, ovat paikkoja, joissa asukkaat käyttävät arjessa. Niiden välille syntyy yhteyksiä, jotka esitetään viivoina. Kuvassa on esitetty, miten luonnolliselta tuntuu suunnitella solmukohdat jonoon, vaikka lopputuloksena on vain yhdenlaisia yhteyksiä. Kuvan b asetelma mahdollistaa enemmän erilaisia yhteyksiä, vaikka näyttääkin vähemmän järjestäytyneeltä.

Edellä esitettyjen konseptien avulla voidaan ymmärtää, että kaupunkisuunnittelu on ala, joka on sidottu aikaan ja paikkaan, ja jossa esimerkiksi kaupungistumisen ongelmia ja autoilun vaikutuksia on pohdittu pitkään. Kuitenkin kaupunkitilaa suunniteltaessa ei riitä pelkästään abstraktit teoriat ja matemaattiset mallit, vaan tarvitaan myös ihmisen kokemuksellinen näkökulma ja mittakaava.

3. IHMISEN NÄKÖKULMA

Ihmisen näkökulma kaupunkisuunnittelussa liittyy esimerkiksi tilan mittasuhteisiin, käytettävyyteen ja käyttäjien kokemuksiin. Monenlaiset kaupunkitilan käyttäjät vaativat eri asioita suunnitelmalta. Tarpeet ja toiveet käyttäjien välillä voivat kuitenkin olla ristiriidassa keskenään. Silloin suunnittelijan täytyy osata tarkastella kokonaisuutta ammattiosaamisen kautta. Tässä luvussa esitellään muutama aihe, jonka kautta ihmisen näkökulmaa voidaan tuoda mukaan suunnitelmaan.

3.1 Ihmisen mittakaava

Jan Gehlin (2010, 51–52) mukaan kaupunkitilaa koetaan samantapaisesti kuin ihmisten välisiä kohtaamisia. Tilan ja ihmisen välillä vaikuttavat etäisyys, intensiteetti, läheisyys ja kontaktin lämpimyys. Ihmisen mittakaavalla käyttämällä voidaan suunnitella tilaa, jossa asukas voi kokea olevansa vuorovaikutuksessa ympäristönsä kanssa. Jacobs (1961) myös tarkasteli kaupunkitilaa ensisijaisesti katutasolta, jossa muiden ihmisten kohtaaminen ja heidän tarkkailunsa oli tärkeä osa elävää kaupunkikokemusta. Ihmisen kokoista kaupunkitilaa ei kuitenkaan jokaiseen yksityiskohtaan asti voi suunnitella, mutta ihminen ottaa haltuun tilaa, jossa viihtyy.

Ihmiselle on kehittynyt piirteitä, jotka vaikuttavat siihen, miten koemme tilaa. Esimerkiksi kävelevä ihminen näkee ja kulkee hyvin eteenpäin, mutta sivuille ja taakse heikommin. Jatkuva katselu ylöspäin on vaikeampaa kuin alas. Kädetkin suuntautuvat lähinnä eteen koskettelemaan ja tarttumaan ympäristöön. Sadan metrin päästä silmä erottaa ihmisen, mutta vasta kymmenen metrin päässä kokemus muuttuu kiinnostavaksi, ja joissain tilanteissa kiinnostavuus syntyy vasta aivan lähietäisyydellä (Gehl 2010, 33–35). Ihmisen fyysisten ominaisuuksien vuoksi esimerkiksi kaupungin katujen viihtyisyyteen voidaan vaikuttaa erityisesti katutason toiminnalla ja monipuolisuudella.

Nopeus vaikuttaa koettuun mittakaavaan. Ihminen kävelee noin viiden kilometrin tuntinopeudella, jolloin hän ehtii myös tarkkailla ympäristöään. Kävelijälle viihtyvyyttä lisäävät esimerkiksi monimuotoiset ja kaarevat kadut. Sen sijaan pitkät suorat kadut, joiden varrella on samanlaisia yksinkertaisia rakennuksia, voivat tuntua raskailta kulkea. Lisäksi esimerkiksi nopean liikenteen seuraaminen ja äänet voivat käydä raskaiksi. Kävelijöille viihtyvyyttä lisäävät hitaat ympäristöt, kuten aukiot tai kävellen ja pyörällä kuljettavat rei-

tit. Ajaessaan 50-100 kilometriä tunnissa ihminen ei samalla tavalla ehdi huomata ympäristönsä yksityiskohtia tai muita ihmisiä. Näillä nopeuksilla ajaessa tarvitaan myös enemmän yksinkertaistettua tilaa. (Gehl 2010, 42–44)

Gehlin (2010, 3) mukaan Ihmisen näkökulmaa on laiminlyöty kaupunkisuunnittelussa jo pidemmän aikaa. Uudet projektit ovat suuria ja näyttävät selkeiltä ja kauniilta kartalla tai lintuperspektiivistä. Katujen suunnittelu voi jäädä reittien suunnittelemiseksi tilakokemuksista harkitsematta. Ihmisen mittakaavaan suunnittelu vaatii kuitenkin monipuolisuutta, kun huomioidaan aistit ja niiden käyttö tilassa.

3.2 Eloisa kaupunkitila

Jotta kaupunki olisi kestävä, sen täytyy olla myös viihtyisä ja elävä. Mikäli kaupungin asukkaat eivät viihdy kaupunkitilassa, he hakeutuvat muualle. Kaupunkisuunnittelussa elävyyttä voidaan tarkastella kokemuksien ja tilojen kautta. Monissa paikoissa, kuten tässä tutkielmassa käsiteltävässä Hämeenlinnassa, ihmisen kokemus ja mittakaava on osin väistynyt autokeskeisen kaupunkisuunnittelun myötä. Tämän takia kestäväää kaupunkia suunniteltaessa painotetaan yhä enemmän esimerkiksi käveltävyyttä. Jokainen pystyy tarkastelemaan oman kotikaupunkinsa elävyyttä tekemällä havaintoja siitä, kuinka ihmiset käyttävät tilaa ja kuinka tila edistää sosiaalista kanssakäymistä. Viihtyisyys ei kuitenkaan ole suoraan verrannollinen ihmisten lukumäärään, sillä jo muutama ihminen voi viestiä tilan olevan viihtyisä ja houkutteleva (Gehl 2010, 73).

Kaupungin tulee tarjota mahdollisuuksia monimuotoiseen elämään, jossa yhdistyvät arki ja vapaa-aika, liikkuminen ja ajanvietto elämyksellisellä tavalla. Elävyyttä vahvistavat muutamat tärkeät julkiset paikat, joita yhdistävät luontevat kävelyreitit. Sen sijaan, että tulkitaan kaupunkia kohdekarttana, jossa matkataan autolla yhteen paikkaan ja sitten takaisin, voidaankin ajatella kaupunkia elävänä verkostona, jossa on useina kerroksina jatkuvia samaan aikaan tapahtuvia toimintoja. Elävä ja kerroksellinen kaupunki herättää uteliaisuuden ja houkuttelee kävelemään sekä pysähtymään ilman päämäärää.

Elävyyttä ei kuitenkaan voida mitata vain kävelevien tai autoilevien ihmisten lukumääriä laskemalla. Paikassa vietetyn ajan määrä kertoo enemmän viihtyisyydestä kuin ihmisten lukumäärä. Hitaus kaupunkitilassa antaa myös mahdollisuuden pysähtyä esimerkiksi kauppoihin tai kahviloihin. Ja kuitenkin viihtyisä kaupunkitila ei välttämättä edellytä mitään tiettyä palvelua. Viihtyisä tila voi olla nurmikenttä, jota asukkaat voivat käyttää mihin haluavat. Viihtyisyys voisi syntyä esimerkiksi sijainnista ja yhteydestä reitteihin, jolloin tilaa voitaisiin käyttää vähintään läpikulkuun.

Kestävä kaupunkitila kuuluu kaikille. Viihtyisyyden kannalta ajatus voi tuntua hankalalta, mikäli on tottunut siihen, että omaan mukavuusalueeseen kuuluu tiettyjen ihmisryhmien välttely. Esimerkiksi lapsille suunnitellaan omia tiloja, ja nuoria voidaan yrittää pitää poissa kaupunkitilasta. Voi myös olla, ettei kodin lähellä voi kävelyttää koiraa, tai työntää sujuvasti lastenrattaita. Kaupungeissa on myös eri tuloluokista ja kulttuureista tulevia ihmisiä, joiden pitää pystyä käyttämään yhtä lailla kaupunkitilaa.

