



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA  
2050



# UUDENMAAN KESKUSPROFILIT



**Uudenmaan liiton julkaisu E 197- 2018**  
**ISSN 2341-8885, ISBN 978-952-448-487-9**

Verkojulkaisu  
Helsinki 2018

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund**  
**Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)

# Kuvailulehti

**Julkaisun nimi**

Uudenmaan keskusprofiilit

**Julkaisija**

Uudenmaan liitto

**Tekijä**

Panu Söderström

**Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero**

Uudenmaan liiton julkaisuja E 197

**Julkaisuaika**

2018

**ISBN**

978-952-448-487-9

**ISSN**

2341-8885

**Kieli**

suomi

**Sivuja**

28

**Tiivistelmä**

Uudenmaan keskusprofiilit -työ on Uusimaa-kaavan 2050 taustaselvitys osana keskus- ja palveluverkon kehityskuva-teeman tarkastelua. Uusimaa-kaavassa päivitetään voimassa olevan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkko.

Keskus- ja palveluverkkoteeman kolme tarkastelunäkökulmaa on keskusten toiminnallisuus, saavutettavuus sekä laadulliset ominaisuudet ja vetovoima. Uudenmaan keskusprofiilit -työ keskittyy keskusten laadullisuuden tarkasteluun. Työn lähtökohtana on Uudenmaan liitossa vuoden 2017 alussa laadittu keskusanalyysi ja siinä tunnistetut Uudenmaan monipuolisimmat keskuksat. Keskusten profilointi pohjautuu paikkatieto- ja tilastoaineistoihin.

Keskusten rooli ja mittakaava poikkeavat toisistaan maakunnan eri osissa, siksi keskuksia verrataan laskennallisessa profiilissa toisiinsa saman tyyppisiin keskuksiin. Profilointi kuvaa keskusten nykytilannetta. Keskusten potentiaalia ja tulevaa kehitystä on käsitelty sanallisesti tekstiosuuksissa sekä johtopäätöksissä.

Profilointityön tavoitteena on hahmottaa Uudenmaan keskusten kokonaiskuva, keskusten vahvuudet, kehitystarpeet ja tulevaisuuden potentiaali. Työtä voidaan hyödyntää Uusimaa kaavan keskus- ja palveluverkon kaavaratkaisussa sekä kuntien omien keskusten kehittämistyössä.

**Asiasanat**

Uusimaa, keskuksat, keskusprofiilit, keskusprofilointi, laatutekijät, laadullisuus

**Huomautuksia**

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).

# Presentationsblad

## Publikation

Uudenmaan keskusprofiilit (Nylands centralortsprofiler)

### Utgivare

Nylands förbund

### Författare

Panu Söderström

### Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 197

### Utgivningsdatum

2018

### ISBN

978-952-448-487-9

### ISSN

2341-8885

### Språk

finska

### Sidor

28

## Sammanfattning

Som bakgrundsmaterial för Nylandsplanen 2050 har Nylands centralorter profilerats. Arbetet utgör en del av granskningen av temat kring utvecklingsbilder för centralorts- och servicenätet.

Nylandsplanen innehåller en uppdatering av det gällande centralorts-nätet för etappplansplan 2 för Nyland. Temat för centralorts- och servicenätet har tre infallsvinklar; hur funktionella och tillgängliga de är, samt hur kvalitativa egenskaper de besitter och hur attraktiva de är. Arbetet kring Nylands centralortsprofiler ansluter sig till granskningen av centralorternas kvalitet. Utgångspunkten för arbetet är en centralortsanalys som utarbetats vid Nylands förbund i början av 2017 och de mångsidiga nyländska centrum som känts igen.

Profileringen av centralorterna baserar sig på geografisk data och statistiskt material. Centralorternas roll och omfattning varierar i olika delar av landskapet; därför finns i den beräkningsmässiga profileringen en jämförelse med andra liknande centralorter. Profileringen beskriver centralorternas nuläge. Centralorternas potential och framtida utveckling har beskrivits skriftligen i textdelen och slutledningarna.

Avsikten med profileringsarbetet är att visualisera helhetsbilden för de nyländska centralorternas del, deras styrkor, utvecklingsbehov och framtidspotential. Arbetet kan utnyttjas i de planlösningar som ingår i Nylandsplanen och i det kommunala arbetet för de egna centralorterna.

## Nyckelord

Nyland, centralorter, centralortsprofiler, centralortsprofilering, kvalitetsfaktorer, kvalitet

## Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).

# Uudenmaan liiton alkusanat

Keskus- ja palveluverkon kehityskuva on yksi Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluvaiheessa laadituista maakunnan alueidenkäytön suunnittelun keskeisten teemojen kehityskuvista. Kehityskuviin on koottu tietoa kunkin teeman kehityksestä, nykytilasta ja tulevaisuuden näkymistä kaavatyön pohjaksi. Keskus- ja palveluverkkoa on tarkasteltu kolme näkökulman kautta: toiminnalliset näkökulmat ml. palvelut ja kauppa, keskusten saavutettavuus sekä keskusten laadulliset ominaisuudet ja vetovoima. Kehityskuvassa esitetyt tulevaisuuden näkymät ovat nykytilan ja meneillään olevan kehityksen pohjalta johdettuja.

Keskus- ja palveluverkon kehityskuvan lähtökohtana on päivittää voimassa olevan 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkko. Keskusten nykytilan tunnistamiseksi valmistui vuoden 2017 alussa Uudenmaan liiton omalla työllä keskusverkkoanalyysi. Paikkatietopohjainen analyysi perustuu Suomen ympäristökeskuksen kehittämään menetelmään. Analyysillä tunnistetaan keskusta-alueet ja se, millaisia keskukset ovat kooltaan ja toimintojen monipuolisuudeltaan suhteessa toisiinsa. Tarkasteltavat osatekijät ovat väestön määrä, ns. keskustahakuisten toimintoihin liittyvien työpaikkojen määrä sekä vähittäiskaupan työpaikkojen määrä. Parhaimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat luokat on osoitettu luokkina 8 ja 7. Keskus- ja palveluverkkotyössä on huomioitu luokat 5–8.

Kehityskuvassa on käsitelty myös tulevaisuuden toimintaympäristöissä sekä lainsäädännössä tapahtuvia muutoksia sekä maailmanlaajuisia ilmiöitä. Keskuksien kehitykseen vaikuttaa nykyisistä ja tulevaisuuden ilmiöistä varsinkin kiihtyvä kaupungistuminen. Väestö ja toiminnot keskittyvät entistä enemmän. Tulevaisuuden keskukset kilpailevat ihmisistä ja toiminnoista paitsi arjen sujuvuudella, joka tarkoittaa työpaikkoja, asumista, liikkumista, saavutettavuutta ja palveluita, myös muilla laatutekijöillä, joita ovat muun muassa asuin- ja toimintaympäristön yhteisöllisyys, luonnonläheisyys, kaupunkikuva, viihtyisyys tai turvallisuus.

Työ on tehty avoimessa vuorovaikutuksessa kuntien asiantuntijoiden sekä muiden keskeisten toimijoiden kanssa. Vuorovaikutustilaisuuksista ja kunnista saadun palautteen sekä kuntien omien keskusten kehityskuvien, strategioiden ja selvitysten kautta on saatu tietoa tulevaisuuden kehittämisen painopistealueista ja vyöhykkeistä. Keskus- ja palveluverkon kehityskuvatyöhön ovat osallistuneet myös kaupan, liikenteen ja vetovoimaisuuden asiantuntijat Tuomas Santasalo, Hanna Kalenoja ja Panu Söderström. He ovat antaneet kommentteja ja suosituksia maakuntakaavassa esitettäviin asioihin ja ilmiöihin. Asiantuntijoiden kirjoittamat artikkelit omista aihealueistaan julkaistaan Uudenmaan liiton artikkelisarjassa.

Työn aikana syntyi tarve Uudenmaan keskusten tarkemmasta, laatuun painottuvasta profiloinnista, jossa tuodaan esille keskusten nykytilat ja kuvaukset sekä tulevaisuuden potentiaali. Profilointityön on tehnyt FM Panu Söderström, joka on tutkinut jo aikaisemmissa töissään Uudenmaan keskuksia. Panu Söderström on laatinut profiloinnin pohjalta myös johtopäätöksiä keskusten myöhemmän kehittämistyön tueksi. Kunnat voivat antaa palautetta profiloinnin johtopäätöksistä kaavan valmisteluvaiheessa. Profiloinnin sekä saadun palautteen perusteella Uudenmaan liitto laatii koko keskus- ja palveluverkkotyöstä johtopäätökset kaavatyön tueksi.

Elokuussa 2017

Merja Vikman-Kanerva  
Aluesuunnittelujohtaja  
Uudenmaan liitto

# Keskusten profilointi ja keskuskuvaukset

## Profiloinnin tavoitteet ja periaatteet

Keskusten profilointityön tavoitteena on lisätä tietoa Uudenmaan eri keskusten vahvuuksista, kehitystarpeista, potentiaalista ja painotuseroista. Pyrkimyksenä on hahmottaa keskusverkon kokonaiskuvaa sekä paikantaa samantyyppisten keskusten muodostamia ryhmiä, joita voivat koskea ainakin osin yhtenäiset kehitystavoitteet.

Tarkasteluun on valittu mukaan Uudenmaan liiton Uusimaa 2050-kaavaa varten toteutetuissa keskusverkkoanalyysissä korkeimpiin luokkiin (luokat 5–8) sijoittuneet keskuksat. Luokat kuvaavat keskusten toiminnallista monipuolisuutta ja tiheyttä nykytilanteessa. Pääkaupunkiseudulla tarkasteltavien keskusten määrää on rajattu edelleen kahteen ylimpään keskusluokkaan sekä yksittäisiin kaupunkikehityksen kannalta keskeisiin keskuksiin luokista 5–6.

Keskusten nykytilan profilointi on toteutettu paikkatieto- ja tilastoaineistoihin, kuten väestötietoihin, työpaikkojen toimialatietoihin, kerrosalatietoihin ja kulttuuriperintökohteiden rekisteritietoihin pohjautuen. Tarkasteltavat alueet koostuvat keskusverkkoanalyysin tuloksena syntyneiden keskustaruutujen sekä näitä ympäröivän 800 metrin jalankulkuetäisyyden kokonaisuudesta. Keskusten laadullisia ominaisuuksia sekä tulevaisuudennäkymiä käsitellään lisäksi sanallisesti keskusten kuvauksissa, jotka ovat luonteeltaan laskennallisia profilointidiagrammeja tulkitsevämpinä.

## Keskuksia kaupunkiseudun eri osissa

Keskusten rooli ja mittakaava poikkeavat toisistaan maakunnan eri osissa. Laskennallisessa profiloinnissa keskuksia verrataan oman alueryhmänsä (*pääkaupunkiseutu, sisemmät kehyskunnat, muut alueet*) keskuksiin.

Helsingin keskusta on urbaanina pääkaupungin keskustana omassa sarjassaan, jonka vertailukohtat löytyvät muista pohjoismaisista ja eurooppalaisista kaupungeista. Kaupungin keskustaa ei siten tässä tarkastelussa profiloida suhteessa maakunnan muihin keskuksiin, mutta keskuksen rooli huomioidaan luonnollisesti työn johtopäätöksissä.

Monilla pääkaupunkiseudun keskuksilla, kuten Pasilalla, Leppävaaralla ja Tikkurilalla, on keskeinen rooli seudun ydinalueiden monikeskuksisissa ja verkostomaisessa rakenteessa. Pääkaupunkiseudun kaupunkikeskukset muodostavatkin tarkastelussa oman luokansa, jonka edustajia peilataan suhteessa toisiinsa.

Sisemmät kehyskunnat keskuksineen kytkeytyvät kiinteästi Helsingin vaikutuspiiriin ja työssäkäynti pääkaupunkiseudulle on vilkasta. Näiden kuntien keskuksista monet ovat kasvaneet kaupunkimaisiksi vasta viime vuosikymmenien aikana. Keskuksia verrataan profiloinnissa laskennallisesti toisiinsa, mutta myös keskusten suhdetta pääkaupunkiseudun keskusverkon kokonaisuuteen tarkastellaan.

Porvoon, Hyvinkään, Lohjan ja Tammisaaren kaltaiset kaupungit toimivat omien seutukuntiensa keskuksi-

na – osin itsenäisinä kaupunkiseutuina, mutta samalla vuorovaikutuksessa pääkaupunkiseudun kanssa. Seutukeskusten vaikutuspiiriin sijoittuu myös pienempiä keskustoja.

Seutukeskuksia ja näiden vaikutuspiirissä sijaitsevia muita keskuksia käsitellään omassa luokassaan.

## Diagrammit keskusten profiloinnissa

Keskusten laskennallinen profilointi pohjautuu kuuteen tilastoaineistojen pohjalta vertailukelpoiseen muuttuun, joiden mukaan kullekin keskukselle saadaan muodostettua keskusprofiilia kuvaava ”timanttinsa”, eli eri muuttujien painotuksia kuvaava diagrammi. Muuttujat on esitelty seuraavalla sivulla.

Kunkin alueryhmän keskuksista käsitellyn ominaisuuden näkökulmasta vahvin saa muuttujasta 100 prosenttia ja toimii vertailukohtana muiden keskusten prosentiosuuksien laskennassa. Näin diagrammi siis kuvaa muuttujien toteutumista keskuksessa suhteessa muihin vertailtaviin keskuksiin.

Keskusten vertailudiagrammit kuvaavat keskusten profiilia nykytilanteessa, uusimpiin käytettävissä oleviin tilastoaineistoihin pohjautuen. Keskusten potentiaalia ja tulevaa kehitystä on käsitelty tarkastelun tekstiosissa ja työn johtopäätöksissä, joissa sivutaan myös mahdollisesti kehittyvien uusien keskusten roolia seudun keskusverkossa.



# Alueryhmät keskusten profiloinnissa

## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET

Monilla pääkaupunkiseudun keskuksilla on keskeinen rooli seudun monikeskuksisessa, verkostomaisessa rakenteessa.



