

Aulis Tynkkynen

Eläviin keskustoihin

Kirjoituksia Suomen kaupunkikeskustoista



© 2023 Aulis Tynkkynen

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-4692-9

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhetta kaupunkikeskustojen syövereistä	4
Johdanto	14
Puistokatu on kaupungin runko (Asu & rakenna 3/2003)	16
Pikkukaupungin urbaanit mahdollisuudet? (RY 4/2008)	21
Kävely ansaitsee paremmat olosuhteet – ainakin kaupunkikeskustoissa! (RY 1/2009)	31
Tornien suosio jatkuu (RY 2/2010)	41
Loviisan torit kohtaamisaikoina (RY 1/2017)	55
EKKn kaupunkikeskustapalkintoja yli 20 vuotta (RY 1/2018)	62
Isojen kaupunkien kaupunkikeskustapalkinnot (RY 2/2018)	69
Keskisuurten kaupunkien keskustoja EKKn palkintojen kohteena (RY 3/2018)	82
Pienimmät EKK-palkitut kaupunkikeskustat (RY 4/2018)	94
Kenen vastuulla eteenpäin kaupunkikeskustojen kehittämisessä? (RY 2 /2019)	106
Kaupunkikeskustat ja lainsäädäntö (RY 4 /2019)	113
Aotearoassa osataan kattaa jalkakäytäviä (RY1/2020)	120
Voiko keskusta olla taantuvan pike-taajaman uusi alkua? (RY2/2020)	125
Keskustan kaupunkikuva: eheä, kerroksellisen moninainen, komea ja eläväinen (RY 3/2020)	134

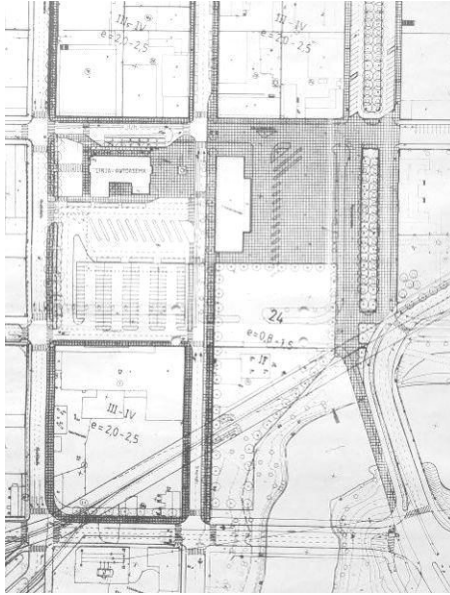
ESIPUHETTA KAUPUNKIKESKUSTOJEN SYÖVEREISTÄ

Kaupunkikeskustat nousivat Suomessa entistä keskeisemmäksi asiaksi 1980-luvun kuluessa. Itselleni ne isolta osalta määrittivät myös arkkitehtuurin ja kaavoituksen olennaista sisältöä. Ne ovat sopineet elämäni keskeiseksi ammatilliseksi teemaksi myös siksi, että koen olevani jotenkin sekatyömies tai jokapäiväishöylä ja kiinnostun monenlaisista asioista. Elämässäni onkin monta teemaa mennyt rinnakkain tai vuorotellen. Myös arkkitehtuuri koulutuksesta huolimatta on jäänyt tavallaan ”vain” yhdeksi teemaksi muiden joukossa.

Isäluomassa, jossa toimin 1981–1991 aluksi asemakaava-arkkitehtina ja myöhemmin laajemmalla toimialalla kaavoitus-arkkitehtina, kaupunkikeskusta nousi osaltani fokukseseen viimeistään kesällä 1983, kun tein taajama-alueen yleiskaavoitukseen liittyen eräitä kaupunkikuvallisia analyysejä. Niissä korostui torialueen aneemisuus, linja-autoaseman ongelmallisuus keskeisellä paikalla, henkilöautoilun dominanssi ja keskustatoimintojen hajanaisuus.