Myös kaupungistuminen voidaan kokea uhkana kaupunkitilan viihtyisyydelle, sillä kaupunkeihin liitetään usein esimerkiksi epä mukava kiireisyys ja ahtaous. Kaupungeissa käytetään esimerkiksi kaupunkistrategioita ja erilaisia mittareita, joiden avulla voidaan seurata ja parantaa erilaisia viihtyvyyteen liittyviä tavoitteita. Jenni Kuoppaa ja Raine Mäntysalola (2010, 22–26) mukaillen kaupunkien tulisi olla niin kestäviä ja monipuolisia, ettei asukkaiden tarvitse hankkia mökkejä tai kakkosasuntoa pystyäkseen rentoutumaan ja viihtymään kaupungissa.

3.3 Monipuolinen liikenne

Yksi melko tuore suunnitteluterminä on niin sanottu viidentoista minuutin kaupunki. Jotta sellainen kaupunkitila saavutettaisiin, täytyy tarkastella olemassa olevaa liikennettä, ja toisaalta hahmottaa miksi se on kehittynyt sellaiseksi kuin se on. Liikennettä eivät siis ole ainoastaan autot, vaan myös esimerkiksi joukkoliikenne, kävely ja pyöräily. Liikkumisen keinot ovat tätä monimuotoisempiäkin, kuten vastikään yleistyneet sähköpotkulaudat.

Yhdysvalloissa uutisoitiin vuonna 2020 (Marohn 2022) lisääntyneistä auto-onnettomuuksista suhteessa ajettuihin matkoihin, vaikka autojen määrä suhteessa katutilaan oli vähentynyt. Suurin osa onnettomuuksista tapahtui teillä, joissa oli yhdistetty katutila ja nopea ajoliikenne. Huomattiin, että kun autoilijat pääsevät ajamaan nopeammin, he eivät ehdi huomioida ympäristöään yhtä hyvin. Yhdysvaltojen autokeskeisen suunnittelu on varoittava esimerkki, vaikka käsityksemme teistä ja kaduista ovat hieman erilaiset. Eri liikkumismuodot vaativat eri nopeuksia, ja eri kulkumuotojen sekoittaminen voi altistaa onnettomuuksille. Sen takia kävelijöiden ja pyöräilijöiden reittejä kannattaa käsitellä myös omina tiloinaan. Mikäli kaupungin keskustassa halutaan olevan sekä autoja ja ihmisiä, voi katutilaa suunnitella siten, että autoilla tuntuu luonteelta ajaa hitaasti. Suunniteltaessa turvallista liikkumisympäristöä nopeita autoteitä ja kävelijöille tarkoitettuja kävelykatuja ei siis kannata yhdistellä liikaa. Kuitenkin autoliikenteen väylät ja autoi-

lijoiden tarpeet usein vievät enemmän huomiota kaupunkitilaa suunniteltaessa kuin pyöräily- tai kävelytiet. Tämä johtuu lähinnä siitä, että olemme tottuneet ajattelemaan kaupunkitilaa ensisijaisesti autoteinä ja kortteleina. Kuitenkaan autolla ajaminen ei ole kaikille mahdollinen vaihtoehto esimerkiksi iän, vamman tai varattomuuden vuoksi. Tavallisesti autoileva ihminenkin voi olla väliaikaisesti kykenemätön ajamaan esimerkiksi loukkaantumisen jälkeen. Jotta kaupunkitilaa voidaan suunnitella kestävästi ja kaikille saatettavaksi, täytyy sen liikennettä suunnitella monipuolisesti.

Autot ovat mahdollistaneet pidemmät etäisyydet ja hajaantuneemman asumisen. Hajaantuneen asumisen vuoksi tarvitaan myös entistä kattavampaa autoinfrastruktuuria, joka vaatii mahdollisesti kallista huoltoa. Lisäksi palvelujen sijoittuminen lähinnä keskustiin nostaa alueen arvoa ja asumisen hintaa. Se puolestaan voi pakottaa ihmisiä asumaan kauempana keskuksista, mikä korostaa oman auton tarvetta. Autojen tarpeellisuutta on perusteltu myös vapaudella käyttää omaa autoa aina kun haluaa. Auton omistamiseen liittyy vastuuta ja kustannuksia, vaikka auto olisi suurimman osan ajasta käyttämättömänä parkkipaikalla. Autottomuus voidaan siis nähdä myös vapautena tällaisesta vastuusta.

Ympäristössä, jossa kävely- ja pyörätiet sekä julkinen liikenne ovat kattavia, ei haittaa, vaikka autolla ei pääse mahdollisimman lähelle määränpäättä. Kuten aikaisemmin mainittiin, autojen nopeus vaikuttaa autoilijan kokemaan mittakaavaan (Gehl 2010, 43–44). Tämän lisäksi autoilla on omat mitoitusarpeensa kaupungissa, mikä näkyy katujen leveyksissä ja maankäytössä. Pysäköintipaikkojen täytön määrä vaihtelee vuorokauden aikana paikasta riippuen. Tämän vuoksi kaupunkimaisemaan kuuluvat tyhjä, ihmiselämää pois ajavat pysäköintialueet, joita emme edes enää huomaa. Lisäksi autokeskeisessä kaupungissa käytetään paljon aikaa autoliikenteen suunnitteluun ruuhkien välttämiseksi. Ratkaisu ruuhkiin ei kuitenkaan ole teiden lisääminen, sillä paradoksaalisesti se voi jopa lisätä ruuhkia. (Nagurney A. ja Nagurney L. 2020)

Julkista liikennettä moititaan usein kalliiksi ja kannattamattomaksi. On totta, että Suomessa voi olla vaikea saada vaadittavaa tehokkuutta joukkoliikenteestä, sillä toimiakseen se vaatii nimensä mukaisesti joukon ihmisiä, ja Suomessa asutaan melko harvassa. Mutta joukkoliikenteellä on mahdollisuus vahvistaa paikkojen välisiä yhteyksiä, parantaa liikkumisen laatua ja toimia ympäristötekona. Joukkoliikenne yksistään ei siis riitä, vaan tarvitaan myös muita vaihtoehtoja. Hyvänä esimerkkinä tästä on Oulun pyöräilyverkosto, jota huolletaan hyvin talvella. On osoitettu, ettei talvinen sää vaikuta merkittävästi pyöräilyn määrään, vaan reittien ylläpito ja kunnostus. Ylipäätään kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja kannattavuutta lisäävät tehokkaat, valaistut ja hyvin hoidetut liikenneverkostot.

Ilmastonmuutoksen myötä tiedostetaan, että fossiilisten polttoaineiden käytöstä täytyy pyrkiä pois. Tässä mielessä yksityisautoiluun kannustaminen ei voi olla kaupunkisuunnittelun lähtökohta tulevaisuudessa. Autoja ei voida kokonaan hävittää kaupunkimaisesta, mutta voimme laajentaa yksityisautoilun mahdollisuuksia esimerkiksi yhteisautoilla ja monipuolisilla vuokrausmahdollisuuksilla. Yksi auto pystyisi palvelemaan useampaa ihmistä ja olisi vähemmän aikaa käyttämättömänä kadulla. Jacobsia (1961, 446–447) mukailleen autot ja moottorit ovatkin loistava keksintö, mutta niitä tulisi käyttää mahdollisimman tehokkaasti.

3.4 Turvallinen kaupunkitila

Kävely- ja pyörätiet sopivat hyvään lähiympäristöön, joka on elävä, terveellinen turvallinen, viihtyisä ja tasapuolinen. Tällaisessa ympäristössä on mahdollista elää ilman omaa autoa, mutta aluetta täytyy suunnitella kokonaisvaltaisesti huomioiden katu ympäristön eri toiminnot (Kuoppa & Mäntysalo 2010). Julkinen liikenne ja kävely- sekä pyörätiet vähentävät myös ruuhkia, sillä ne pystyvät kuljettamaan moninkertaisesti suuremman määrän ihmisiä samassa ajassa, vaikka vaativat vähemmän tilaa kadulta ja pysäköinnissä. Se puolestaan mahdollistaa tiiviimmän, yhtenevämmän sekä yhteisöllisemmän alue suunnittelun.

Elävyyden lisäksi tärkeä tunne on turvallisuus. Turvallisuudentunne kadulla ei tule kuitenkaan synny vain liikennemerkeistä, aidoista tai kameroista. Gehlin (2010, 97–104) ja Jacobsin (1961, 46–48) mukaan turvalliseksi kaupunkitilaksi koetaan kadut, joissa toiminnot sekoittuvat, ihmisiä on paljon ja jota kaikki voivat käyttää. Turvallisuudentunnetta lisää muiden ihmisten läsnäolo. Jacobs (1961, 45) on käyttänyt käsitettä ”eyes on the street”, katseet kadulla, jonka mukaan katutilaa käyttävät ja tarkkailevat ihmiset huomavat ja reagoivat helpommin ei-toivottuun käytökseen.