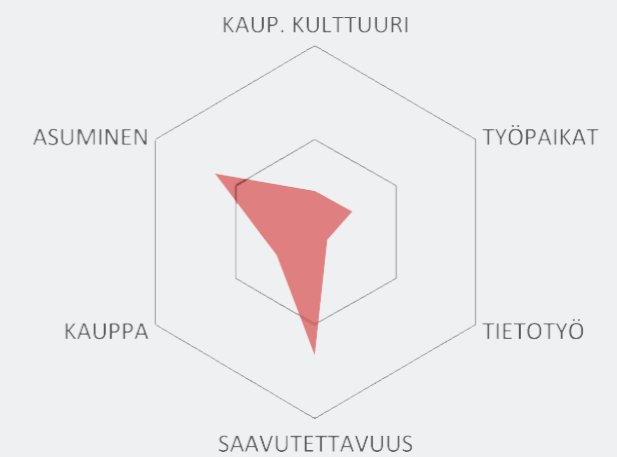
## SISEMPIEN KEHYSKUNTIEN KESKUKSET

Alueen keskukset kytkeytyvät kiinteästi Helsingin vaikutuspiiriin ja työssäkäynti pääkaupunkiseudulle on vilkasta. Monet keskukset ovat kasvaneet kaupunkimaisiksi vasta viime vuosikymmenien aikana.



## MUIDEN ALUEIDEN KESKUKSET

Osin itsenäisiä kaupunkiseutuja, jotka toimivat vuorovaikutuksessa pääkaupunkiseudun kanssa. Myös pienempiä kuntakeskuksia.



Profilointidiagrammi kuvaa muuttujien toteutumista *suhteessa muihin alueryhmän keskuksiin.*

Keskuksista käsitellyn ominaisuuden näkökulmasta vahvin saa muuttujasta 100 prosenttia ja toimii vertailukohtana muiden keskusten prosenttiosuuksien laskennassa.

# Muuttajat keskusten profiloinnissa

## ASUMINEN

Muuttuja kuvaa keskuksen roolia  
asumisen keskittymänä.

### Aineistot

*väestön tiheys rakennetulla keskusalueella (YKR)*

## KAUPPA

Muuttuja kuvaa keskuksen roolia  
vähittäiskaupan palvelukeskittymänä.

### Aineistot

*vähittäiskaupan työpaikkatiheys rakennetulla  
keskusalueella (YKR)*

## KAUPUNKIKULTTUURI

Muuttuja kuvaa kaupunkikulttuurin, viihteen  
ja matkailun roolia keskuksessa.

### Aineistot

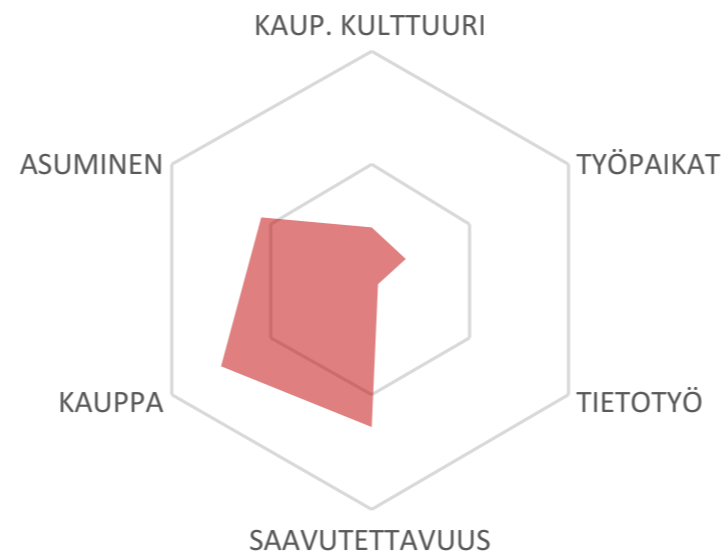
*taiteiden, viihteen ja virkistyksen sekä majoitus- ja  
ravitsemustoiminnan työpaikat (YKR), RKY-alueiden  
ala, aluetehokkuus*

## TYÖPAIKAT

Muuttuja kuvaa keskuksen roolia  
työpaikkojen keskittymänä.

### Aineistot

*työpaikkatiheys rakennetulla keskusalueella (YKR)*



## SAAVUTETTAVUUS

Muuttuja kuvaa keskuksen saavutettavuutta  
eri kulkumuotojen näkökulmasta.

### Aineistot

*SAVU-aineisto, keskuksen parhaiten saavutettavan ruudun  
arvo (keskiarvo väestön ja työpaikkojen saavutettavuudesta  
jalankululla, pyörällä, joukkoliikenteellä ja autolla)*

## TIETOTYÖ

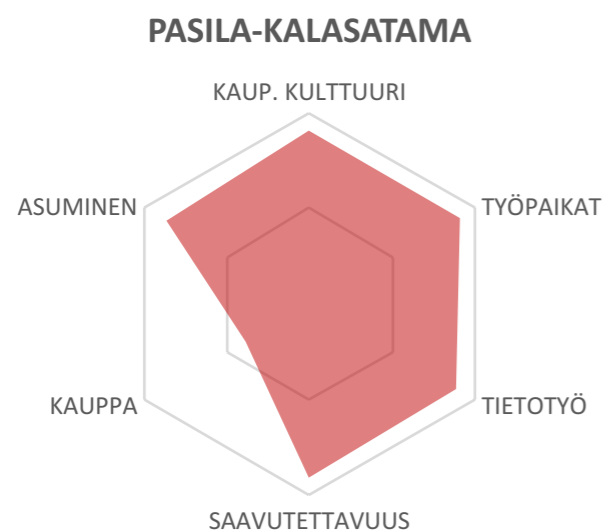
Muuttuja kuvaa keskuksen roolia tietointensiivisten  
työpaikkojen keskittymänä, ns. osaamiskeskittymänä.

### Aineistot

*työpaikkatiheys rakennetulla keskusalueella (YKR) -  
informaatio ja viestintäalan, rahoitus- ja vakuutustoiminnan,  
ammattillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan, julkisen  
hallinnon sekä koulutuksen työpaikat*



## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET



### Pasila on Helsingin toinen keskusta

Pasila on Helsingin keskustan jälkeen seudun merkittävin joukkoliikenteen solmukohta ja työpaikkojen keskittymä. Alue sijoittuu kantakaupungin sisälle.

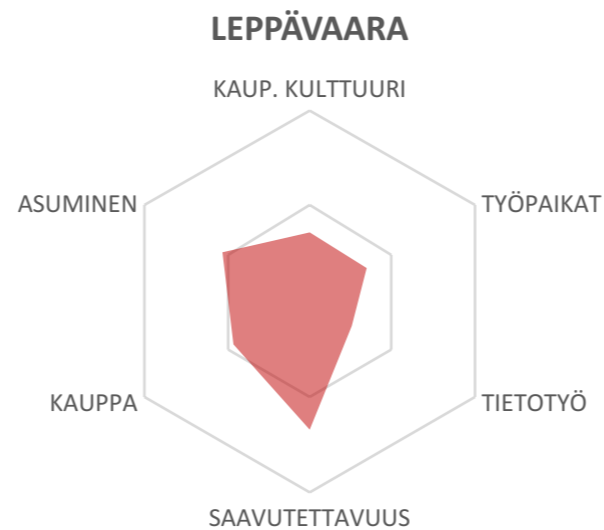
Ilmalasta Pasilan ja Teollisuuskadun kautta Kalasatamaan jatkuvalle käytävälle sijoittuu noin 60 000 työpaikkaa, jotka painottuvat informaatio- ja viestintäaloille, julkiseen hallintoon ja rahoitukseen.

Pasilan ja Kalasadaman uudet keskustat ovat rakenteilla. Käytävän yhteyteen sijoittuvat myös kaupunkikulttuurin ja luovien alojen kannalta keskeiset Suvilahden ja Teurastamon alueet.

### Teollisuuskatu kaupunkimaiseksi pääkaduksi

Keskusalue tarjoaa urbaanin ja kulttuurisesti monipuolisen ympäristön korkean osaamisen työpaikoille ja laadukkaalle kaupunkiasumiselle. Liikenteen estevaikutusten vähentäminen ja Teollisuuskadun kehittäminen alueen kaupunkimaiseksi pääkaduksi on alueen tulevaisuuden kannalta keskeistä. Katuelämän ja kivijalkaliikkeiden kannalta haasteita muodostaa kuitenkin palveluiden keskitys rakenteilla oleviin suuriin kauppakeskuksiin.

Yleiskaavassa esitetyn Pasila–Kalasadama–Herttoniemi-pikaraitiotien toteuttaminen luo rungon alueen poikittaiselle joukkoliikenneverkolle ja parantaa yhteyksiä Pasilan ja Itä-Helsingin välillä.



### Leppävaaran kehitys on 2000-luvun kasvutarina

Leppävaara on kasvanut voimakkaasti 2000-luvun kuluessa ja siitä on muodostunut Pasilan jälkeen pääkaupunkiseudun merkittävin aluekeskus.

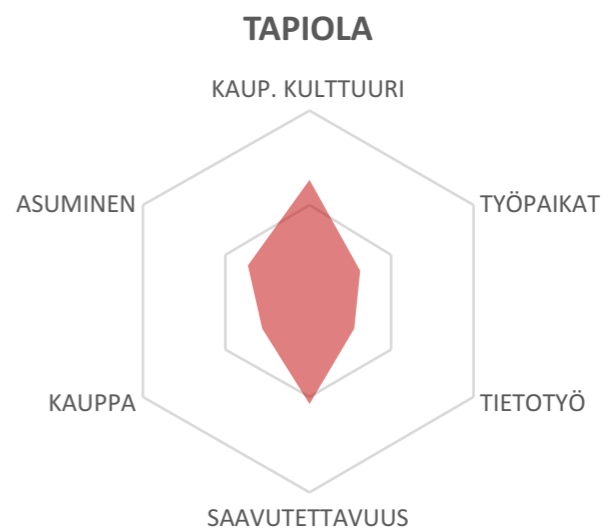
Alueen ytimen muodostaa lähi- ja kaukoliikennettä palvelevan rautatieaseman yhteydessä sijaitseva Sellon kauppakeskuskortteli, jonka ympärille sijoittuu kaupunkimaisia asuin-kortteleita ja laadukkaita ulkotiloja.

Alueesta on kehittynyt merkittävä IT-alan keskittymä. Toimistotyöpaikat sijoittuvat nauhamaisesti Kehä I:n molemmille puolille, osin melko pitkän jalankulkuetäisyyden päähän rautatieasemasta.

### Raide-Jokeri sitoo osaamiskeskittymät yhteen

Raide-Jokeri yhdistää alueen tulevaisuudessa niin Otaniemen suuntaan kuin myös Helsingin puolelle Pitäjänmäelle ja aina Itäkeskukseen asti. Keilaniemi–Leppävaara–Pitäjänmäki-ketjusta voidaan kehittää yhteyden avulla yhtenäinen korkean teknologian huippualue.

Liikenteen estevaikutusten ratkonta niin rautatien, Turuntien kuin Kehä I:n osalta on keskeistä niin kaupunkiympäristön kuin tulevaisuuden lisärakentamismahdollisuuksienkin kannalta.



### Esimerkki modernista puutarhakaupungista

Tapiola on Espoon kulttuuriympäristöltään arvokkain keskus ja kansainvälisestikin tunnettu esimerkki modernista puutarhakaupungista. Alueen asukastiheys on osin kulttuurihistoriallisistakin syistä muita suuria kaupunkikeskuksia alhaisempi.

Tapiolan keskustaa on uudistettu Länsimetron avaamisen kynnyksellä voimakkaasti, ja etenkin keskuksen kaupalliset palvelut ovat laajentuneet. Metron aloitettua liikennöinnin Tapiola kytkeytyy aiempaa kiinteämmin myös Helsingin kantakaupunkiin ja muihin keskuksiin.

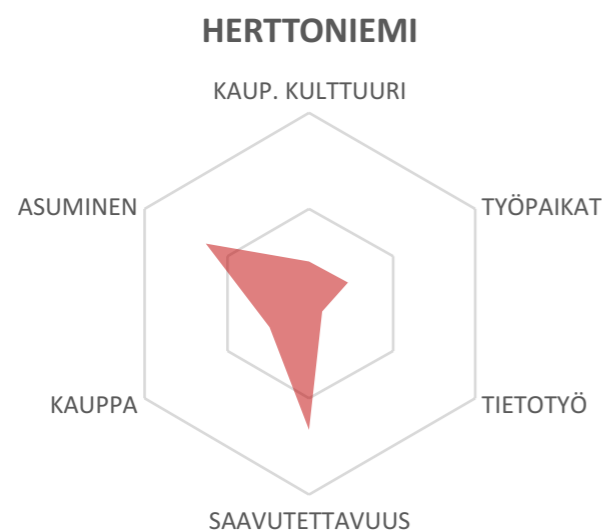
Yhdessä Otaniemen ja Keilaniemen kanssa Tapiola muodostaa ns. T3-alueen (Tiede, Taide, Talous), jolla on huomattava merkitys koko kaupunkiseudulle.

### Tieteen, taiteen ja talouden huippualue

Tapiolan, Otaniemen ja Keilaniemen kehitys kytkeytyy monin tavoin toisiinsa. Keskeistä on saada muodostettua alueesta entistä voimakkaammin yhteen nivoutuva kokonaisuus, jonka sisällä liikkuminen on luontevaa. Myös eri toimintojen funktionaalisen erottelun hälventäminen on tavoiteltavaa.

Länsiväylän ympäristön osalta yksi keskeinen kysymys liittyy Helsingin kaupunkibulevardisuunnitelmiin ja suunnitelmien kytkeytymiseen Espoon suunnitteluun.

## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET



### Monipuolinen keskusalue lähellä kantakaupunkia

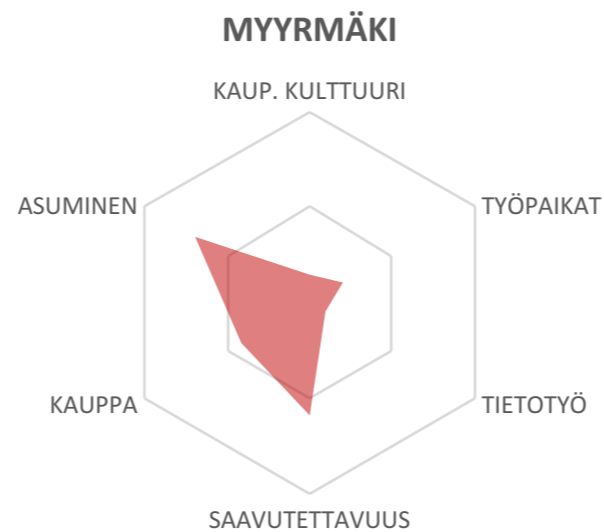
Herttoniemi sijoittuu itäisen kantakaupungin tuntumaan, Itäväylän ja metroradan varrelle. Alue jakautuu 1950-luvun Länsi-Herttoniemeeseen, vuosituhannen vaihteessa vanhan öljysataman paikalle rakennettuun Herttoniemenrantaan sekä Herttonimen yritysalueeseen.