Minua vahvasti puhutellut Pietarsaaren Hyvä kaupunki paremmaksi-prosessi¹ nousi 1980-luvun alkupuolella valtakunnallisenkin huomion kohteeksi, mutta melkein kaikkialla muuallakin tapahtui. 1987 pääsin itse Kaupunkiopiston isolle kursseille. Keskustakehitystä käytiin katsomassa Unkarissa asti. Budapestissa kävelykeskusta olikin jo hyvällä alulla. 1980-luvun loppupuolella olin myös mukana kehittelemässä kaava-arkkitehtien yhteistyötä erityisesti keskusta-asioissa.

¹ Seminaari 1985, raportti 1986, SAFA-palkinto 1987.



Hurjimmissa vaihtoehtoissa lisalmen tori ja linja-autoasema olisivat vaihtaneet paikkaa.

Suunnitteluun liittyi myös ajatuksia keskeisten liikekortteleiden kehittämistä niin, että kauppojen ja ravintoloiden päälle olisi voitu rakentaa esimerkiksi palveluasuntoja suoralla hissiyhteydellä palveluihin. Tällaisia kortteleita on toki toteutettu, hyvin monipuolisesti esimerkiksi Hongkongin keskustassa, jossa kävimme vaimoni kanssa syksyllä 2019.

Viimeisimmillä reissuillani lisalmeen on ollut mukava havaita selvää kehitystä tapahtuneen: jo 1990-luvun alussa uudistettu Louhenkadun osa näytti aika kivalta, ja sekava torimiljöö oli melkoisesti ryhdistynyt länsireunalle vihdoinkin nousseen uudisrakennuksen sekä itse aukion rakenteiden ansiosta. lisalmi on ollut myös melko aktiivinen Elävät kaupunkikeskustat ry:n (EKK) keskustatekokilpailuissa.

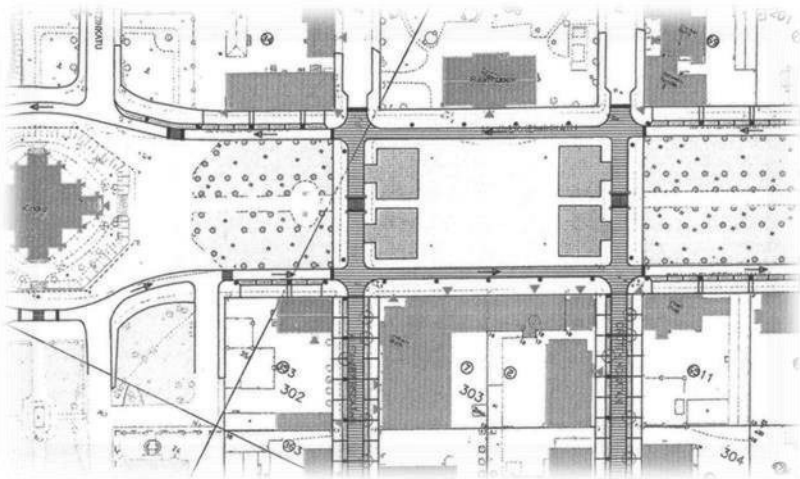


lisalmen uudistunutta torimiljöötä heinäkuussa 2021.

1991 alkaneen urani loppuvaiheessa - Loviisan kaupunginarkkitehtina ja teknisen keskuksen päällikkönä - ehdin teettämään keskustan osayleiskaavaan liittyneen liikenteen harmonisointisuunnitelman². Se on tehty vähän samassa hengessä kuin lisalmen suunnitelma, mutta pienemmässä mittakaavassa.

Suunnitelman mukaan toria sivuavat itä-länsi -suuntaiset Mannerheiminkatu ja Brandensteininkatu muutettaisiin yksisuuntaisiksi Helsingin Esplanadikatujen ja Loviisan Karlskronabulevardin tapaan, mikä mahdollistaisi muun muassa nyt alimittaisten jalkakäytävien merkittävän leventämisen. Samanaikaisesti kävelyolojen ja pyöräilyturvallisuuden parantamisen kanssa myös autoliikenne sujuisi paremmin, ja jopa pyöräköintipaikkoja saataisiin lisää.

² Esisuunnittelijat Oy:n laatima ja vuoden 2002 alussa julkistettu keskustan turvallisuussuunnitelma. FCG Planeko Oy:n suunnitelmassa vuodelta 2009 on olennaisesti sama sisältö.