Kaikki erilaiset käyttäjät ovat olemassa riippumatta siitä, annetaanko heidän olla samassa tilassa. Esimerkiksi meluavat nuoret ja päihtyneet henkilöt kuuluvat julkiseen tilaan ja katukuvaan, sillä se tuo heille turvaa ja tarvittaessa apu on lähempänä. Myös esimerkiksi lapsille on heille suunniteltua leikkitiloja, mutta se ei tarkoita sitä, että heidät voi sulkea pois kaikesta muusta kaupunkitilasta. Jacobsin (1961, 107) mukaan myös esimerkiksi lasten oleskellessa kaupunkitilassa on jokaisen kadulla kulkevan vastuulla huolehtia heidän turvallisuudestaan sekä reagoida heidän käyttökseen.

Turvallisuuden tunnetta voidaan kaupunkitilassa lisätä liikenteen turvallisuutta parantamalla. Myös kaupunkiympäristön terveellisyys paranee suunnittelemalla kaupunkitilaa, jossa on mukavaa ja turvallista liikkua esimerkiksi pyörällä. Liikenteen hitaus ja katutilan monipuolinen käytettävyys suojelee esimerkiksi lapsia ja nuoria, jotka eivät voi ajaa kouluun tai tapaamaan kavereita.

4. ASUKAS VAIKUTTAJANA

Asukkailla on oleellinen vaikutus kaupunkisuunnitteluun ja kaupungin kestäväan kehitykseen, sillä kaupunkisuunnittelun tavoite on palvella ihmisiä. Esimerkiksi asukkaan paikallistuntemus alueesta voi tuoda erilaista näkökulmaa alueella tarvittaviin parannuksiin. Vasta kun asukkaat kokeilevat elämistä uusilla alueilla tai uudelleen rakennetussa tilassa, saadaan selville, toimiiko suunniteltu alue niin kuin toivottiin. Saadun palautteen avulla voidaan kehittää kaupunkitilaa muuttuvien tarpeiden mukaan. Lisäksi asukkaalla on mahdollisesti yhteys yhteisöön. Paikkaan kuulumisen tunne ja identiteetti lisäävät asuinympäristöstä huolehtimista. Ihmisten luontainen tapa tarkkailla lähiympäristöään ja sen ihmisiä lisää puolestaan turvallisuuden tunnetta. Mitä enemmän suunnittelussa kuullaan erilaisia kokemuksia ja vaikuttajia, sitä helpompaa on kehittää tasa-arvoisempaa elinympäristöä kaikille. Vaikuttamisen pitää olla mahdollista riippumatta iästä, terveydestä, varallisuudesta tai taustasta.

4.1 Vaikutustavat

Kaavoittaminen, eli eri mittakaavaisten alueiden suunnittelu, on julkista toimintaa. Kaikki suunnitelmat ja niiden etenemisprosessit ovat nähtävissä kaupungin tai kunnan sivuilla. Kaavoituksessa lopullisia päättäjiä ovat kunnan tai kaupungin valtuutetut ja hallitus (Hämeenlinna 2021). He ovat monesti myös itse asukkaita, mutta eivät välttämättä aina pysty edustamaan tarpeeksi kattavasti eri taustoja tai kokemuksia. Tämän takia kaupungit voivat järjestää esimerkiksi erilaisia kyselyitä ja työpajoja, joissa selvitetään asukkaiden kokemuksia kaupungista. Kyselyt eivät kuitenkaan välttämättä hyödytä suunnittelua, jos asukkaat eivät ole tarpeeksi aktiivisia vastaajia.

Kaavoituksen prosessiin kannustetaan osallistumaan. Jokaiselle kaavoitussuunnitelmalle tehdään osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Sen tavoitteena on kertoa asukkaalle mitä tehdään, milloin, miksi ja miten asiaan voi vaikuttaa. Myös valmiiksi tehdyt selvitykset löytyvät tästä dokumentista sekä esimerkiksi kaavoituksen eteneminen (kuva 4). Kaikki eivät kuitenkaan tiedä tällaisesta asiakirjasta, tai vaikuttaminen ei kiinnosta, joten kaavoitusprosessi voi olla monille vieras.

Yksi tärkeä jokaisen asukkaan vaikutustapa on asenne. Tietoa ja ymmärrystä lisäämällä voitaisiin parantaa myös asukkaiden ja suunnittelijoiden välistä kommunikointia. Esimerkiksi liikenteen suunnittelun ja käveltyvyyden parantamiseksi kaupungeissa asukkaat

joutuvat mahdollisesti muuttamaan liikkumisen tottumuksiaan. Avoin ja oppiva asenne voi auttaa siten paljon kaupunkisuunnittelua ja sen onnistumista. Asenteiden merkityksestä kertoo esimerkiksi tapaustutkimus (Kuoppa ja Mäntysalo 2010), jossa selvisi, että tunne auton tarpeellisuudesta ei vastannut aina todellisuutta esimerkiksi nopeimpana tai halvimpana kulkupelinä. Tutkimuksessa suurin yksittäinen vaikuttava tekijä tunteeseen ei ollut ikä, perheellisyys tai asumismuoto. Auton jo ennestään omistavilla vastaajilla oli vahva kokemus auton välttämättömyydestä, kun taas autottomat eivät kokeneet vastaavaa, vaikka olisivat harkinneet auton hankkimista. Se minkä vastaajat uskoivat muuttavan heidän asennettaan, olivat esimerkiksi elämäntilanteen muutos, polttoaineen hinnan

6(4)

KAAVOITUKSEN ETENEMINEN	
VIREILLETULO	Kaavoitus on tullut vireille 22.12.2018 vuoden 2019 kaavoituskatsauksesta kuulutettaessa Kaupunginvaltuusto on päättänyt kaavamuutoksen käynnistämisestä kokouksessaan 12.11.2018 §119 Kaavoitukseen on ryhdytty maanomistajien aloitteesta kaavamuutoshakemuksilla 12.02.2018 ja 20.3.2018.
OAS	- osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on nähtävillä kaavoitustyön ajan www.hameenlinna.fi/kaavoitus - OAS:n nähtävillä olosta ilmoitetaan kirjeellä naapureille ja kaavan verkkosivulla: www.hameenlinna.fi/kaavoitus - mahdollisuus esittää mielipiteitä - aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu oli helmikuussa 2019
LUONNOS	- Kaavaluonnos esitellään kaupunkirakennelautakunnalle arviolta marraskuussa 2021 - kaavaluonnos asetetaan nähtäville valmisteluvaiheen kuulemistä varten (vähintään 30 vrk), nähtävilläolosta kuulutetaan Kaupunkiuutisissa sekä ilmoitetaan verkkosivuilla www.hameenlinna.fi/kaavoitus ja kirjeellä naapureille - kaikilla kuntalaisilla ja osallisilla on mahdollisuus jättää mielipide - kaavaluonnoksesta pyydetään viranomaislausunnot - Kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy kaavan verkkosivulta www.hameenlinna.fi/kaavoitus
EHDOTUS	- kaavaehdotus esitellään kaupunkirakennelautakunnalle arviolta keväällä 2022 - kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta (väh. 30 vrk) kuulutetaan Kaupunkiuutisissa sekä ilmoitetaan verkkosivuilla www.hameenlinna.fi/kaavoitus ja kirjeellä naapureille - kaikilla kuntalaisilla ja osallisilla on mahdollisuus tehdä muistutus -kaavaehdotuksesta pyydetään viranomaislausunnot -kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy kaavan verkkosivulta www.hameenlinna.fi/kaavoitus - Muistutukset ja lausunnot käsitellään kaupunkirakennelautakunnassa
HYVÄKSYMINEEN	- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen ja ehdottaa edelleen kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle kaavaehdotuksen hyväksymistä - kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan - tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävillä olon aikana - valitusaika 30 vrk kaupunginvaltuuston päätöksen julkipäivästä - kaava tulee voimaan kuulutuksella

nousu ja joukkoliikenteen palvelujen parantaminen.

Kuva 4 (Hämeenlinnan kaupunki 2019) Kaavoituksen eteneminen, esimerkkinä Hämeenlinnan Ruusukorttelin kaavoitusprosessi. Kuvasta näkee tiivistetysti myös ne ajankohdat kun suunnitteluun voi vaikuttaa.

4.2 Asukkaan kokemus muutoksessa

Suurien alueiden suunnittelu ja toteuttaminen voi viedä aikaa ja vaatia useita toteutusvaiheita. Suunnittelun tavoitteet tai keinot osana kokonaisuutta voivat muuttua tai niitä voi olla hankala yhdistää kunkin omiin toiveisiin esimerkiksi omasta naapurustosta. Asukkaan näkökulmasta kaupunkien kehitys voi tuntua jatkuvalta työmaalta tai sarjalta itselle huonoja päätöksiä. Lisäksi jos ei ole tietoinen siitä, mitä omalla asuinalueella tapahtuu, voi oma paikkaan kuulumisen tunne heikentyä, ja halu päästä muualle voi kasvaa.