Herttoniemen keskusta on toteutunut vailla yhtenäistä suunnitelmaa, ja suuri osa metroaseman ympäristöstä koostuu liikennealueista. Alueen työpaikat painottuvat yritysalueelle teollisuuden, tukku- ja autokaupan sekä rakentamisen aloille. Keskukseen on rakentunut 2000-luvulla myös jonkin verran modernia toimistotilaa.

### Asemanympäristön kehityshankkeet etenevät

Kaupalliset kehityshankkeet aseman ympäristössä ovat etenevässä, ja keskeistä on samalla saattaa alueen julkinen kaupunkiympäristö keskustan laatutasolle. Samalla lienee tarpeen sovittaa suunnitelmat tilanteeseen, jossa Itäväylä muuntuu moottoriväylästä kaupunkibulevardiksi.

Yritysalueen kehitykseen liittyy runsaasti mahdollisuuksia. Alueen eteläosaa kehitetään sekoittuneena kaupunkialueena, johon yhdistyy niin palveluita, toimitiloja kuin asumistakin. Myös muu alue voi uudistua vaihteittain.



### Länsi-Vantaan keskusta pesee kasvojaan

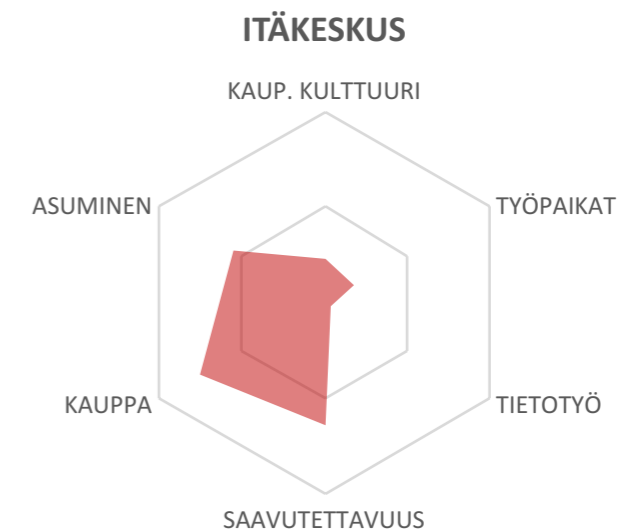
Myyrmäki on Länsi-Vantaan pääkeskus, joka on rakentunut suurelta osin 1970-luvulla. Alueen keskusta sijoittuu lähijuna-aseman ympärille. Keskustan yleisilme on lähiömäinen, eikä alueen kaupunkiympäristö ole kehittynyt keskustamaiselle tasolle.

Suurin osa palveluista on sijoittunut Myyrmannin kauppakeskukseen. Lähistöllä sijaitsee myös ammattikorkeakoulu Metropolian kampusalue, jota ollaan laajentamassa noin 4500 opiskelijan tarpeisiin. Kehäradan valmistuminen on lisännyt keskuksen saavutettavuutta ja kytkeytymistä Vantaan muihin osiin.

### Kaupunkimaisuus ja koulutustarjonta kasvavat

Myyrmäen keskustaa kehitetään arkkitehtuurikilpailun tulosten pohjalta. Paalutorin ympäristöstä kehitetään alueelle korkeatasoinen ja kaupunkimainen keskusta.

Ammattikorkeakoulun kampuslaajennus lisää keskuksen merkitystä koulutus- ja osaamiskeskittymänä, kun liiketalouden ja tekniikan koulutus keskitetään alueelle. Keskuksen kehityksen kannalta keskeistä on saada houkutelua alueelle myös kampuksen painopistealoihin kytkeytyvää yritystoimintaa ja työpaikkoja.



### Kauppakeskus liikenteen solmukohtassa

Itäkeskus on Itä-Helsingin pääkeskus ja seudullisesti merkittävä kaupan keskittymä. Keskus sijaitsee liikenteellisesti keskeisesti Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen ympärillä sekä metrolinjojen haarautumiskohtassa. Alueen kaupunkiympäristöä dominoivat autoliikenteen väylät, joiden ympäristöstä on muodostunut epäviihtyisää.

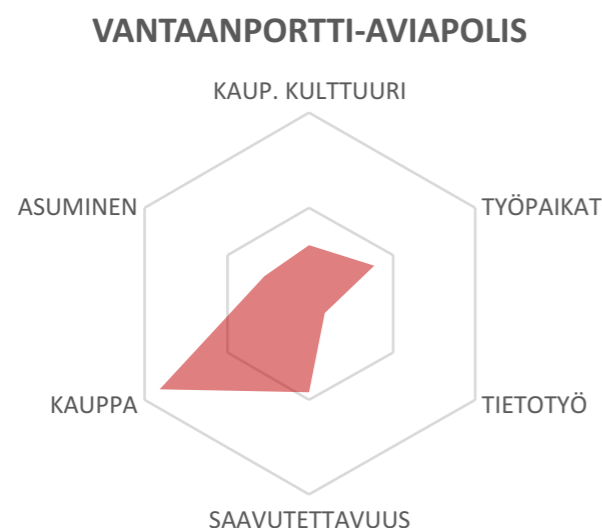
Suhteessa alueen saavutettavuuteen ja kaupalliseen menestykseen keskusalueelle on muodostunut vähäisesti toimistotyöpaikkoja.

### Keskustan houkuttelevuuteen panostettava

Itäväylän jakaman keskusalueen yhdistäminen, liikenteellisten häiritsevien vaikutusten vähentäminen ja kaupunkimaisten laatutekijöiden lisääminen ovat avainasemassa Itäkeskuksen kehityksessä.

Monipuolisen keskustan muodostuminen vaatii elävän kaupunkiympäristön kehittämistä myös kauppakeskusten ulkopuolella. Alueen monikulttuurisuus on valjastettava positiiviseksi voimavaraksi.

## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET



### Autokaupunki urbanisoituu

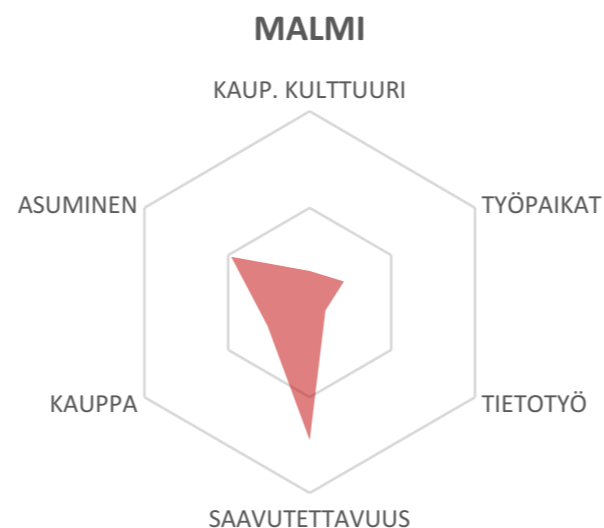
Vantaanportin alue poikkeaa perinteisistä keskusta-alueista. Alueelle sijoittuu seudullisesti merkittävä, autolla liikkuville asiakkaille sunnattu kauppakeskus Jumbo sekä autokaupungin tapaan Kehä III:n ympäristöön rakentuneita toimistopuis-toja ja hotelleja. Alue on myös merkittävä tilaa vievän kaupan ja logistiikan keskittymä.

Alueen kehityksen painopiste on siirtymässä pohjoisem-maksi, Aviapoliksen lähijuna-aseman ympäristöön, johon on suunniteltu monipuolista ja selvästi nykyistä kaupunkimai-sempää keskusta.

### Tavoitteena kansainvälinen osaamiskeskittymä

Laadukkaan ja jalankulkumyönteisen kaupunkiympäristön kehitys sekä sekoittuneen kaupunkirakenteen voimistami-nen ovat avainasemassa alueen kehityksessä. Houkutteleva keskusalue vahvistaa alueen asemaa korkeatasoisena ja kan-sainvälisenä osaamiskeskittymänä, joka yhdistyy kiinteästi lentoasemaan ja maailmalle.

Aviapoliksen asemanseudun lisäksi myös kauppakeskus Jum-bon yhdistymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen on kehitettävä. Laajan alueen sisäiseen liikkumiseen on myös tarpeen kehittää uusia ratkaisuja.



### Maalaiskunnan keskus on ajallisesti kerrostunut

Malmi on Koillis-Helsingin aluekeskus ja entisen Helsingin maalaiskunnan keskusta. Alueen kaupunkirakenne on mo-nipuolista ja ajallisesti kerrostunutta. Rautatie jakaa alueen melko voimakkaasti kahteen erilliseen osaan.

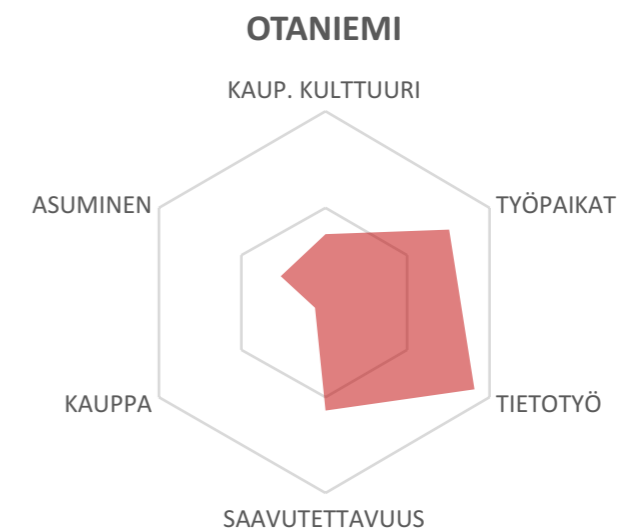
Malmin saavutettavuus on etenkin joukkoliikenteellä erin-omainen. Alueesta ei kuitenkaan ole muodostunut voima-kasta työpaikkakeskittymää. Malmin sairaalan myötä alueella sijaitsee huomattavasti terveydenhuoltoalan työpaikkoja.

### Lentokenttäalueen kehitys määrittää Malmin tulevaisuutta

Malmin lentokenttäalueen tuleva rakentaminen vaikuttaa merkittävästi Malmin keskuksen ja koko Koillis-Helsingin kehitykseen. Uuden kaupunginosan kiinteä kytkeytyminen Malmin keskustaan on keskeistä.

Raide-Jokeri II:n toteuttaminen vahvistaa tulevaisuudessa Malmin asemaa joukkoliikenteen solmukohtana sekä tukee Kirkonkyläntien asemaa alueen kaupunkimaisena pääkatuna.

Malmin keskustan kehityksen kannalta myös rautatien katta-minen aseman ympäristössä tarjoaa mahdollisuuksia tulevai-suuden kehitykselle.



### Kampusalueesta tiedekaupungiksi

Otaniemi on Aalto-yliopiston kampusalue, joka sijoittuu osaksi Tapiolan, Otaniemen ja Keilaniemen muodostamaa ns. T3-aluetta (Tiede, Taide, Talous). Alue on yksi pääkaupunki-seudun tärkeimmistä osaamiskeskittymistä. Alueen koulutus-tarjonta on laajentunut Aalto-yliopiston perustamisen myö-tä tekniikan alasta taiteisiin, muotoiluun ja kauppatieteisiin.

Otaniemen kaupunkirakenne on hajanaista, joskin uudet ra-kennushankkeet eheyttävät alueen keskustaa. Otaniemen saavutettavuus joukkoliikenteellä on paranemassa länsimet-ron aloitettua liikennöinnin.

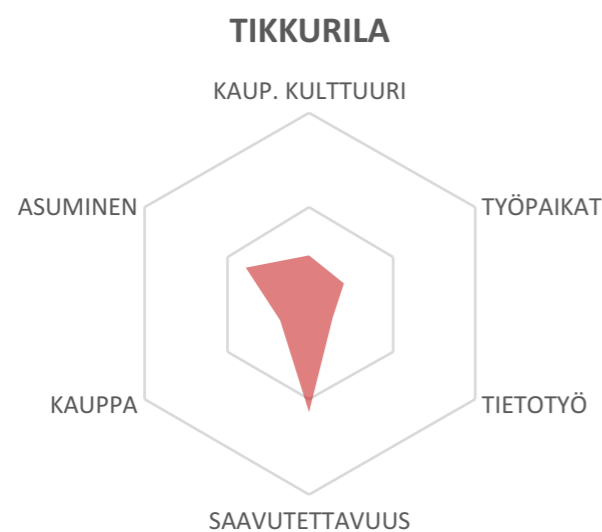
### Urbaania innovaatioympäristöä etsimässä

Monipuolisena keskuksena Otaniemi on vasta rakentumassa. Yliopiston toimintojen ja yritystoiminnan lisäksi kaupalliset palvelut ja asuinrakentaminen ovat lisääntymässä tulevina vuosina. Tavoitteena on kehittää aluetta selvästi nykyistä se-koittuneempaan, jolloin alue pysyy elävänä myös virka-ajan ulkopuolella. Tämä tukee myös tavoitteita uudenaikaisen ja entistä urbaanimman innovaatioympäristön muodostumi-sesta.

Raide-Jokerin myötä alueen saavutettavuus paranee entises-tään. Alue soveltuu hyvin myös kaupunkipyöräjärjestelmän laajennusalueeksi.



## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET



### Vantaan keskusta rakentuu korttelikaupungiksi

Tikkurila on Vantaan urbaani hallintokeskus, jonka rakenne on ajallisesti kerrostunutta. Alueen työpaikoissa korostuu julkinen hallinto, terveydenhuolto ja koulutus, mutta keskustan merkitys myös kaupan ja vapaa-ajan alueena on voimistumassa. Alueella sijaitsevat tiedekeskus Heureka ja kulttuurikeskus Vernissa ovat vetovoimaisia kohteita.