Loviisan keskusta vaatisi lisälmen tapaan melko radikaalin liikenneuudistuksen, jota ehdotettiin 2001.

Keskustat nousivat arkkitehtuurin ja kaava-arkkitehtien aseman ohella myös 1980-luvulla aloittamani jatko-opintojen ytimeksi. Monen vaiheen jälkeen sain lisensiaattiopintoni valmiiksi 1994³. Jatkoin suoraan väitöskirjan suuntaan painottaen nyt aiheetta enemmän rakennusperinnön merkitykseen.

Keskustateema eteni myös muun muassa ympäristöministeriön (YM) rahoittamissa tutkimuksissa, joita julkaistiin 90-luvulla⁴, ja tukeuduin osaltaan niihin väitöskirjaa valmistellessani. Käytin uutta kotikaupunkiani Loviisaa empiirisenä alustana ja keskitin katseeni toreille ja aukioille, lopulta Raatihuo-

³ *Arkkithehti kaupunkikeskustan suunnittelijana*. TTKK 1994. Moniste. Julkaistu PDF-muodossa Facebook-ryhmässä Elävät kaupunkikeskustat. Harkitsen työn julkaisemista myös kirjana.

⁴ Tekijöinä muun muassa Tuomas Santasalo, Seppo Karppinen ja Mikko Heikkilä, joiden kanssa olen myöhemmin saanut ilokseni olla yhteistyössä.

neentorille. Kulttuuriperintö, viihtyisyys ja maine kantoivat sitten väitöskirjan valmiiksi 2007⁵.

Virkatyön ja tutkimustyön ohella katselin myös keskustoihin liittyviä arkkitehtikilpailuja. Mieleen jäi jo lisalmen ajalta 1989 Kiuruveden tori, jota vähän kurkkasin jättämättä kuitenkaan ehdotusta. Matti Liukkosen kanssa tehtiin sitten yhdessä Savonlinnan ydinkeskustan aatekilpailu 1992, Oulun Meritullin aatekilpailu 1992, lisalmen Luuniemen aatekilpailu 1993 sekä Vantaan Tikkurilan keskustan aatekilpailu 2000. Tampereen Keskustorin yleiseen aatekilpailuun 1996 jätin oman ehdotukseni.

Huomasin myös, että 1997 perustettu EKK haki toiminnanjohtajaa. Haku kävi mielessäni, kun mieli paloi Loviisaa laajempiin ympyröihin, mutta en tainnut jättää hakemusta. Marjut Kulmala siihen sitten nimettiin, myöhemmin Pokko Lemminkäinen.

Itse pääsin myöhemmin YM:n edustajana mukaan EKK:n toimintaan muissa rooleissa, aluksi osanottajana seminaareihin, sittemmin hallituksen ja valmistelevan valiokunnan jäsenenä ja hetken jopa sen puheenjohtajana, eläkkeelle jäätyäni 2018 sitten omissa nimissäni.

EKK:n palkintoraatikin on tullut tutuksi, jäsenenä vuodesta 2013 ja vuodesta 2021 sen puheenjohtajana Matti Maren viitoittamalla tiellä. Olen päässyt palkitsemaan vuoden kaupunkikeskustana 2013 Kemiä, 2014 Kuopiota, 2015 Hyvinkäätä, 2016 Tamperetta, 2017 Helsinkiä, 2018 Lappeenrantaa, 2019

⁵ *Tori ja pikkukaupunki. Kulttuuriperintö, viihtyisyys ja maine – Loviisan tori ja sen mahdollisuudet.* TTK 2007.

Vantaata, 2020 Kouvolaa, 2021 Turkua, 2022 Pietarsaarta ja 2023 Espoon Tapiolaa.



EKK:n Vuoden keskusta -palkinto annettiin toukokuussa 2021 Turulle, 2022 Pietarsaarelle ja 2023 Espoon Tapiolalle. Kuvat Pokko Lemminkäinen.

Kirjaan on koottu 2000-luvulla pääasiassa Rakennettu ympäristö-lehdessä julkaistuja, 2023 tarkistettuja artikkeleita kaupunkikeskustojen kehittämisestä. Osa niistä liittyy Elävät kaupunkikeskustat ry:n (EKK) toimintaan.