On helpompi arvioida yksittäisen rakennusprojektin tai kehitysvaiheen merkitystä ja vaikutuksia kuin esimerkiksi kestävän kehityksen tavoitteita kokonaisuutena. Esimerkiksi Tampereen ratikkaa suunniteltaessa on ollut asukkaille helppoa selvittää, millaisia työmaita tulee tai miten bussireitit muuttuvat. Asukkaan voi kuitenkin olla vaikeampi hahmottaa, miten ratikka vaikuttaa pidemmällä ajalla ihmisten liikkumistottumuksiin tai miten raideyhteys voi vahvistaa ympäröivän alueen kehitystä. Ymmärtämiseen vaikuttaa myös valittu näkökulma, oli se sitten asukkaan tai asiantuntijan.

Suunnitteluratkaisut voivat vaikuttaa monimutkaisilta, sillä kaupunkisuunnittelussa on arkkitehtien lisäksi mukana monia muita eri alojen asiantuntijoita ja näkemyksiä. Huomioitava on asiantuntijatiedon lisäksi asukkaat, ja toimia päättäjien ja rahoittajien asettamien vaatimuksien mukaisesti. Niin arkkitehtien kuin muidenkin täytyy silloin voida luottaa ammattiosaamiseen ja kehittää mahdollisimman sujuvaa kommunikointia. Tämän kaiken takia asukkaiden luottamus, aktiivisuus sekä laadun ja kehityksen vaatiminen on tärkeää.

5. HÄMEENLINNAN KESKUSTAN KEHITYS

Hämeenlinnan asukasluku on vuonna 2022 67 848 asukasta. Kaupungin keskustasta on 100 km Helsinkiin ja 75 km Tampereelle. (Hämeenlinnan kaupunki 2022) Hämeenlinna laajeni 2009, kun kunnat Hauho, Kalvola, Renko, Lammi ja Tuulos liittyivät osaksi Hämeenlinnan kaupunkia. Liittymisen yhteydessä niistä tuli kaupunginosakeskuksia eli pitäjää. (Finlex, 2008) Väestöennusteesta nähdään, että 2010-luvulla negatiivinen luonnollinen väestönkasvu vaatii suurempia muuttovoittoja väkiluvun ylläpitämiseksi ennallaan. Negatiivinen luonnollinen väestönkasvu tarkoittaa, että ihmisiä kuolee enemmän kuin syntyy. Sisäinen väestönkehitys on johtanut kantakaupungin kasvuun ja pitäjälakeiden supistumiseen. Sisäinen väestönkehitys kuvaa kaupunkilaisten muuttamista kaupungin sisällä. (MDI 2019) Kantakaupungin kasvaessa täytyy asuntojen määrää kasvattaa sekä kehittää kaupunkitilan laatua vastamaan asukkaiden tarpeita. Hämeenlinnassa on tehty useita merkittävästi kantakaupungin keskustaan vaikuttaneita ratkaisuja. Vaikuttavia esimerkkejä ovat kauppakeskittymä Tiiriön kaavoitus 1990-luvulla ja Kauppakeskus Goodmanin valmistuminen 2014. (Hämeen sanomat 2016, Valkama 2019) Ajankohtaisia merkittäviä hankkeita ovat esimerkiksi Engelinrannan ja Hämeensaaren kaavoitus, sekä keskustavision 2035 toteutus.



Kuva 5 Hämeenlinnan keskustan rajaus Keskustavision 2030 mukaan, sekä viitteellisesti keskustan kohteita. (Google Maps 2022)

Hämeenlinnan keskusta perustuu ruutukaavaan. Huolimatta siitä, että keskusta voi tuntua kävijälle tyhjältä tai tylsältä, siellä on paljon nähtävää ja tehtävää, monipuolisista tarjontaa -kaupoista ja kahviloista aina museoihin ja liikuntamahdollisuuksiin (kuva 5).

5.1 Hämeenlinnalaisten tarpeet ja toiveet

Hämeenlinna ei tunnu suurelta ja kiireiseltä kaupungilta verrattuna esimerkiksi Helsinkiin tai Tampereeseen. Keskustan kokonaisuus on helppo hahmottaa ruutukaavan ja aluetta rajaavien vesistöjen avulla. Hämeenlinnan kaupunki panostaa kasvuun ja kehitykseen, minkä voi nähdä kaavoituksen lisäksi kaupungin tukemista projekteista (FCG 2017).

Kaupungissa on asunut useita sukupolvia, jotka ovat nähneet kaupungin kehityksen vaihe vaiheelta. Pitkäaikaisilla asukkailla on usein paikkaan liittyvä identiteetti ja kiinnostus omaan elinympäristöön. Välillä yksittäisillä henkilöillä voi olla erityisen suuri merkitys kaupungin kehitykselle. Esimerkiksi kaupungille keskeinen keskustan Ruusukorttelin entisen Sokoksen kiinteistö on yksityisomistuksessa, joten sen omistajat ovat mukana päättämässä korttelin kehityksestä (Virtanen 2020). Näillä omistajilla ei ole välttämättä yhteistä linjaa, vaan jokainen voi edustaa omia toiveitaan ja tarpeitaan. Joskus voi olla, että keskustan kehitysprojekti perutaan, koska keskustan yksityisomistajilta ei saada projekteihin tukea ja rahoitusta. Hämeen Sanomista (Oksala 2020) selviää, että näin kävi esimerkiksi suunnitellulle toriparkille.

Hämeenlinnan sivuilta (2018, b) selviää, että kaupungin mukaan hämeenlinalaisille tärkeitä arvoja ovat esimerkiksi yhteisöllisyys ja asukaslähtöisyys. Jotta nämä arvot toteutuvat keskustassa, tarvitaan helposti saavutettavaa ja viihtyisää ympäristöä. Silloin esimerkiksi lapset ja nuoret voivat päästä keskustaan muualta kaupungista ilman aikuisia, ja he tuntevat olonsa tervetulleiksi kaupunkitilassa.

5.2 Ajankohtaiset projektit

Kaavoitusprojekteissa voi olla useita erilaisia näkökulmia, kuten asukkaan tai kaupunki-strategian näkökulma. Hämeenlinnan keskustan keskustavision 2030 sisältää useita kaavoitusprojekteja, mutta jos vision tavoitteet eivät ole selkeät, voi suunnitelman lopullinen toteutus olla arvaamaton. Omat kokemukset kaupunkitilasta ovat asukkaiden lähtökohta

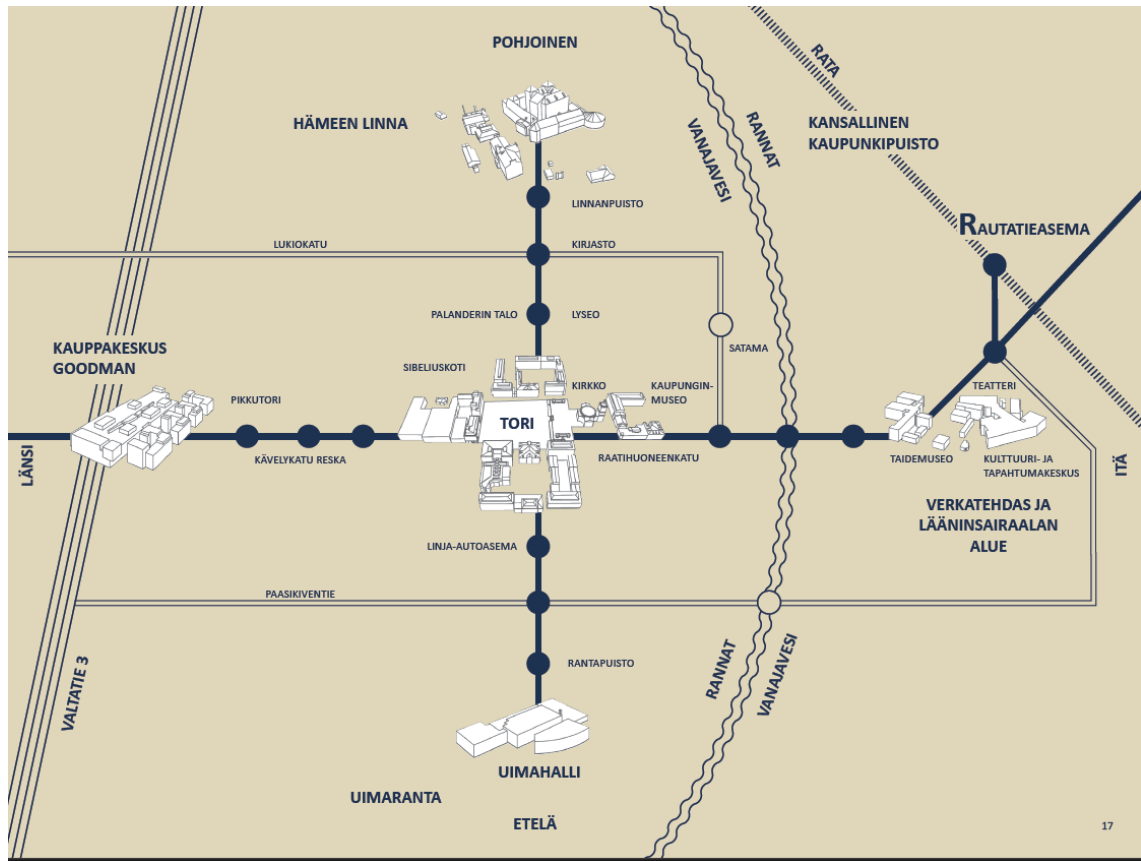
siihen millaista kaupunkiympäristöä halutaan ja millaisiin muutoksiin omassa elinympäristössä on valmis. Kaavoitusprojektit ovat monivaiheisia, kestävät pitkään ja kaavoituksen vaikutukset näkyvät kaupunkikuvassa vasta pidemmän ajan päästä. Odottelu-aika ennen kaupunkikuvan valmistumista voi tuntua asukkaista pahalta, sillä kaupunkitila voi tuntua keskeneräiseltä esimerkiksi työmaiden vuoksi. Toisaalta kaupunki ei ole koskaan valmis.