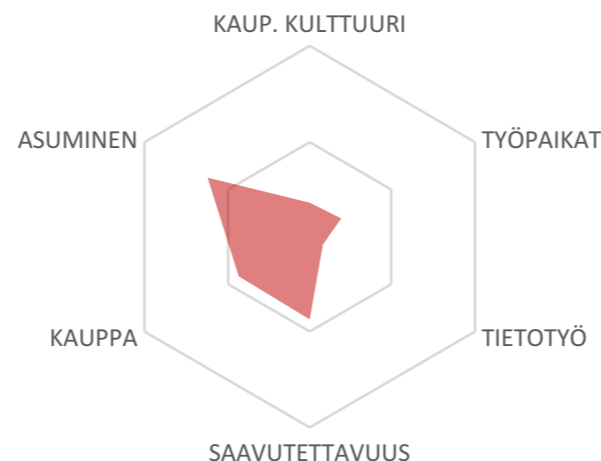
Keskustakortteleiden ja näihin kytkeytyvien jalankulkupainotteisten kaupunkitilojen kehitys etenee. Korttelikeskusta ja Keravanjoen kulttuuriympäristö tarjoavat myös hyviä paikkoja laadukkaaseen keskusta-asumisen kehittämiseksi.

### Raiteet sitovat keskuksia yhteen

Kehäradan yhteydessä Tikkurilaan toteutettu matka- ja kauppakeskus on parantanut kaukoliikenteen ja lentokenttäjunienvaihtopaikkana toimivan aseman palvelutasoa.

Tulevaisuudessa myös poikittainen, Tikkurilan lentoasemaan, Jumboon ja Hakunilaan yhdistävä pikaraitiotie voi toimia kaupungin keskustat yhdistävänä liikenteen ja kaupunkirakenteen runkolinjana.

### MATINKYLÄ



### Lähiöstä monipuoliseksi kaupunkikeskukseksi

Matinkylästä on kehittynyt kauppakeskus Ison Omenan avauduttua 2000-luvun alussa vähitellen yhä kaupunkimaisempi keskus, jonka kaupallinen palvelutarjonta on laajaa. Länsimetron myötä kauppakeskuksen yhteyteen rakennettu metrokeskus laajentaa entisestään keskuksen kaupallista tarjontaa.

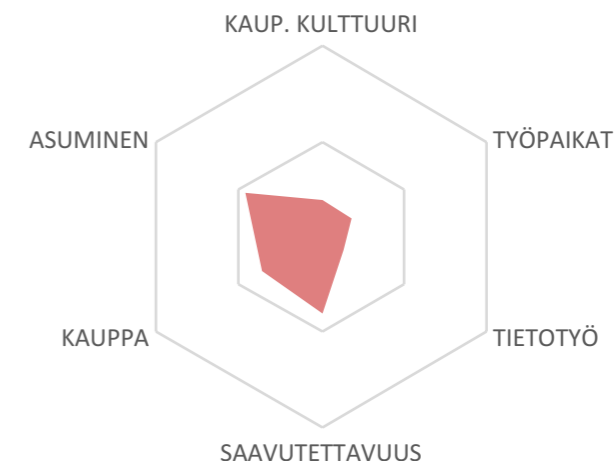
Metron valmistumisen myötä keskukselta on muodostumassa seudullisesti merkittävä liityntäliikenteen terminaali, jonka saavutettavuus on kasvussa. Kaupunginosan lähiömäistä rakennetta on muokattu vaihteittain kaupunkimaisemmaksi. Myös toimistotyöpaikkojen määrä alueella on hiljalleen lisääntynyt.

### Kaupunkirakentamista ja uusia yhteyksiä

Keskusalueelle sijoittuu useita houkuttelevia kaupunkiasumisen sijainteja. Suomenlahdentien ympäristön suunnittelu on käynnissä ja vanhan lähiörakenteen sisällä on edelleen täydennettävää. Samalla tarjoutuu mahdollisuuksia nostaa kaupunkiympäristön sekoittuneisuutta ja laatutasoa.

Matinkylän on kaavailtu yhdistyvän tulevaisuudessa pikaraitiotiellä Suurpeltoon ja kehitettävään Keran alueeseen. Yhteys muodostaisi toteutuessaan Raide-Jokerin lisäksi jo toisen raideliikennelinkin länsimetron ja rantaradan raideliikennekäytävien välille.

### ESPOON KESKUS



### Hallintokeskus keskiaikaisen kivikirkon kupeessa

Espoon keskus on yksi Espoon viidestä kaupunkikeskuksesta. 1960-luvulla Espoon keskiaikaisen kirkon tuntumaan ympäristöön päätettiin sijoittaa kauppalan hallintokeskus, jonka lähiympäristöön kaavailtiin sijoittuvan jopa 90 000 asukasta. Suunnitelmat toteutuivat kuitenkin vain osittain, eikä keskukselta ole muodostunut yhtä merkittävää kuin sen saavutettavuudeltaan vahvemmista kilpailijoista.

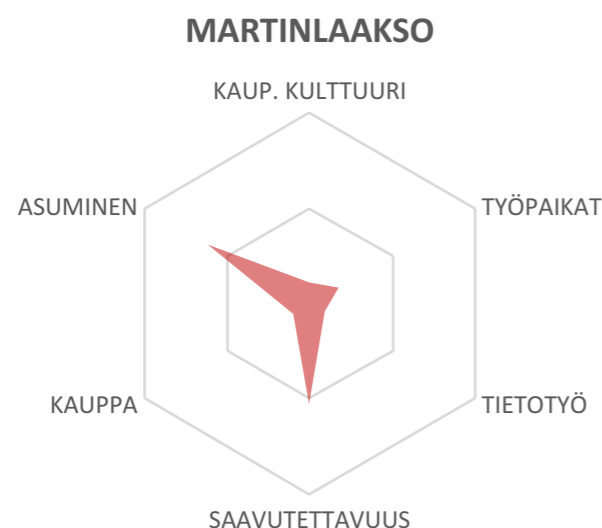
Keskuksen ulkopuolelle, Turunväylän ja Kehä III:n risteyksen yhteyteen Lommilaan on hakeutunut tilaa vievää kauppaa, kuten Ikean Espoon myymälä.

### Monikulttuurinen lähiö kehityskohteena

Alueen keskustaa on kehitetty 2000-luvulla, ja kaupunginosan palvelutarjonta on laajentunut etenkin kauppakeskus Entressen valmistuttua vuonna 2008.

Keskuksen vieressä sijaitsevasta Suvelan asuinalueesta on muodostunut Espoon monikulttuurisin kaupunginosa, ja alue on kamppailut myös sosiaalisten ongelmien parissa. Alueelle on suunniteltu runsaasti täydennysrakentamista, jolla tavoitellaan alueen asuntokannan monipuolistamista ja kaupunginosaidentiteetin kehitystä.

## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET



### Kehittyvä paikalliskeskus Kehäradan varrella

Pääosin 1960–1970-luvulla rakennettu Martinlaakso sijoittuu Länsi-Vantaalle, Myyrmäen pohjoispuolelle. Myyrmäen toimiessa Länsi-Vantaan pääasiallisena palvelukeskittymänä Martinlaakson keskus palvelee lähinnä paikallisia asiointitarpeita.

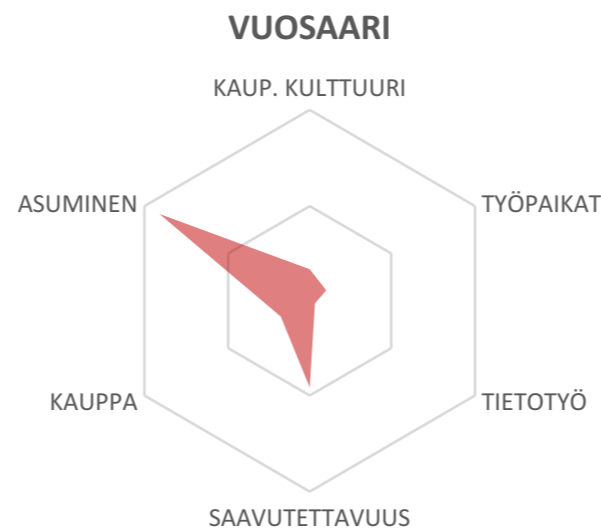
Alueen keskustaa on kehitetty voimakkaasti 2000-luvulla. Uuden kauppakeskuksen lisäksi lähijuna-aseman tuntumaan on toteutunut uutta asuinrakentamista.

Ympäröivät lähiöalueet ovat monin paikoin peruskorjauksissa ja alueen julkinen kaupunkiympäristö kaipaa kohentamista. Aluetta on mahdollista kehittää täydennysrakentamisen keinoin ja samalla lisätä asuntotarjontaa aseman ja palveluiden lähellä.

### Työpaikat painottuvat Vantaankoskelle

Martinlaakson työpaikat painottuvat teollisuuteen ja sijaitsevat pääosin Vantaankosken aseman ympäristössä. Alueelle on muodostunut jonkin verran myös tietointensiivisten alojen työpaikkoja.

Sijainti kehäradan aseman ja Kehä III:n liittymän läheisyydessä luo potentiaalia työpaikka-alueen kasvulle.



### Itä-Helsingin merellinen kaupunkikeskus

Vuosaaren asuinalueiden rakentaminen käynnistyi 1960-luvulla, jolloin alue liitettiin Helsinkiin. Kaupunginosan asukasluku kasvoi voimakkaasti myös 1990–2000 -luvuilla, kun Meri-Rastilan, Kallahden ja Aurinkolahden uudisalueet rakentuivat.

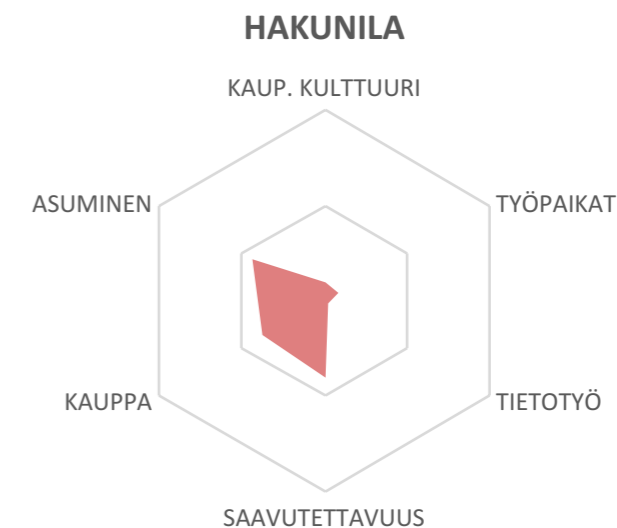
Metro aloitti liikennöinnin Vuosaareen vuonna 1998, ja Vuosaaren keskustasta on muodostunut entistä kaupunkimaisempi. Läheisestä Aurinkolahdesta on kehittynyt suosittu merellinen alue rantabulevardeineen ja uimarantoinen.

### Vuosaaren satama tarjoaa yhteyksiä ja työpaikkoja

Vuosaaren keskustasta ei ole muodostunut merkittävää työpaikkakeskittymää. Keskustan työpaikat painottuvat terveydenhuoltoon, kauppaan ja koulutukseen.

Vuonna 2008 avattu Vuosaaren satama on lisännyt merkittävästi alueen työpaikkamäärää. Sataman yhteyteen on rakentumassa myös erillinen yritysalue, jolle sijoittuvat toiminnot hyötyvät sataman läheisyydestä.

Helsingin yleiskaavassa varaudutaan metron jatkamiseen satamaan, mikä mahdollistaisi myös lisääntyvän matkustajaliikenteen Vuosaaren sataman kautta.



### Itä-Vantaan paikalliskeskus on perinteinen lähiö

Hakunila on Itä-Vantaan merkittävin keskus, mutta alueesta ei ole muodostunut seudullisesti merkittävää palvelukeskusta. Alue sijaitsee raideliikenteen nykyisten verkostojen ulkopuolella.

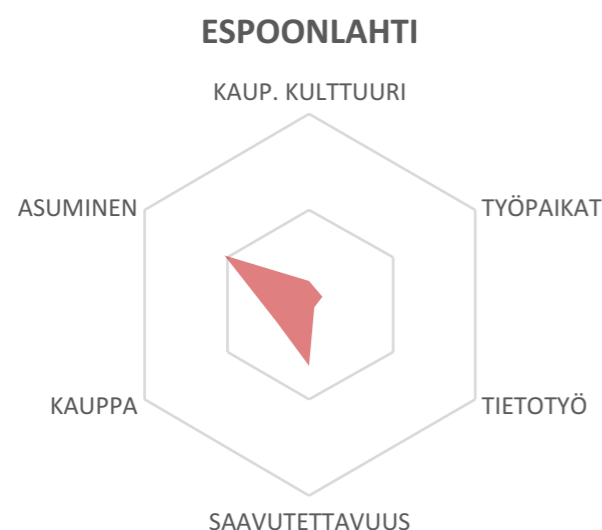
Hakunilan rakennuskanta koostuu pääosin 1970-luvun lähiörakenteesta. Palveluista suuri osa on sijoittunut ostoskeskukseen, jonka yhteyteen ja läheisyyteen sijoittuu myös julkisia palveluita.

### Tulevaisuuden Hakunila on kaupunkimaisempi ja kytkeytyy tiiviimmin muihin keskuksiin

Hakunilan vuonna 2017 valmistuneessa kaavarungossa alueen keskustaa on esitetty tiivistettävän selvästi nykyistä kaupunkimaisemmaksi etenkin Hakunilantien ja Kyytitien ympäristössä. Suunnitelman toteuttaminen kasvattaisi keskuksen asukaslukua nykyisestä 11 000 noin 17 000 asukkaaseen.

Keskuksen on kaavailtu yhdistyvän tulevaisuudessa poikittaisella raitiotiellä Tikkurilaan, mikä edellyttää maankäytön tehostamista myös alueiden välisellä käytävällä.

## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KESKUKSET

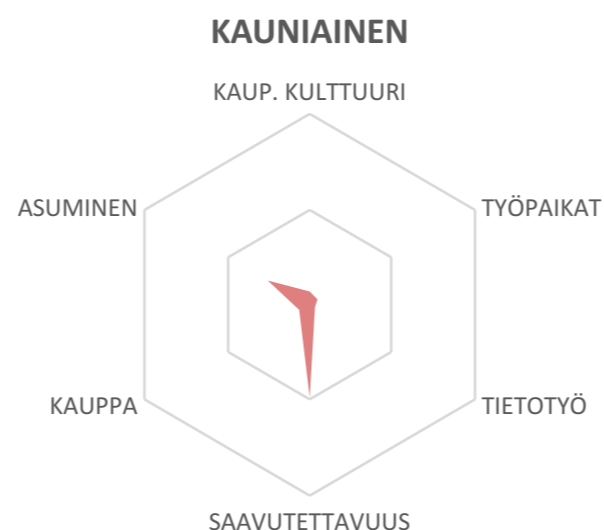


### Länsimetron pääteasema kasvaa keskuksiksi

Espoonlahti on yksi Espoon viidestä kaupunkikeskuksesta, vaikkakin työpaikkojen ja palveluiden osalta se on toistaiseksi selvästi muita alueen keskuksia pienempi.