5.2.1 Keskustavisio 2030

Keskustavisiota kuvaillaan Hämeenlinnan sivuilla seuraavasti: ”Keskustavisio kokoaa yhteen keskustassa jo käynnissä olevia hankkeita, toimii yhteistyön alustana, ideoi uusia yhteistyö- ja rahoitusmuotoja toimenpiteiden toteuttamiseksi, houkuttelee eri tahoja toimimaan keskustan kehittämisen hyväksi, luo tavoiteaikataulun keskustan kehittämisen toimenpiteille ja luo visuaalisen esityksen keskustan kehittämisestä markkinoinnin tueksi.” (Hämeenlinnan kaupunki 2019)

Visiota on suunniteltu yhdessä kaupunkilaisten ja eri sidosryhmien kanssa. Suunnitelman lähtökohtana on se, että kaupunki kuuluu kaikille asukkaille ja vierailijoille.

Keskusta on jaettu ”akseleihin”, jotka vision mukaan edustavat kunkin suunnan ominaispiirteitä (kuva 6). Nuo akselit ovat historia, kulttuuri ja tiede, virkistys sekä kauppa ja palvelut. Jokaiselle sektorille on asetettu omia tavoitteita ja suunnitelmia. Sektoreista löytyy useita projekteja, jotka sopivat kestävän kaupungin tavoitteisiin. Esimerkiksi kauppojen ja palveluiden sektorin yksi tavoite on rakentaa paviljonkirakennus torille. Sen tavoitteena on mahdollistaa julkisen tilan käyttöä kohtaamispaikkana myös kaupallisissa ympäristöissä eli sekoittaa toimintoja. (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 16)



Kuva 6 (Hämeenlinnan kaupunki 2019a) Keskustavisiossa yksi päätavoite on keskusta-akselien vahvistaminen.

Vision mukaan keskustaan tavoitellaan vuosittain noin 235 asukkaan kasvua eli vuoteen 2035 mennessä 4 000 asukkaan kasvua. Asukkaiden hyvinvointia tuetaan pyöräilyyn ja kävelyyn panostamalla sekä huomioimalla esteettömyys keskustassa. Kävelyn ja pyöräilyn tulee olla elämyksellisempää kuin autolla ajaminen. Ajoneuvoliikennettä ohjataan vahvemmin keskustan kehälle ja pysäköintilaitoksiin. Katutilan käyttöä siirretään pysäköinnistä muuhun toimintaa, kuten liiketoimintaan. Joukkoliikenteen palveluja parannetaan, jotta se olisi houkutteleva vaihtoehto yksityisautoilulle. (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 29) Liikenteen kehityssuunta vastaa kaupunkisuunnittelun teorian mukaista kestävästä kehityksestä, joka parantaa asukkaiden hyvinvointia, luo tasa-arvoisempia vaihtoehtoja matkustamiseen ja kannustaa ympäristöystävällisempään liikkumiseen. Pysäköintilaitoksia visiossa on viisi ja ne sijoittuvat keskustan kehälle. Poikkeuksena tähän on torin alle suunniteltu pysäköintilaitos.

Tämänhetkiset kaavoitus- ja rakennusprojektit ovat osa keskustavision muodostamaa tavoitteiden ja arvojen kokonaisuutta. Visio hyväksyttiin 2019. (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 1)

5.2.2 Hämeensaari ja Engelinranta

Hämeensaaren ja Engelinrannan alueet ovat olleet vähäisessä käytössä suhteessa alueen kokoon. Ennen uutta kaavaa paikalla on ollut muutamia kaupallisia tiloja, uimahalli, virkistys- ja liikuntapaikkoja. Suuri osa alueesta on myös varattu pysäköinnille (kuva 7). Vuonna 2016 purettiin Hämeensaarella sijainnut liikuntahalli Hämeenkaari (Kokko 2016).



Kuva 7 (Heiskanen 2022a) Näkymä Hämeensaareen. Hämeensaari on laaja, verrattain rauhallinen alue keskustan kupeessa. Tunnelmaltaan se poikkeaa ruutukaavakeskustasta kiireettömyydellään. Uusissa ehdotuksissa osa alueesta jää virkistysalueeksi. Mahdollisuus kulkea rantaa pitkin säilyy jatkossakin. Väliin jäävään tyhjään aukeaan tilaan suunnitellaan rakennuksia, eli keskusta tuntuu tulevan lähemmäksi toistaiseksi omaa verkkaista tahtiaan elävää kaupunkitilaa.

Alkuperäisessä ideassa, joka oli myös keskustavisiossa, Hämeensaareen suunniteltiin monitoimiareenaa (kuva 10). Suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin taloudellisesti kannattamattomana. Suunnittelusta vastaava Sepos Oy:n, GSP Oy:n ja PES-Arkkitehtien yhteenliittymä sai vuoden jatkoaikaa alueen asemakaavan suunnittelemiseen ilman areenaa. (Hannula 2021)

Hämeensaari on Hämeenlinnan keskustan rauhallista kaupunkiympäristöä, jossa on liikunta- ja virkistytymispalveluita. Rantaa pitkin pääsee keskustan ympäri Hämeen linnalle asti. Alue on laaja, ja osana keskustaa sen uudella kaavalla voi olla suuri vaikutus Hämeenlinnan kaupunkikuvaan (kuvat 8 ja 9). Kantakaupungin kasvuun vastaten alueelle kaavoitetaan asumista. Hämeensaareen on suunnitteilla myös hotelli, liikuntatiloja, toimistotiloja ja liiketilaa.



Kuva 8 (Heiskanen 2022b) ja **9** (PES-arkkitehdit 2020) kuvapari keskustan suuntaan, vasemmalla kuva nykyhetkestä ja oikealla PES-arkkitehtien tekemä visualisointiluonnos. Luonnoksesta erityisesti nousee esille korkeampi rakentaminen.

Hämeen Sanomissa on ollut useita mielipidekirjoituksia liittyen Hämeensaaren suunnitteluun. Alueen kehittäminen ja rakentaminen keskeisellä alueella herättää asukkaissa voimakkaitakin reaktiota. Asukaspalautteen saaminen ja sen käsittely yhdessä kaupunkilaisten kanssa tarjoaa myös mahdollisuuden kehittää hämeenlinnalaiseen identiteettiin ja toiveisiin paremmin vastaavaa kaupunkisuunnittelua.



Kuva 10 Hämeensaaren viitekartta (Hämeenlinnan kaupunki 2020), jossa on suunniteltu melko tiivistä ja korkeaa uudisrakentamista. Suunnitelmassa ollut monitoimiareena on sen suurin kaupunkikuvaa muuttava rakennus. Areenan poistuttua suunnitelmasta voisi tilalle suunnitella korttelialueen, jossa yhdistyvät useat toiminnot kuten asuminen, toimisto- ja liiketilat. Toisaalta rakennusten välille voisi jättää puistomaista vyöhykettä, joka sopisi kävelyyn ja pyöräilyyn, sekä yhdistäisi rannan virkistysalueen keskusta.

5.2.3 Ykköskortteli eli Ruusukortteli

Ruusukortteli, eli kortteli 1 rajautuu lännessä Kasarmikatuun, pohjoisessa Hallituskaatuun, idässä Sibeliuksenkatuun ja etelässä kävelykatu Reskaan. Nykyään Ruusukorttelissa on kaupallisia palveluita. Se on sijainniltaan keskeinen myös osana kevyen liikenteen verkostoa, sillä se on osa Raatihuoneenkadun kävelybulevardia. (kuvat 13 ja 14) Suurin osa korttelia muodostuu kauppakeskus Linnasta, joka menetti liikkeitä kauppakeskus Goodmanin auettua vuonna 2019. Linnan menetettyä kaupallisen asemansa kaupungissa huolestuttiin keskustan autoitumisesta (Valkama 2019). Korttelissa sijaitsee myös erityis- ja suojelualue Sibeliuksen koti (kuvat 11 ja 12).

Sibeliuksen syntymäkodin asemasta Ruusukorttelissa esitetään eriäviä mielipiteitä. Pelätään, että vanha puutalo joko katoaa uusien rakennusten varjoon tai että se ei sovi enää muuttuneeseen ympäristöön. Hämeen Sanomien mielipideosiossa on ehdotettu Sibeliuskodin siirtämistä Sibeliuspuiستoon (Yli-Kovero 2022) mutta tämä ei ole tois- taiseksi osa suunnitelmaa.

Uuteen Ruusukorttelin suunnitelmaan kuuluvat pohjakerrosten liiketilat, mutta ylempiin kerroksiin tulisi asumista. Suunnitelma on tähän asti saanut hyvää palautetta. Toisaalta vuonna 2020 Hämeen Sanomissa Raimo Sarajärvi toteaa, että yhtiö on luopunut tavoit- teesta saada paljon liiketilaa, ja havittelee lähinnä asuntokorttelia. Sarajärvi on City Kauppapaikat Oy:n toimitusjohtaja, joka omistaa Ruusukorttelin keskimmäisen tontin. (Virtanen 2020) Kaavaluonnoksen mukaan Ruusukorttelin pohjakerrokseen ei saa sijoit- taan asuntoja (Aaltonen 2021).



Kuva 11 (Heiskanen 2022c) ja **Kuva 12** (Meuronen 2021a) kuvapari Hallituskadun suunnalta Ruusu- kortteliin. Vas. valokuva nykytilanteesta ja oikealla PES-arkkitehtien visualisointikuva tulevasta kaa- vasta. Sibeliuskodin suhde muuttuvaan ympäristöön voi aiheuttaa haasteita uusille rakennuksille, mutta voi myös korostaa korttelin omalaatuisuutta ja historiaa. Ruusukortteli saa lisää korkeutta, mikä voi edesauttaa koko keskustan korkeuden kasvattamista tulevaisuudessa. Toisaalta uusien korkeiden rakennusten kontrasti olemassaoleviin vanhoihin puutaloihin voi olla raju, minkä takia uusien rakennusten tulisi ottaa ympäristö huomioon muilla tavoin.

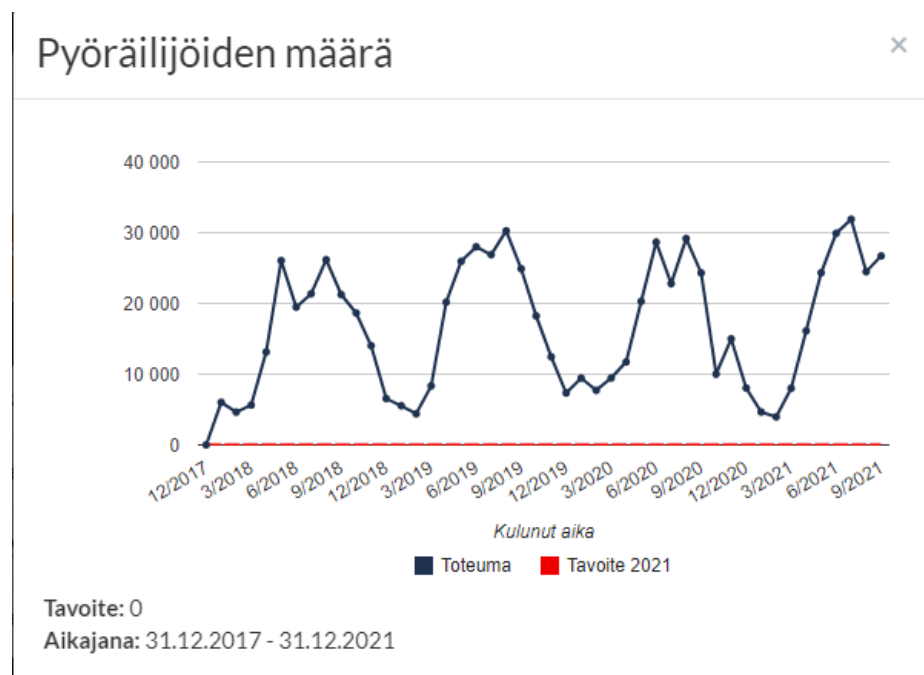


Kuva 13 (Heiskanen 2022d) ja **14** (Meuronen 2021b) ja kuvapari Reskalta, eli kävelykadun osasta Raatihuoneenkadulla. Kuvissa Ruusukorttelia. Vasemmalla valokuva nykyhetkestä ja oikealla arkkitehtitoimisto Arcon visualisointikuva. Visualisointikuvasta nähdään, että ykköskortteliin on suunnitteilla korkeampaa rakentamista. Toistaiseksi huolimatta modernimmasta otteesta rakennus istuu edelleen ympäristöön. Korkealle kohoavat tornit nousevat muuta keskustaa korkeammalle. Luonnoksista ei selviä minkälaista asumista rakennus tarjoaa esimerkiksi kustannusten tai joustavuuden näkökulmasta.

5.2.4 Liikenteen muutokset

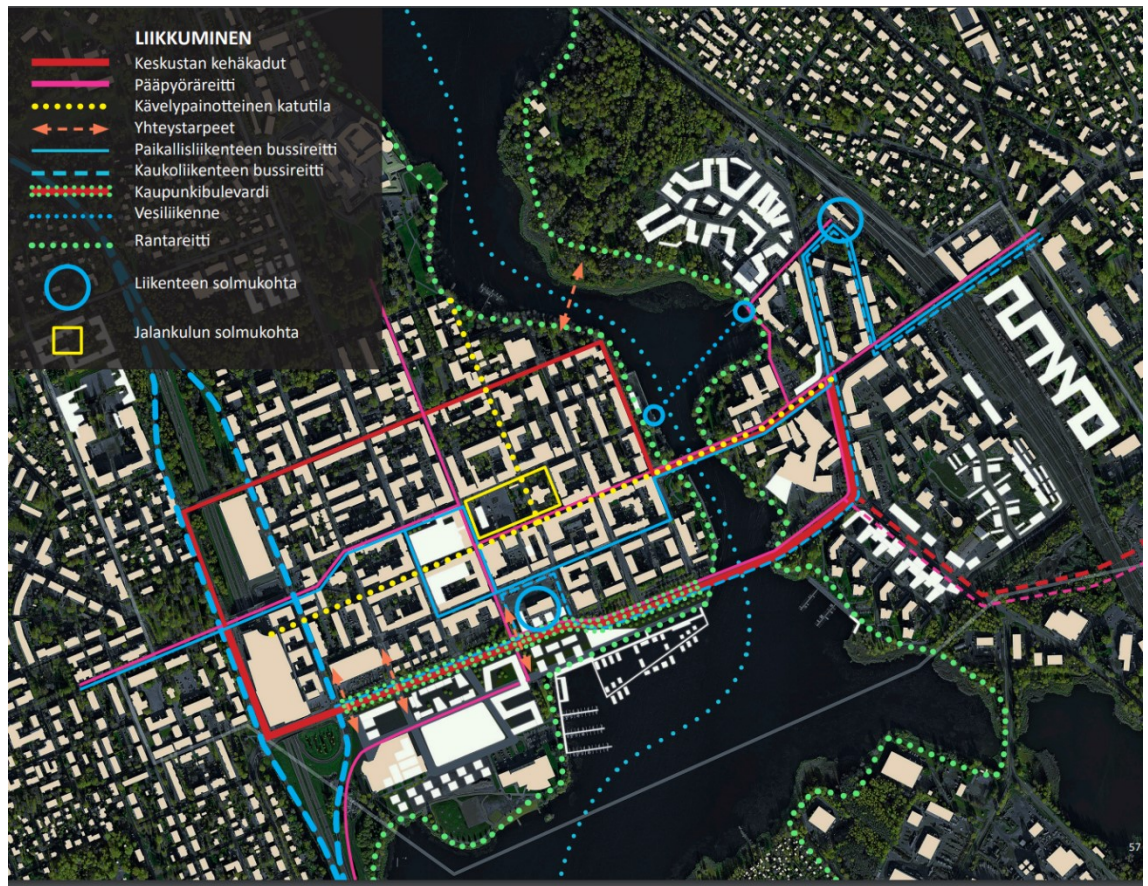
Hämeenlinnan keskustassa pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta ja kehittämään pyöräily- ja kävelymahdollisuuksia. Vuonna 2020 (Hämeenlinnan kaupunki 2021) päätettiin laskea keskustan ajoliikenteen nopeusrajoituksia 60 kilometristä 40 kilometriin tunnissa. Keskustavision mukaan keskustan alueelle tavoitellaan viittä pysäköintikeskusta, joista kolme on jo toteutettu (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 30). Torin alle suunniteltua pysäköintihallia ei toistaiseksi toteuteta rahoitusvaikeuksien vuoksi (Valkama 2021). Pysäköintikeskuskusten avulla voitaisiin keskittää autoilua keskustan ympärille ja jättää tilaa enemmän muulle liikenteelle. Toistaiseksi pysäköintihallit eivät näyttäydä asukkaille kannattavana vaihtoehtona kadulle pysäköinnin sijaan, mikä selviää esimerkiksi toriparkkiaiheisesta kuntalaiskyselystä (Leponiemi ja Tiirikainen 2020).