Länsimetron jatkeen valmistuttua keskus kytkeytyy entistä kiinteämmin Matinkylän, Tapiolan ja Helsingin keskustan suuntaan. Samalla keskukselle muodostuu uusi rooli Espoon länsiosia ja Kirkkonummen suuntaa palvelevana liityntäliikenteen terminaalina.

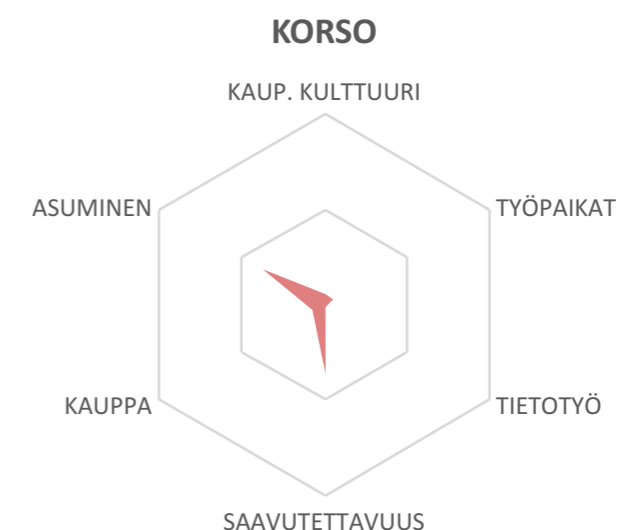
Alueen palvelutarjonta on vahvistumassa voimakkaasti kaupakeskus Lippulaivan laajennuksen myötä.



### Itsenäinen puutarhakaupunki keskellä Espoota

Kauniaisten historia juontaa juurensa 1900-luvun alussa perustettuun huvilayhdyskuntaan, joka kehittyi myöhemmin itsenäiseksi kaupungiksi. Kauniaisten huvila-alue on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Alueen väestöstä yli kolmannes on ruotsinkielistä.

Asukas- ja työpaikkamäärien osalta Kauniainen rinnastuu pääkaupunkiseudun kehyskuntiin, mutta keskuksen sijainti on selvästi näitä keskeisempi. Palvelut ovat keskuksen kokoon nähden monipuoliset ja kaupunkiympäristöä on kehitetty voimakkaasti 2000-luvulla. Keskuksella ei kuitenkaan ole laajempaa seudullista merkitystä.



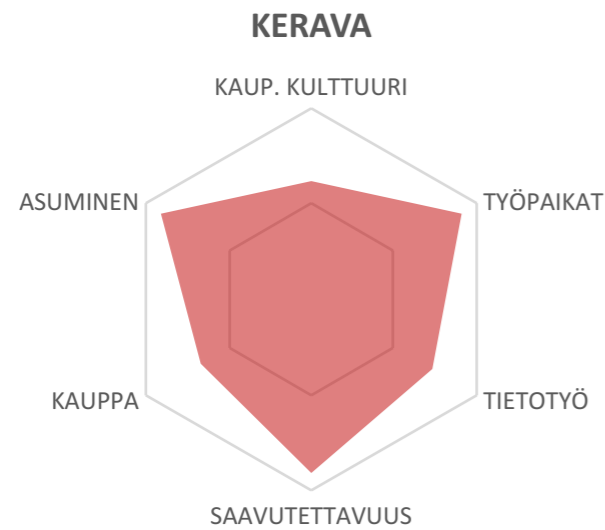
### Pohjois-Vantaan keskus palvelee lähiseudun asukkaita

Korso toimii Vantaan pohjoisten osien keskuksena pääradan varrella. Moniin pääkaupunkiseudun alakeskuksiin verrattuna Korson seudullinen merkitys on vähäinen, mutta keskus palvelee verrattain laajaa aluetta lähiympäristössään.

Vuonna 2003 valmistunut Monitoimikeskus Lumo on laajentanut keskustan kulttuuripalveluita ja tarjonnut uudet tilat lukiolle ja kirjastolle. Keskustan palvelukorttelit rautatien länsipuolella kaipaavat uudistamista ja nykyistä sekoituneempaa keskustarakennetta. Alueen uudistustyöt ovat käynnistyneet vuonna 2014 ratkenneen suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailun pohjalta.



## SISEMPIEN KEHYSKUNTIEN KESKUKSET



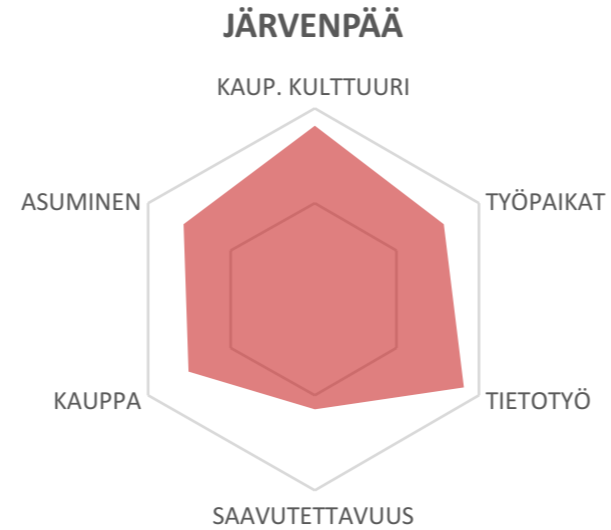
### Kaupunkimainen Kerava kytkeytyy voimakkaasti pääkaupunkiseutuun

Kerava sijaitsee kehyskuntien keskustoista lähimpänä ja parhaiten saavutettavalla sijainnilla suhteessa pääkaupunkiseutuun. Keskusalue on rakennettu muihin kehyskuntiin nähden tiiviimmin ja alueen asukas- ja työpaikkatiheys on korkeampi. Volyymitaan keskus vertautuukin pääkaupunkiseudun keski-suuriin alakeskuksiin.

### Keravan keskusta sopii kaupunkiympäristön kehityksen esimerkiksi

Kaupungin ytimenä toimii keskustan kehäkadun sisäpuolelle rajautuva, kaupunkiympäristöltään korkeatasoinen jalankulkukeskusta.

Keskustan kivijalkakauppa on kohdannut viime vuosina jonkin verran ongelmia, joihin pyritään vastamaan keskusta-asumista ja kävelykadun kaupallista tarjontaa vahvistamalla.



### Keski-Uudenmaan kulttuurikaupunki on monipuolinen keskus

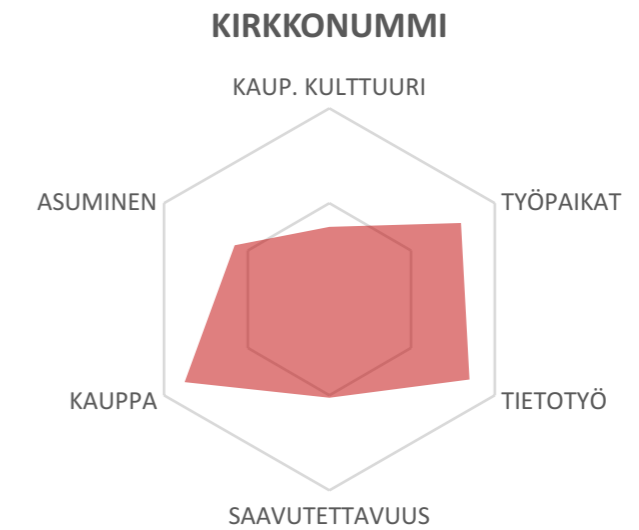
Järvenpää on yhdessä Keravan kanssa omassa kaupunkimaisessa luokassaan muihin kehyskuntiin verrattuna. Työpaikkojen ja tietotyön keskittymänä Järvenpää on kehyskuntien kärjessä, kuten myös vähittäiskaupan tarjonnassa.

Järvenpää on aktiivinen kulttuurikaupunki, ja tunnettu etenkin Puistoblues-festivaalistaan sekä Tuusulanjärven kohteista (erit. Sibeliuksen Ainola), joihin kytkeytyy myös merkittävää matkailun potentiaalia.

### Kävelykadun ympäristössä täydennysrakentamisen mahdollisuuksia

Järvenpään keskustan runkona toimii kävelykatu, joka yhdistää aseman seudun rantaan ja edelleen Tuusulanjärven kulttuuriympäristöön. Edustavan kävelykadun ulkopuolella keskustarakenne ja kaupunkiympäristö kaipaa vielä eheyttämistä.

Keskusta-asumisen kehittämiseen liittyy paljon käyttämättöitä potentiaalia, jonka avaintekijät muodostuvat rautatien tarjoamista yhteyksistä, vesistön läheisyydestä sekä keskustan monipuolisesta palvelu- ja kulttuuritarjonnasta.



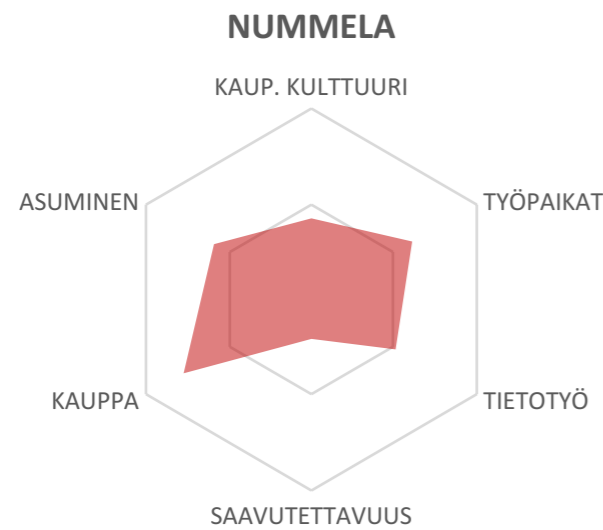
### Läntisen rannikon kaksikielinen keskus on hajanaisempi kuin kilpakumppaninsa

Keravaan ja Järvenpäähän verrattuna Kirkkonummen keskustan väestö- ja työpaikkamäärät jäävät selvästi pienemmiksi, eikä kunnan keskustarakenteesta ole muodostunut yhtä kaupunkimaista kokonaisuutta.

Kirkkonummen keskustaan kytkeytyy jalankulkupainotteisia ja laadukkaasti toteutettuja alueita, kuten Kirkkotorin ympäristö. Uudemmat kaupan kohteet aseman ympäristössä on kuitenkin toteutettu tukeutuen pääosin autoliikenteeseen, ja haasteena onkin niiden kytkeminen osaksi houkuttelevaa keskustaympäristöä.

Keskustan asuntotarjontaa on kehitetty hiljalleen, vaikkakin uudisrakentaminen on painottunut pääosin kunnan muihin osiin. Alueen kehittyminen pikkukaupunkimaiseksi, mittakaavaltaan miellyttäväksi ja toimintoiltaan sekoittuneeksi keskustaksi vaatii määrätietoisuutta alueen kehittämisessä.

## SISEMPIEN KEHYSKUNTIEN KESKUKSET



### Nummela on Vihdin palvelukeskusta

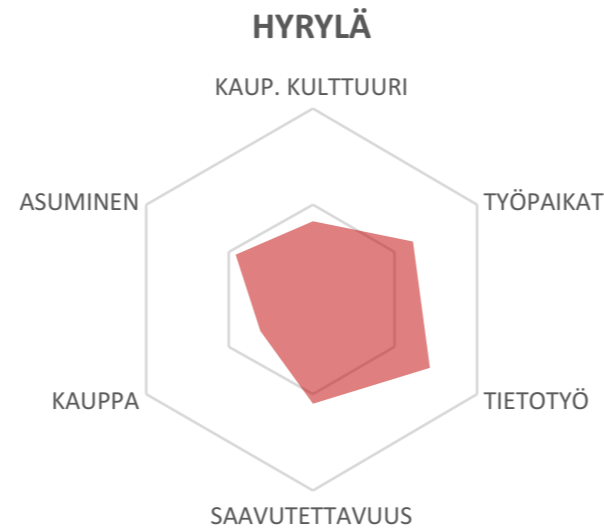
Nummelasta on kasvanut Vihdin pääasiallinen keskus, johon sijoittuu myös kunnan hallinto.

Keskustan korttelirakenne on kaupunkimaista, mutta kaupan suuryksiköt sijaitsevat irrallaan käveltävästä kaupunkirakenteesta. Keskustan uusi asuinrakentaminen parantaa kaupunkitilan muodostumista.

### ESA-rata voi parantaa Nummelan saavutettavuutta tulevaisuudessa

Nummelan saavutettavuus suhteessa pääkaupunkiseutuun on muihin kehyskuntien keskuksiin verrattuna heikkoa.

Joukkoliikennedyhteyksien osalta Espoo–Salooikoradan toteutuminen ja mahdollinen taajamajunaliikenne parantaisi yhteyksiä, vaikkakin Nummelaa palveleva asema sijoittuisi keskuksen ulkopuolelle ja perustuisi liityntäliikenteeseen.



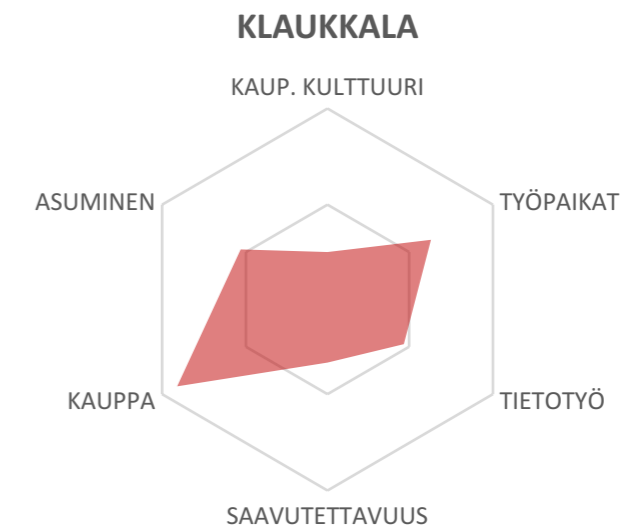
### Varuskuntakylästä kuntakeskukseksi

Hyrylän kehitystä on määrittänyt 1800-luvulta aina 2000-luvulle asti alueella sijainnut varuskunta, jonka vierellä maalaiskylästä on kasvanut alueellisesti merkittävä keskus. Hyrylä toimii myös porttina Tuusulanjärven kulttuuriympäristöön.