Kaupungissa pyritään kehittämään pyörä- ja kävelyreittejä. (Hämeenlinnan kaupunki 2019, 29) Keskustassa Sibeliuksenkadulle suunniteltiin autoliikenteen poistamista ja pyöräilykadun lisäämistä. Pyöräilijän ja kävelijän näkökulmasta tämä tekisi keskustasta läpikuljettavan pohjois-itäsuunnassa. Suunnitelma kuitenkin hylättiin, sillä sen vuoksi keskustasta olisi menetetty 40 autopaikkaa. Hämeen Sanomissa julkaistussa artikkelissa kauppiat pelkäsivät menettävänsä asiakkaita autopaikkojen poistumisen vuoksi. (Lassheikki 2021) Hämeenlinnassa pyöräilijöiden määrä vaihtelee vuodenajan mukaan (kuva 13) ja pyöräily keskustan alueella tapahtuu lähinnä yhdistettynä jalkakäytävään. Keskustavision mukaan Raatihuoneenkadun ja Vanajavedensillan asemaa kevyen liikenteen väylinä vahvistetaan (kuva 15).



Kuva 15 (Hämeenlinnan kaupunki 2017) Kuvakaappaus kaupunkistrategian mittarista nimeltä ”resurssiviisas kaupunki”. Pyöräilijöiden määrää mitataan Turuntien mitauspisteessä ja neljässä muussa pisteessä liikennevalojen yhteydessä olevien mittareiden avulla.

Joukkoliikenteen palveluja pyritään kaupungissa parantamaan. Strategian mittarien mukaan joukkoliikennettä käytetään Hämeenlinnassa aiempaa enemmän (Hämeenlinnan kaupunki 2018a). Bussien lisäksi keskustavisiassa mainitaan vesiliikenteen hyödyntäminen (kuva 16).



Kuva 16 (Hämeenlinna 2019b) Näytönkaappaus Keskustavision kartasta, jossa kuvataan liikenteen reittien mahdollista kehitystä.

6. YHTEENVETO

Tämän kandidaatintyön tarkoituksena oli tarkastella Hämeenlinnan keskustan kehitystä ajankohtaisten kaavoitussuunnitelmien kautta. Tarkastelun apuna käytettiin kestävän kaupungin piirteitä sekä ihmisen näkökulmaa. Tarkasteltaessa kaavoitussuunnitelmia huomioitiin asukkaiden kokemukset ja vaikutus kaupunkitilan muutoksessa. Kaupunkitilan piirteistä huomioitiin erityisesti liikenne, mittakaava, liikenne ja turvallisuus.

Laajalle alueelle on vaikeaa tehdä ja toteuttaa yhtenevää suunnitelmaa, sillä kaupunki on monimuotoinen kokonaisuus, jossa on melkein mahdotonta ottaa kaikki asiat kerralla huomioon. Kaikkien päätösten ja suunnitelmien seurauksia ei välttämättä etukäteen tunneta. Lisäksi kaupungin kehittyessä pitkän ajan kuluessa vaihteittain asukkaat elävät pitkään epämääräiseltä tuntuvassa keskeneräisyydessä. Suunnitelmien toteutumista voivat hidastaa ennestään esimerkiksi muuttuvat poliittiset tai taloudelliset tilanteet.

Hämeenlinnan keskustavisio 2030 luo raamit ja tavoitteet keskustan kehittymiselle. Visiossa oli eritelty niin yleisiä tavoitteita kuin yksittäisiä kehitysprojekteja, jotka tukevat kestävän kaupungin tavoitteita, kuten viihtyisyyttä, taloudellista kestävyyttä ja ympäristöystävällisiä arvoja. Visio muodostaa kokonaisuuden, jossa jokaisella osalla on merkitys. Kuitenkin kaavoituksen ja projektien alkaessa on tullut ja mahdollisesti tulee lisää väistämättömiä muutoksia, joihin asukkaat voivat vaikuttaa esimerkiksi keskustelemalla ja antamalla palautetta. Nuo väistämättömät muutokset tuovat lisähaastetta tilanteessa, jossa on tarkoitus suunnitella yhtenevää ja kestävää kokonaisuutta.

Hämeenlinnan keskustan kokonaisvaltainen kehitys on hyvä asia, jonka avulla voidaan vaihteittain parantaa kaupunkitilaa vaikuttaen kuitenkin kokonaisuuteen. Vaikeaksi tulee kuitenkin kokonaisuudesta kiinni pitäminen. Esimerkiksi toriparkin jääminen pois vaikeuttaa niin lisärakentamisen mahdollisuutta kuin keskustan elävöittämistäkin. Pyörätien peruuntuminen keskustassa heikentää tasa-arvoista ja monimuotoista liikennettä, sekä muuttaa Ruusukorttelin uuden kaavan lähtökohtia. Areenan poistuessa kaavasta Hämeensaaren kaava muuttuu oleellisesti myös toiminnaltaan ja kaupunkikuvalliselta merkitykseltään. Kun kaikki liittyy kaikkeen, on tärkeää, että kestävän kaupungin suunnittelun periaatteet ja kaupungin asettamat tavoitteet ovat selkeitä, kun niiden saavuttamiseen käytettävät keinot muuttuvat.

LÄHTEET

Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M. Angel, S., Johnson, M., Fiksdahl-King, I. 1977. *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press.

FCG suunnittelu ja tekniikka oy, 2017. Kaupungin maankäytön keskeisten hankkeiden projektinhallintaselvitys. Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2021/10/Hankkeet_2021_luettelo.pdf Noutopäivämäärä: 10.3.2022.

Gehl, J., 2010. *Ihmisten kaupunki*. Suomentaneet englannista H. Hammarsten, J. Päivänen, P. Tuurnala & T. Viinikainen. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Hannula,E., 2021. Hämeensaaren suunnitteluaikaa tarkoitus jatkaa. Yle uutiset 20.12.2021. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-12236395> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2018. a, Resurssiviisas kaupunki. Päivitetty 2021. Saatavilla: <https://www.flowmedik.com/etuotteet/tavoite/index.php?page=groups&level=3&client=1679091c5a880faf6fb5e6087eb1b2dc> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2018. b, Strategia ja kehittämien, päivitetty 15.10.2021 Saatavilla: <https://www.hameenlinna.fi/hallinto-ja-talous/strategia-ja-kehittaminen/> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2019. Keskustavision 2035. (verkkosivu) Päivitetty 16.3.2022. Saatavissa <https://www.hameenlinna.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/keskustavision-2035/> Noutopäivämäärä 10.3.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2020. Hämeensaaren aluenopeusrajoitus muuttuu viikolla 8. Päivitetty 23.2.2021 Saatavilla: <https://www.hameenlinna.fi/tiedotteet/hameensaaren-aluenopeusrajoitus-muuttuu-viikolla-8/> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2021. Kaavoituskatsaus 2022. Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2022/01/KAAVOITUSKATSAUS_2022_14.12_2021.pdf Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Hämeenlinnan kaupunki, 2022.Tilastotietoa. Päivitetty 2022. Saatavissa: <https://www.hameenlinna.fi/hallinto-ja-talous/tietoa-hameenlinnasta/tilastotietoa/> Noutopäivämäärä 17.2.2022.

Hämeen Sanomat, 2016. Mennyt maailma: Tiiriö oli ennen suota ja peltoa. Hämeen Sanomat 18.3.2016. Saatavilla: <https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/mennyt-maailma-tiiriö-oli-ennen-suota-ja-peltoa-167625/> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Jacobs, J., 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. 2011. New York: Random House, Inc.

Kokko, T., 2016. Tyhjillään seissyt Hämeenkaari puretaan pois asuntorakentamisen tieltä. Yle Uutiset 11.3.2016. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-8737941> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Kuoppa, J. & Mäntysaslo, R, (toim.) 2010. Kestävän arjen ympäristöt. Teoksessa: *Kestävä yhdyskuntarakenne ja elinympäristö: Ympäristöklusterin neljännen ohjelmakauden tuloksia*. Espoo: Yliopistopaino. Ss. 21–38.