Hyrylän keskustarakenteesta ei ole muodostunut luontevaa jalankulkuympäristöä, vaan palvelut sijaitsevat keskuksen kokoon nähden laajalla alueella. Uudempi rakentaminen on kuitenkin luonut keskuksen paikoin hieman kaupunkimaisempaa luonnetta.

### Rykmentinpuiston rakentaminen sitoo Hyrylän ja Keravan yhtenäiseksi kokonaisuudeksi

Varuskunta-alueen vapauduttua uuteen käyttöön kunta on kaavoittanut 15 000 asukkaan Rykmentinpuiston asuinalueen Hyrylän ja Keravan välille. Alueen toteutuminen luo Hyrylälle nykyistä selvästi urbaanimpaa keskustarakennetta sekä siirtää taajaman painopistettä lähemmäksi Keravaa ja pääradan lähijunatarjontaa.



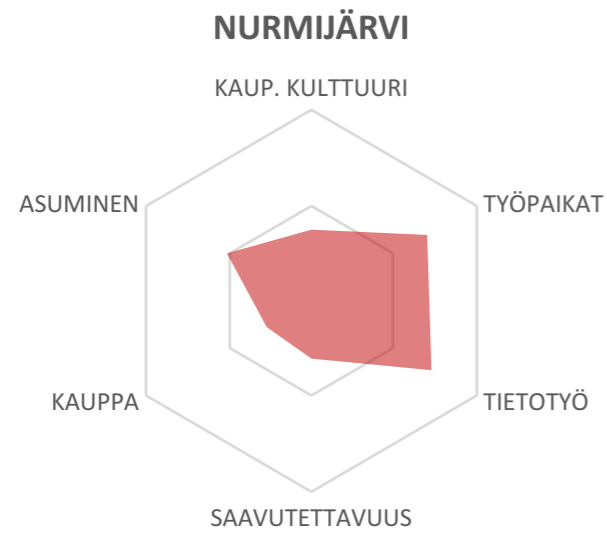
### Nurmijärven Klaukkala tarjoaa ostosmahdollisuuksia – laadussa kehitettävää

Klaukkalan keskus on kehittynyt 2000-luvun alun vuosina, jolloin muuttoliike pientalovaltaisiin kehyskuntiin oli voimakasta. Keskuksen on sijoittunut suhteessa alueen kokoon runsaasti vähittäiskaupan palveluita.

Keskuksen yhteydessä on asutusta, mutta alueelle ei ole muodostunut juurikaan käveltävää kaupunkiympäristöä tai kaupunkimaista korttelirakennetta. Tulevaisuuden haasteena on kehittää nauhamaisesta keskuksista viihtyisää ja vetovoimaista kaupunkiympäristöä.

Vuonna 2015 valmistunut Klaukkalan osayleiskaava jäsentää alueen tulevaa kasvua. Kaavassa on varauduttu myös Klaukkalan ja kehäradan välisen ratayhteyden toteuttamiseen vuoden 2040 jälkeen.

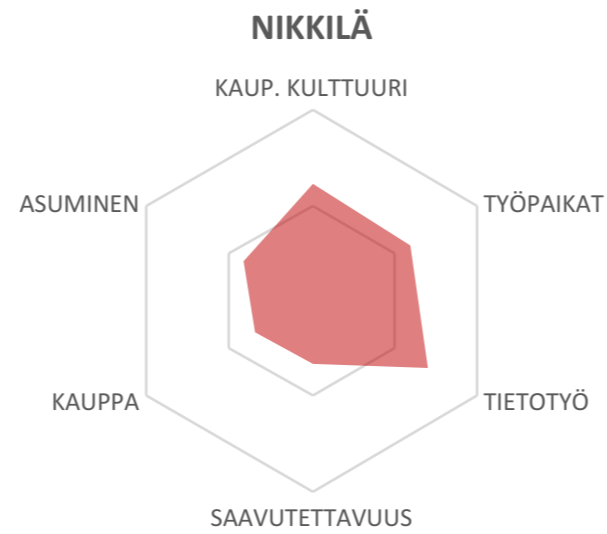
## SISEMPIEN KEHYSKUNTIEN KESKUKSET



### Kirkonkylä on Nurmijärven perinteinen keskus

Nurmijärven kirkonkylä on työpaikolla ja väestöllä mitattuna melko tasavahva keskus uudemman Klaukkalan kanssa. Kaupallisessa tarjonnassa kirkonkylä jää kuitenkin Klaukkalaan verrattuna selvästi jälkeen.

Kirkonkylä toimii kunnan hallinnollisena keskuksena, minkä lisäksi keskukseseen sijoittuu melko runsaasti terveydenhuollon palveluita ja työpaikkoja. Keskustaan on muodostunut jonkin verran käveltävää kaupunkirakennetta, kuten laadukkaasti toteutettu torialue.



### Sipoon keskustassa korostuvat kulttuuriympäristöt

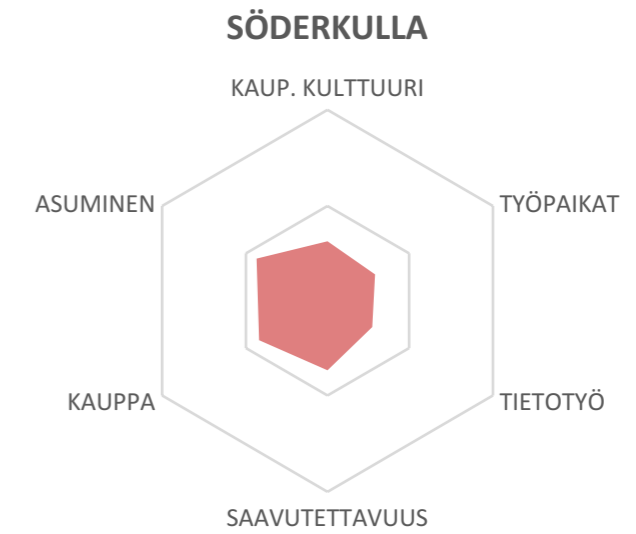
Nikkilä on pieni keskus vanhan Kuninkaantien varrella. Sipoon historialliset kirkot ja vanha asuinkäyttöön muutettu mielisairaala-alue luovat keskukseseen ajallista kerrostuneisuutta ja vetovoimaa.

Varsinaisten keskuskortteleiden osalta alueen kaupunkiympäristö kaipaa kuitenkin jäsentämistä. Alue voi profiloitua helposti laadikkaan, pikkukaupunkimaisen asumisen sijainnina.

### Lähijunaliikenteen käynnistäminen mahdollisuutena

Lähijunaliikenteen laajentaminen Keravalta Nikkilään on merkittävä tulevaisuuden mahdollisuus, jonka toteutumista tukee asumisen lisääminen aseman ympäristössä.

Lähijunaliikenteen toteutumisen edellytyksenä on myös merkittävä lisärakentaminen Kerava–Nikkilä-käytävän varrella. Alueelle on suunniteltu Talman osayleiskaavan mukaisesti noin 10 000 asukkaan taajamakeskusta.



### Eteläisen Sipoon keskus sijoittuu liikennekäytävälle

Keskus palvelee pääosin paikallisia palvelutarpeita ja alueen työpaikka- ja väestömäärä on pieni. Kaupalliset palvelut sijaitsevat parkkipaikkojen takana Porvoontien varrella, eikä alueelle ei ole muodostunut käveltävää tai sekoittunutta keskustarakennetta.

Söderkullan sijainti Helsinki–Porvoo käytävän varrella on edullinen ja alueelta on tiheät, pendelöinnin mahdollistavat linja-autoyhteydet molempiin suuntiin.

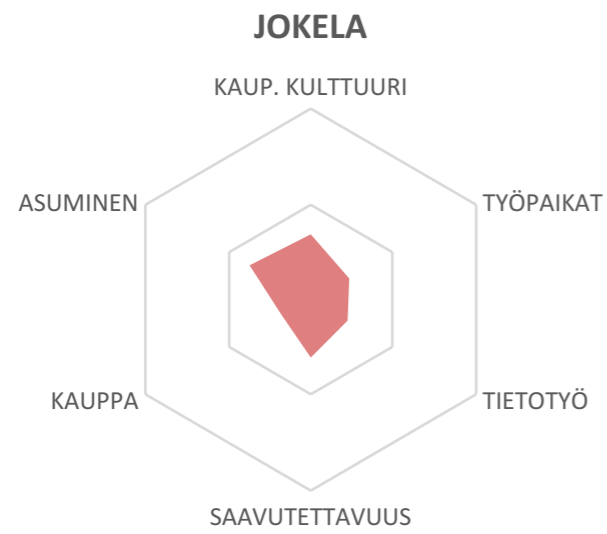
### Metron jatko ja Sibbesborgin rakentuminen tulevaisuuden mahdollisuuksina

Vuonna 2015 nähtävillä olleen osayleiskaavaaluonnoksen mukaan Söderkullan ympäristöön voisi sijoittua tulevaisuudessa jopa kymmeniä tuhansia uusia asukkaita. Sibbesborgista tavoitellaan tiivistä, palvelujen ja työpaikkojen suhteen mahdollisimman omavaraista kaupunkikeskusta.

Suunnitelmien toteutuminen edellyttäisi Östersundomin metrolaajennuksen jatkoa Sipoon puolelle.

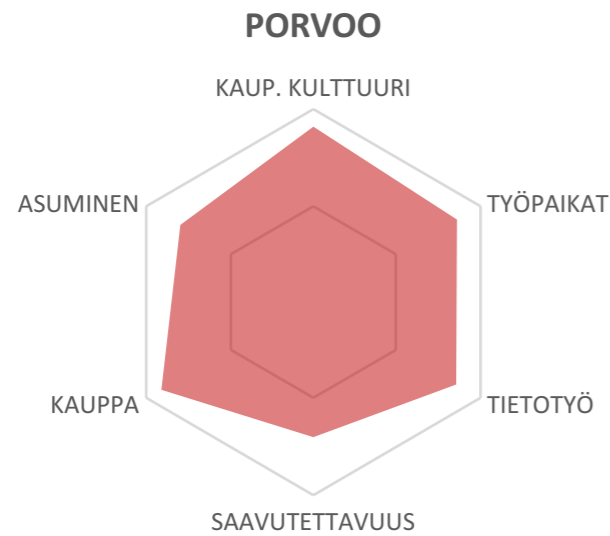


## SISEMPIEN KEHYSKUNTIEN KESKUKSET



### Tuusulan radanvarsitaajama tarjoaa palveluita paikallisille

Jokela sijoittuu pääradan varrelle, Järvenpään ja Hyvinkään välimaastoon. Keskus sijaitsee kauempana kuin suuri osa kehyskuntien keskuksista, mutta junayhteys mahdollistaa nopean pendelöinnin pääkaupunkiseudulle. Keskuksen palvelu- ja työpaikkatarjonta on pääosin paikallista.



### Kaksikielinen kulttuurikaupunki on matkailijoiden suosikki

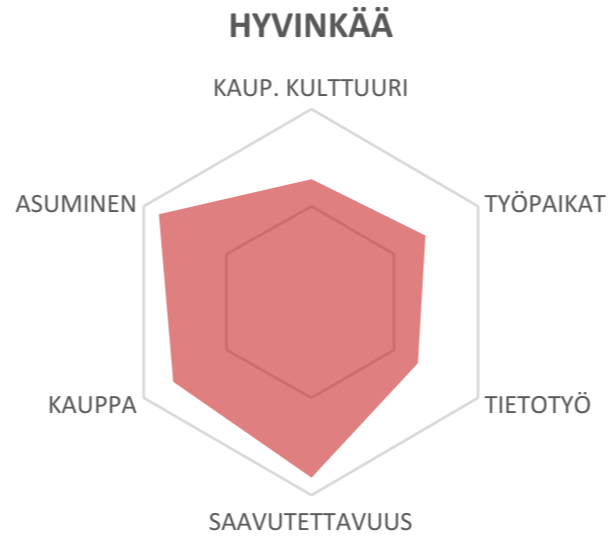
Porvoo on Helsingin jälkeen Uudenmaan vetovoimaisin kaupunki ja myös kansallisesti merkittävä matkailukaupunki. Vanhankaupungin keskiajalta periytyvä katuverkosto, jokirannan ympäristö, historiallinen rakennuskanta sekä vilkas kahvila- ja ravintolakulttuuri ovat kaupungin keskeisiä vetovoimatekijöitä.

Linja-autoyhteydet Porvoosta Helsinkiin ovat jo nykyisellään tiheät, mutta kaupunki ei kytkeydy museorautatietä lukuun ottamatta rautatieverkkoon.

### Keskustan laajentumisalueet tarjoavat uusia urbaanin asumisen paikkoja

Porvoonjoen länsirannalle on rakentunut 2000-luvulla tiivis ja matala puutaloalue, joka on lisännyt vetovoimaisen kaupunkiasumisen tarjontaa sekä pehmentänyt rajaa keskustan ja viereisen lähiöalueen välillä. Myös vanhaan teollisuuskiinteistöön perustettu Taidetehdas on monipuolistanut alueen tarjontaa.

Länsirannan lisäksi myös Porvoon vanhan rautatieaseman ympäristö on yksi potentiaalisista tulevaisuuden kaupunki-kehityksen alueista.



### Pohjoisen Uudenmaan keskus on kasvanut yhdessä rautatien kanssa

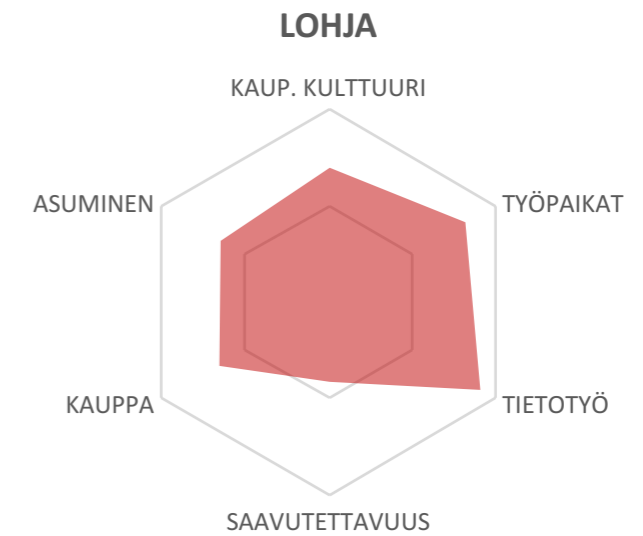
Hyvinkään synty- ja kasvuhistoria on vahvasti sidoksissa rautatiehen, jonka myötä alue aikanaan myös teollistui. Pääradan lähiliikenteen ansiosta Hyvinkää on edelleen muihin seutukeskuksiin Porvooseen ja Lohjaan verrattuna parhaiten saavutettavissa eri kulkumuodoilla.

Hyvinkään keskusta sijoittuu rautatieaseman ympärille. Keskustan kaupunkirakenne perustuu avoimiin tai puoliavoimiin kortteleihin, eikä siten ole perinteisen kaupunkimainen. Pääkatujen kaupunkiympäristö on kuitenkin jalankulun kannalta luontevaa ja eloisaa.

### 2010-luvun keskustauudistuksen keskiössä kauppakeskus

Ydinkeskusta on uudistunut kokonaisvaltaisesti 2010-luvulla, kun keskustan ytimeen on avautunut suuri kauppakeskus ja vanhan villatehtaan rakennuksia on kunnostettu uuteen käyttöön. Uudistus on vahvistanut ydinkeskustan asemaa kauppapaikkana. Kaupunkielämä painottuu kuitenkin kaupakeskuksen sisätiloihin.

Aivan Hyvinkään rautatieaseman tuntumaan on nousemassa myös uusi Hangonsillan asuinalue, joka lisää vetovoimaisen keskusta-asumisen tarjontaa alueella.



### Uudistuvalla teollisuuskaupungilla on kompakti keskusta

Lohja on perinteinen teollisuuskaupunki Länsi-Uudellamaalla. Suhteessa keskusta-alueen työpaikkojen kokonaismäärään alueelle sijoittuu runsaasti myös tietointensiivisten alojen työpaikkoja, jotka painottuvat julkishallintoon ja koulutukseen.

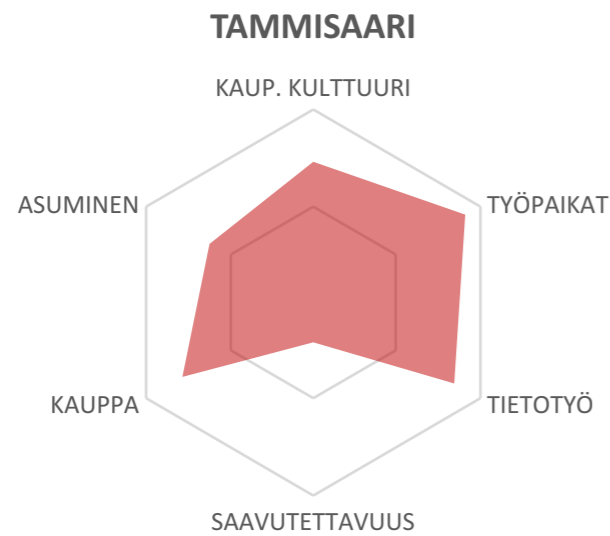
Kaupungin keskusta sijaitsee Lohjanjärven ja -harjun välissä, ja sen kaupunkirakenne on muodostunut tiiviin kaupunkimaiseksi. Myös kaupan suuryksiköt on kytketty osaksi käveltäväää kaupunkirakennetta luontevalla tavalla. Keskustassa on käynnissä useita liike- ja asuinrakentamisen hankkeita.

### Vahvuutena hyvät tieliikenneyhteydet, raideliikenne tulevaisuuden optiona

Lohjan keskustarakenne tukee jalankulkua ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Rautateiden henkilöliikenteen puuttuessa joukkoliikenneyhteydet perustuvat linja-autoihin.

Maantieliikenteen ja logistiikan osalta Lohjan sijainti Turun moottoritien ja Hango–Hyvinkää-maantien risteyksen tuntumassa on keskeinen.

Tulevaisuudessa Espoo–Saloo-oikoradan toteutuminen toisi Lohjan rautatieliikenteen piiriin. Jos myös Lohjan kaupunkiratayhteys toteutettaisiin, olisi kaupungin keskusta mahdollista kytkeä lähijunaliikenteellä pääkaupunkiseudulle.



### Historiallinen puukaupunki ja ruotsinkielisen kulttuurin keskus

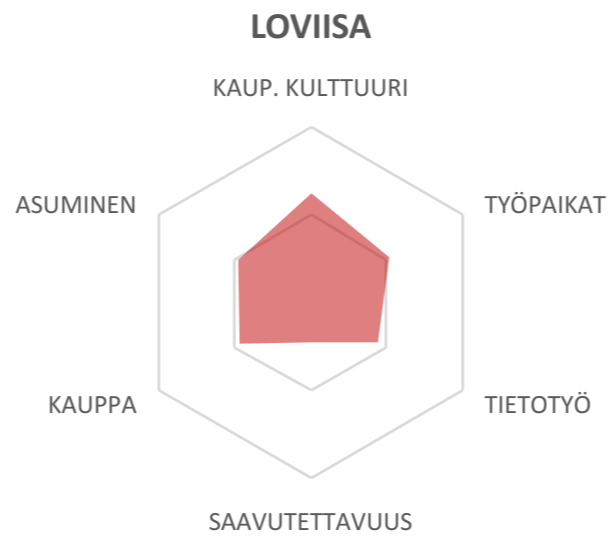
Tammisaari on vuonna 2009 perustetun Raaseporin kaupungin suurin keskus. Tammisaaren historia juontaa juurensa jo 1500-luvulta, ja historiallinen kaupunkirakenne ja rakennuskanta on säilynyt alueella hyvin.

Kaupungin keskusta sijaitsee maisemallisesti kiinnostavalla paikalla sisäsaaristossa, ja keskustaan kytkeytyy vilkas vierasvenesatama. Kaupunkiympäristö on laadukasta ja jalankulukupainotteista. Rakennusten kivijalkoihin sijoittuu kauppiaita ja kahviloita, ja alue muodostaa matkailullisesti kiinnostavan kokonaisuuden.

### Keskuksen työpaikkatiheys on suuri, mutta saavutettavuus heikko

Keskuksen työpaikkatiheys on myös korkea – jopa korkeampi kuin suuremmissa seutukeskuksissa. Työpaikkojen kokonaismäärä jää kuitenkin jälkeen vahvemmista ja suuremmista seutukeskuksista.

Tammisaaren haasteena on liikenteellisesti syrjäinen sijainti. Toisaalta itsessään vetovoimainen keskus sijaitsee keskellä kiinnostavaa, merellistä kulttuuri- ja luontomatkailualueutta. Kaupungin pohjoissatamaa kehitetään laadukkaana merellisen asumisen ja palveluiden alueena. Hangon radan suunniteltu sähköistäminen voi parantaa Tammisaaren rautatieyhteyksiä tulevaisuudessa.



### Loviisa on merellinen pikkukaupunki ja Itä-Uudenmaan puutaloidylli

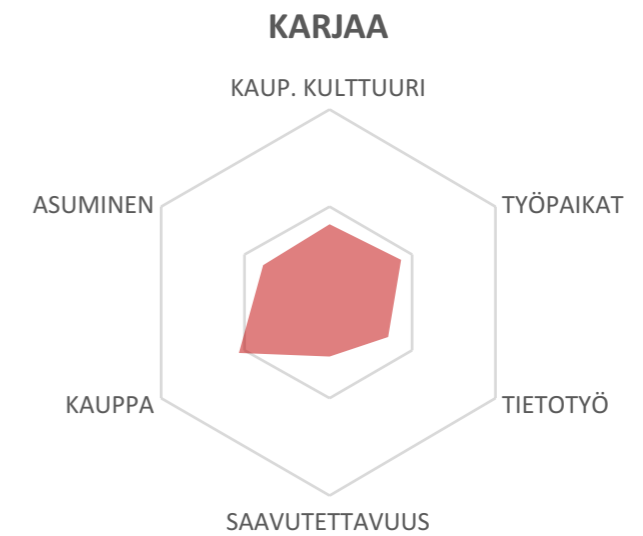
Loviisa on kuin Tammisaaren pikkusisar Uudenmaan toisella laidalla. Alakaupungin alueella 1700-luvulta periytyvä kaupunkirakenne ja rakennuskanta ovat säilyneet verrattain hyvin, kun taas ydinkeskustaa halkoo 1800-luvun kaupunkisuunnitteluperiaatteiden mukaan toteutettu puistokatu kivi-taloineen.

Jalankulkuystävällisessä keskustassa sijaitsee runsaasti ravintoloita ja kahviloita. Meren rannassa sijaitsee myös vilkas vierasvenesatama palveluineen.

### Väestön supistuminen ja saavutettavuus haasteina

Idyllisestä kaupunkiympäristöstä ja kulttuurihistoriasta huolimatta Loviisan väestö on vähentynyt tasaisesti jo useamman vuosikymmenen ajan. Kaupungin tavoitteena on negatiivisen väestökehityksen pysäyttäminen, missä myös matkailuelinkeinon kehittämisellä on osansa.

Päivittäisen pääkaupunkiseudulla pendelöinnin kannalta kaupunki sijaitsee verrattain kaukana, eikä junayhteyttä ole käytettävissä. Muutama vuosi sitten valmistunut VT7:n rakentaminen mottoritieksi on kuitenkin parantanut tieliikenneyhteyksiä niin Helsingin kuin Pietarinkin suuntaan.



### Karjaa on Raaseporin toinen keskusta ja rautateiden risteysasema

Karjaa on toinen Raaseporin kahdesta kaupunkikeskustasta ja näistä sijainniltaan keskeisempi. Keskus toimii vaihtoasemanan rantaradan kaukoliikenteen ja Hangon radan taajama-junaliikenteen välillä.

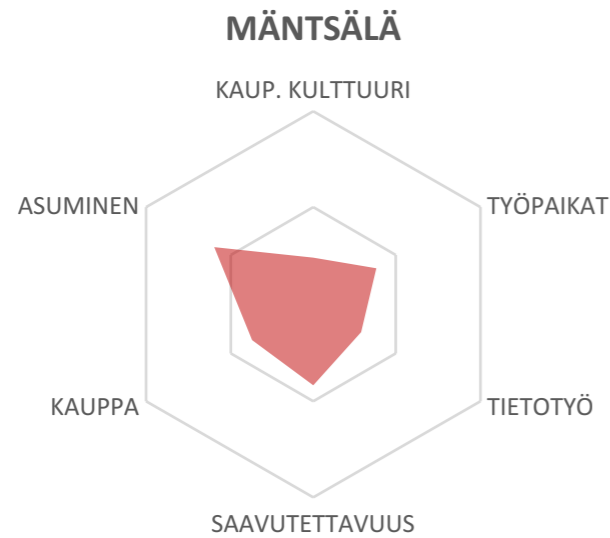
Vaikka Karjaan kaupunkirakenne ei ole yhtä vanhaa kuin Tammisaaressa, muodostaa myös Karjaan keskusta pikkukaupunkimaisen, jalankulun kannalta luontevasti toimivan kokonaisuuden kivijalkapalveluineen. Alue on tunnettu useista arkkitehti Hilding Ekelundin suunnittelemissa funktionalistisista julkisista rakennuksista sekä lukuisista funktispientaloista.

### Portti ruukkikyliin

Historialliset ruukkikyliä ja Raaseporin rauniolinna ovat alueen keskeisimpiä matkailukohteita. Etenkin Fiskarsin ruukista on kehittynyt eloisa käsityöläisten ja tehtaanmyymälöiden keskittymä, jolla on laajaa seudullista merkitystä.

Myös aivan Karjaan keskustan kupeessa sijaitseva Billnäsin ruukkialue on kehittymässä vetovoimaiseksi matkailukohteeksi.

## MUIDEN ALUEIDEN KESKUKSET / ”PIKKUKAUPUNGIT”



### Nopeiden yhteyksien Mäntsälä kasvaa vauhdilla

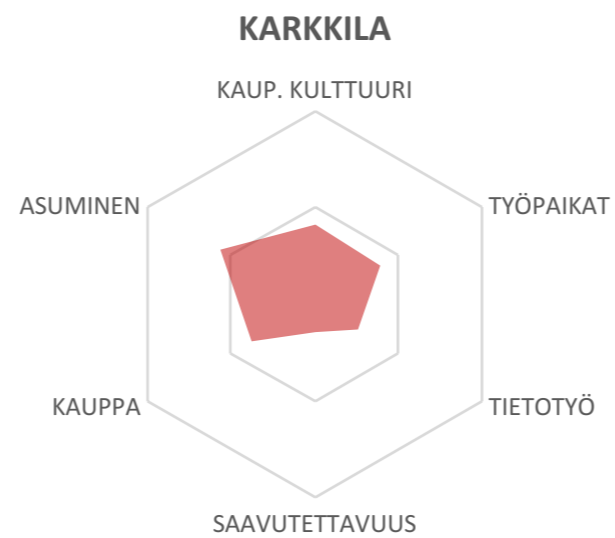
Mäntsälän keskustan asema seudulla on muuttunut merkittävästi vuosituhannen vaihteen tuntumassa. Lahden moottoritien ja myöhemmin oikoradan valmistuminen on kytkeytynyt kuntakeskuksen nopeilla tie- ja raideyhteyksillä pääkaupunkiseutuun. Mäntsälän väestönkasvu onkin ollut 2000-luvulla nopeaa.

### Kaupunkiympäristö ei ole keskustan laatutasoa

Mäntsälän keskustasta löytyy laajat peruspalvelut, mutta alueelle ei ole muodostunut jalankulun näkökulmasta houkuttelevaa kaupunkiympäristöä. Katuympäristön laatutaso on parhaimmillaan Keskuskadun ja torin tuntumassa. Keskustan halkaisevan nelikaistaisen Lahdentien maantieympäristö on kuitenkin ristiriidassa käveltävän keskustan tavoitteiden kanssa.

Keskustan matalat liikerannukset muodostavat pääosin asumisesta erillisen kokonaisuuden. Keskustassa on kuitenkin vireillä täydennysrakentamisen hankkeita, jotka voivat jäsentää alueen rakennetta.

Mäntsälän asema sijoittuu oikoradan linjauksesta johtuen hieman keskustan ulkopuolelle, jolloin asemanympäristön ja keskustan kehitys eivät suoraan kytkeydy toisiinsa. Suuri osa viime vuosien asuinrakentamisesta onkin sijoittunut aseman ympäristöön, noin 2 km keskustaeäisyydelle.