Lassheikki, P., 2021. Hämeenlinnan Sibeliuksenkadun pyörätiesuunnitelma sai tyrmäyksen lautakunnassa – päätös syntyi tiukan äänestyksen jälkeen. Yle Uutiset 13.10.2021. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-12141223> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Leponiemi, T. & Tiirikainen, V., 2020. Päivitetty 11.3.2020. Kuntalaiskyselyn tulokset julki – toriparkki sai rajun tyrmäyksen kaupunkilaisilta. Yle Uutiset 11.3.2020. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-11251008> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Lybäck, K., 2002. Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa – tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista. Teoksessa: M. Jokinen, M. Järvelä & K. Lybäck, 2002. *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino. Ss. 114–141.

MDI, 2019. Hämeenlinnan väestöennuste: Hämeenlinnan kaupungin ennustettu väestönkehitys kolmessa skenaariossa vuoteen 2040 Saatavilla: <https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2021/11/Hameenlinnan-vaestoennuste.pdf> Noutopäivämäärä 17.2.2022.

Marohn, C., 2022. Driving Went Down. Fatalities Went Up. Here's Why. *Strong Towns* 1.10.2022. Saatavilla: <https://www.strongtowns.org/journal/2022/1/10/driving-went-down-fatalities-went-up-heres-why> Noutopäivämäärä 11.3.2022.

Nagurney A. & Nagurney L., 2020. The Braess Paradox. Teoksessa R. Vickerman (toim.). *International Encyclopedia of Transportation*, Lontoo: Elsevier. Päivitetty 2020.

Saatavilla. <https://supernet.isenberg.umass.edu/articles/braess-encyc.pdf> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Oksala, S., 2020. Toriparkki kuopataan, mutta kaavoitusta jatketaan. Päivitetty 26.8.2020. *Hämeenlinnan kaupunkiutiset* 25.8.2020. Saatavilla: <https://www.hameensanomat.fi/kaupunkiutiset/toriparkki-kuopataan-mutta-kaavoitusta-jatketaan-1475732/> Noutopäivämäärä 18.4.2022.

Tuomi, T., 2018 Tapiolan puutarhakaupunki. Saatavissa: <https://docomomo.fi/kohdeet/tapiolan-puutarhakaupunki/> Noutopäivämäärä 11.3.2022.

Valkama, V., 2019. Tiiriön rakentamisesta selvinnyt Hämeenlinnan keskusta toipuu myös kauppakeskus Goodmanista, uskoo tutkija. *Hämeen Sanomat* 13.1.2019. Saatavissa: <https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/tiirion-rakentamisesta-selvinnyt-hameenlinnan-keskusta-toipuu-myo-kauppakeskus-goodmanista-uskoo-tutkija-vaatii-rohkeutta-491275/> Noutopäivämäärä: 11.3.2022.

Valkama, V., 2021. Jankkaaminen toriparkista on kestänyt Hämeenlinnassa jo 160 vuotta – Tällaista kehää keskustelu on kiertänyt, ja tämä on tilanne nyt. *Hämeen Sanomat* 4.4.2021. Saatavilla: <https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/jankkaaminen-toriparkista-on-kestanyt-hameenlinnassa-jo-160-vuotta-tallaista-kehaa-keskustelu-on-kiertanyt-ja-tama-on-tilanne-nyt-1901609/> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Valtioneuvoston päätös Hauhon kunnan, Kalvolan kunnan, Lammin kunnan, Rengon kunnan ja Tuuloksen kunnan liittämistä Hämeenlinnan kaupunkiin sekä eräiden alueiden siirtämisestä Hattulan kunnasta Hämeenlinnan kaupunkiin. VNp 19.6.2008/480. Saatavissa: <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20080480>.

Virtanen, V., 2020. Hämeenlinnan Ykköskorttelin uudet rakennukset ja liiketilat kutistuvat: "Ei ole mitään järkeä alkaa piirtää uutta Goodmania". *Hämeen Sanomat* 2.11.2020. Saatavilla: <https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/hameenlinnan-ykkoskorttelin-uudet-rakennukset-ja-kaupan-tilat-kutistuvat-ei-ole-mitaan-jarkea-rakentaa-liiketilaa-ja-alkaa-piirtaa-uutta-goodmania-1618327/> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Vähä-Rahka, M., 2001. Pyöräily ja kävely liikenteessä. Teoksessa: M. Jokinen, M. Järvelä & K. Lybäck, 2002. *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino. s. 93–113.

Willshare, K., 2020. Paris mayor unveils '15-minute city' plan in re-election campaign. *The Guardian*, 7.2.2020. Saatavilla: <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign> Noutopäivämäärä 11.3.2022.

Yli-Kovero, T., 2022. Mieli-pide: Sibeliuksen syntymäkoti kuuluu puistoon – Säveltäjä-mestari vietti lapsuuttaan ja nuoruuttaan puiston kulmalla. *Hämeen Sanomat*, 31.1.2022. Saatavilla: <https://www.hameensanomat.fi/mielipiteet/mielipide-sibeliuksen-syntymakoti-kuuluu-puistoon-saveltajamestari-vietti-lapsuuttaan-ja-nuoruuttaan-puiston-kulmalla-2418303/> Noutopäivämäärä: 18.4.2022.

Ympäristöministeriö, 2018. Teemoja kestävään kaupunkiin. Kestävä kaupunki. Saatavissa: <https://www.kestavakaupunki.fi/fi-FI/TEEMAT> Noutopäivämäärä 11.3.2022.

KUVALÄHTEET

Kuva 1: Howard, E., 1902. Puutarhakaupunki. [kuva] Saatavissa: <https://pagosadaily-post.com/2021/08/19/ready-fire-aim-ebenezer-howard-ruined-your-life/> Noutopäivämäärä [22.3.2022]

Kuva 2: Jacobson, S., 1925. Plan Voisin [valokuva pienoismallista] Saatavilla: <https://images.adsttc.com/media/images/55e8/a14f/46fe/9f9a/de00/00fa/slide-show/207a.jpg?1441309002> Noutopäivämäärä: [22.3.2022]

Kuva 3: Salingaros, N., kaavio. [näytönkaappaus] Saatavilla: <https://citeseeerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.157.2636&rep=rep1&type=pdf> Noutopäivämäärä [18.4.2022]

Kuva 4: Hämeenlinnan kaupunki, 2019. Kaavoituksen eteneminen [näytönkaappaus PDF:stä] Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2021/12/2551_Ruusukortteli_OAS.pdf Noutopäivämäärä [10.3.2022]

Kuva 5: Google Maps, 2022. Hämeenlinnan keskusta. Muokannut Heiskanen, C., 2022. [kuva] Saatavilla: <https://www.google.fi/maps/@60.9964927,24.4621757,16z>

Kuva 6: Hämeenlinnan kaupunki, 2019, Keskustavisio a [näytönkaappaus PDF:stä] Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/10/HML_2035.pdf Noutopäivämäärä: [18.4.2022]

Kuva 7: Heiskanen, C., 2022a. Näkymäkuva Hämeensaaresta. [valokuva]

Kuva 8: Heiskanen, C., 2022b. Näkymäkuva rannalta Hämeensaareen. [valokuva]

Kuva 9: PES-arkkitehdit, 2020. Hämeensaaren viiitesuunnitelman visualisointikuva [pdf] Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2020/12/2581_asema-kaavan-viitesuunnitelma.pdf Noutopäivämäärä [8.3.2022]

Kuva 10: Hämeenlinnan kaupunki, 2020. Hämeensaaren yleissuunnitelmakartta. [pdf] Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2020/12/Yleissuunnitelma_18062020.pdf Noutopäivämäärä [17.3.2022]

Kuva 11: Heiskanen, C., 2022c. Hallituskatu luoteesta. [valokuva]

Kuva 12: Meuronen, T., 2021. Hallituskatu, näkymä luoteesta. [pdf] Saatavilla: <https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2021/12/Arco-Ruusukortteli-havainnekuvat.pdf> Noutopäivämäärä [8.4.2022]

Kuva 13: Heiskanen, C., 2022d. Raatihuoneenkatu koillisesta [pdf]

Kuva 14: Meuronen, T., 2021. kävelykatu,Raatihuoneenkatu koillisesta. [pdf] Saatavilla: <https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2021/12/Arco-Ruusukortteli-havainne-kuvat.pdf> Noutopäivämäärä [8.4.2022]

Kuva 15: Hämeenlinnan kaupunki, 2017. Resurssiviisas kaupunki Päivitetty 2021. [netisivu] Saatavilla: <https://www.flowmedik.com/etuotteet/tavoite/index.php?page=groups&level=3&client=1679091c5a880faf6fb5e6087eb1b2dc> Noutopäivämäärä: [10.3.2022]

Kuva16: Hämeenlinnan kaupunki, 2019. Keskustavisio b [pdf] Saatavilla: https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/10/HML_2035.pdf Noutopäivämäärä: [18.4.2022]