### Ruukkikylästä pieneksi teollisuuskaupungiksi

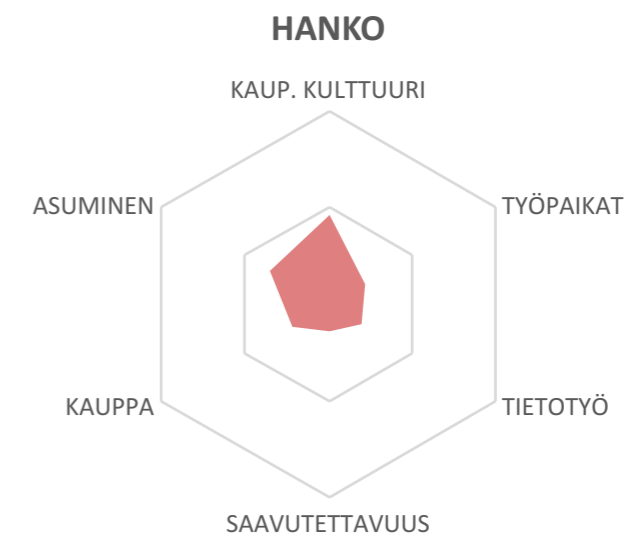
Karkkilan kehitys kytkeytyy kiinteästi Högforsin rautaruukin perustamiseen 1820-luvulla. Kaupunki on kasvanut metalliteollisuuden ympärille, ja teollinen toiminta historiallisen ruukkialueen yhteydessä jatkuu edelleen.

Suuri osa ruukkialueen historiallisista rakennuksista on vapautunut tuotannon uudistuessa muuhun käyttöön, ja rakennuksiin on sijoittunut niin kaupungin hallintoa, ruukkimuseo, kulttuurialan toimijoita kuin yrityksiäkin. Myös ympäröiviä työväen asuinalueita on kunnostettu ja suojeltu, ja alue onkin muodostunut esimerkiksi historiallisen teollisuusympäristön vaalimisesta.

### Vanha keskustarakenne on eheää, kauppa karannut kaupungin reunalle

Karkkilan keskusta on kaupunkiympäristöltään eheä, joskin torin ja linja-autoaseman ympäristössä täydennysrakentaminen parantaisi ympäristön mittakaavaa. Ydinkeskustan kaupallinen merkitys on heikentynyt, kun supermarket-tasoiset kaupan yksiköt ovat sijoittuneet keskustan ulkopuolelle, Porintien liittymän tuntumaan.

Volyymiltaan ja saavutettavuuden kannalta Karkkilan keskusta palvelee lähinnä paikallisia palvelutarpeita, mutta ruukkialueen kehitykseen liittyy myös seudullisesti merkittäviä mahdollisuuksia.



### Suosittu lomakohte ja merkittävä satamakaupunki

Suomen eteläisin kaupunki sijaitsee ainutlaatuisella paikalla Hankoniemen kärjessä. Kaupungin kehitys kytkeytyy niemen historiaan satamapaikkana, joka pysyi jäistä vapaana myös talviaikaan. Sataman myötä alue kytkeytyi myös jo varhain rataverkkoon.

Hangon kaupunki perustettiin 1870-luvulla, jolloin avautui myös kaupungin suosittu kylpylä ravintoloineen. Kylpylän ja hiekkarantojen läheisyyteen rakentui huviloita ja pensionaatteja, kun taas kaupungin keskusta on rakentunut korttelikaupungin muotoon. Alueen kaupunkirakenne suosii jalankulkua ja pyöräilyä.

### Matkailu ja kausiasuminen vahvuuksina, tavoitteena positiivinen väestökehitys

Vilkkaat satamat, turismi ja kausiasuminen ovat Hangon keskeisiä vahvuuksia, joihin kaupungin merkitys myös Uudenmaan keskusverkossa pohjautuu. Teollisuuden myötä Hangon työpaikkaomavaraisuus on korkea, mutta matkailun osalta haasteena on vahva sesonkiluonteisuus.

Kaupunki on kärsinyt jo pitkään talousvaikeuksista ja väestön vähenemisestä. Hangon saavutettavuus suhteessa pääkaupunkiseutuun on heikompi kuin muissa keskuksissa, mikä vaikeuttaa pendelöintiä. Rautatien sähköistys voi parantaa hieman tilannetta tulevaisuudessa.



# Johtopäätöksiä keskusprofiloinnista

## Asukkaiden viihtyminen ja houkutteleva keskusympäristö avainasemassa

Kun vielä 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Helsingin metropolialueen kasvu painottui kehyskuntien väljästi rakennetuille pientaloalueille, on alueen kehitystä 2010-luvulla dominoinut urbaanin kaupunkirakenteen kasvu. Kaupungin tiivistyessä julkisen katu- ja kaupunkiympäristön laadun merkitys korostuu entisestään. Asukkaiden viihtyminen, avoin ilmapiiri sekä laadukas ja houkutteleva kaupunkiympäristö ovatkin nousseet 2000-luvulla keskeiseen rooliin listattaessa menestyvien kaupunkien avaintekijöitä.

Pääkaupunkiseudun rakenne on muuttumassa entistä monikeskuisemmaksi erityyppisten alakeskusten sekä työpaikka- ja palvelukeskittymien kasvun myötä. Väestö- ja työpaikkamääriltään moni pääkaupunkiseudun keskusalue vastaa jo nykyisellään lähivaikutusalueineen keskisuurta suomalaista kaupunkia, jolloin myös alueiden kaupunkiympäristö on tarpeen saattaa kaupunkikeskustoja vastaavalle tasolle. Perinteisten kaupunkikeskustojen lisäksi juuri kompakteissa raideliikenteeseen kytkeytyvissä keskuksissa jalankulun ja pyöräilyn rooli voi muodostua merkittäväksi, jos paikallinen keskusympäristö on riittävän houkuttelevaa.

Kaupunkiympäristön kehitykseen liittyy haasteita myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Useiden kehyskuntien vetovoima on perustunut pitkään mahdollisuuksiin tarjota edullisia omakotitalotontteja taajamien reunamilta. Sen sijaan keskustojen kehitys on monin paikoin jäänyt puolitiehen. Joistain keskustoista on muodostunut ennemminkin ostoskeskittymiä sivummalla asuville pientaloasukkaille kuin itsessään vetovoimaisia pikkukaupunkeja. Luontevan kaupunkitilan kehittämisessä alueiden suunnitelmallinen täydennysrakentaminen on avainasemassa. Tässä yhteydessä kunnilla on mahdollisuuksia erottausta myös arkkitehtuurin ja uusien kaupunkitilojen laadulla.

Kulttuuriympäristöt ja historiallinen rakennuskanta ovat keskeisiä identiteettitekijöitä monissa uusimaalaisissa kunnissa. Porvoon, Tammisaaren, Hangon ja Loviisan kaltaisiin perinteisiin kaupunkeihin kytkeytyy runsaasti vetovoimatekijöitä, jotka houkuttelevat kaupunkeihin asukkaiden lisäksi matkailijoita ja vapaa-ajan asukkaita. Uudemmissa kaupungeissa keskustan vetovoimaisuuden turvaaminen ja etenkin matkailijoiden houkuttelu vaatii eri tavalla työskentelyä. Kompakti, jalankulkuetäisyydelle painottuva kaupunkirakenne, elävä keskusta kulttuuripalveluineen sekä positiivisesti erottuva uudisrakentaminen ovat laatutekijöitä, joiden vaaliminen on kaupungeissa keskeistä.

## Profiloinnin pohjalta muodostetut keskustyypit

Pääkaupunkiseudun alueella tarkastelluista keskuksista voidaan profiloinnin pohjalta erottaa kolme eri keskustyyppiä. Helsingin keskusta ja kantakaupunki muodostavat oman tyyppinsä, jolla on keskeinen merkitys koko seudun kansainvälisen vetovoiman ja kilpailukyvyn kannalta. Vanhoille satama-alueille sekä tulevaisuudessa myös kaupunkibulevardien ympäristöön laajeneva kantakaupunki vastaa myös voimistuneeseen laadukkaaseen urbaanin asumisen kysyntään.

Kaupunkikeskukset ovat merkittäviä palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymiä, jotka ovat muodostuneet monikeskuisen kaupunkiseudun keskeisimmiksi solmukohtiksi. Kaupunkikeskuksille luonteenomaista on eri toimintojen sekoittuneisuus sekä jalankulun ja joukkoliikenteeseen vahva asema keskuksen ydinalueella. Kaupunkikeskusten verkostoa täydentävät luonteeltaan paikallisemmat, mutta silti tavallisia lähikeskuksia tai asemanseutuja vahvemmat palvelu- ja asumiskeskukset.

Sisempien kehyskuntien keskuksista etenkin kaupunkimaiset Kerava ja Järvenpää sekä osin myös Kirkkonummen keskusta nousevat esille voimakkaasti pääkaupunkiseutuun kytkeytyneinä kaupunkikeskuksina, joiden seudullinen merkitys on muita kehyskuntien keskuksia laajempi. Nämä keskukset on luokiteltu kaupunkikeskuksiksi. Alueen muiden keskusten vaikutus on paikallisempi, ja näistä suurin osa luokituu palvelu- ja asumiskeskuksiksi.

Sisempien kehyskuntien ulkopuolella keskusprofiloinnin tuloksissa vahvimpina ja monipuolisimpina keskuksina erottuvat Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari, jotka

ovat kaikki perinteisiä ja ajallisesti kerrostuneita kaupunkeja. Keskusprofiloinnin tulokset tukevat keskusten asemaa omien, osin itsenäisten kaupunkiseutujensa keskuksina, eli ns. seutukeskuksina.

Seutukeskusten vaikutusalueelle sijoittuu myös useita pienempiä kaupunkeja, kuntakeskuksia ja -taajamakeskuksia. Näistä Hanko, Loviisa, Karjaa ja Karkkila erottuvat vanhoina ja kulttuurihistorialtaan merkittävänä keskuksina, jotka on luokiteltu kulttuurikeskuksiksi. Keskustyyppiin on yhdistetty myös lähempänä pääkaupunkiseutua, vanhan Kuninkaantien varrella sijaitseva Nikkilä.

## Kaupunkiseudun keskusverkko kehittyä

Kasvavalla kaupunkiseudulla keskusten voimasuhteet ja palvelualueet ovat jatkuvassa muutoksessa. Vaikka tämä tarkastelu pohjautuu pääosin nykytilanteen analysointiin, on myös keskusverkon tulevaa kehitystä tarpeen pyrkiä ennakoimaan. Suuri osa kuntien kaavailemista uusista taajamakeskuksista tai mahdollisista uusista asemanseuduista-kaan ei todennäköisesti tule muodostumaan seudullisella tasolla merkittäviksi, mutta osa suuremmista hankkeista tulee selvästi muovaamaan seudun keskusverkkoa.

Helsingin kantakaupungin sisälle on paraikaa rakentumassa Pasilan–Kalasataman nauhamainen keskusalue, josta on muodostumassa koko seudun mittakaavassakin hyvin merkittävä työpaikkojen, palveluiden ja kaupunkikulttuurin keskittymä. Kehäradan myötä lentokentän ja Kehä III:n ympäristöön taas on muotoutumassa Aviapoliksen kaupunkikeskus, jonka luonne on muuttumassa selvästi aiempaa urbaanimmaksi.

Kehämäinen pikaraitiotie Raide-Jokeri vahvistaa tulevaisuudessa yhteyksiä Helsingin kantakaupunkia ympäröivien merkittävien työpaikkakeskittymien Keilaniemen, Otaniemen, Leppävaaran ja Pitäjänmäen välillä, ja sitoo aiemmin erillisten ja osin hajanaistenkin alueiden toimintoja yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Länsimetron valmistumisen myötä läntisen pääkaupunkiseudun keskuksista myös Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti vahvistavat asemaansa.

Myöhemmin esimerkiksi Helsingin Östersundomin ja Espoon Histan rakentuminen voi synnyttää uusia merkittäviä keskuksia, joiden toteutuminen on kytköksissä raideliikenneverkon laajennuksiin.

# Profiloinnin pohjalta muodostetut keskustyypit

## HELSINGIN KESKUSTA JA KANTAKAUPUNKI



### SUOMEN SUURIN JA MONIPUOLISIN KAUPUNKIKESKUSTA

Seudun tärkeimmän keskustan muodostaa Helsingin keskusta ja tähän kytkeytyvä rakenteeltaan sekoittunut kantakaupunki. Alue muodostaa Suomen suurimman työpaikkojen ja väestön keskittymän sekä mahdollistaa laadukkaan urbaanin kaupunkielämän. Alue on avainasemassa myös turismin kohdealueena.

## SEUTUKESKUS



### SUURET JA MONIPUOLISET KESKUKSET PÄÄKAUPUNKISEUDUN ULKOPUOLELLA

Luokkaan kuuluvat seutukeskukset Pöyry, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari, joiden keskustarakenne on kaupunkimaista. Keskuksissa on laaja palvelu-, työpaikka- ja koulutustarjonta. Etenkin historiallisesti kerrostuneet kaupungit ovat keskeisiä myös matkailun kannalta.

## KAUPUNKIKESKUS



### MERKITTÄVÄ PALVELUIDEN, TYÖPAIKKOJEN JA ASUMISEN KESKITTYMÄ OSANA MONIKESKUKSISTA KAUPUNKISEUTUA

Kaupunkikeskukset muodostavat pääkaupunkiseudun monikeskuksisen rakenteen rungon. Kaupunkikeskukseen rinnastuvat myös keskeisimmät palvelukeskukset pk-seudun ulkopuolella. Kaupunkikeskuksissa tavoitellaan jalankulkupainotteista keskustaympäristöä ja hyvää yhdistymistä seudun joukkoliikenneverkostoihin.

## PALVELU- JA ASUMISKESKUS



### LUONTEELTAAN PAIKALLISEMPI KESKITTYMÄ, JOLLA ON ALUEELLISTA MERKITYSTÄ

Asumis- ja palvelukeskukset muistuttavat kaupunkikeskuksia, mutta näiden rooli seudun verkostomaisessa rakenteessa on vähäisempi. Keskusten palvelualueet saattavat silti olla laajoja, ja keskusalueilla tavoitellaan korkeatasoista kaupunkiympäristöä.

## KULTTUURIKESKUS



### SEKOITTUNUT JA AJALLISESTI KERROSTUNUT KESKUS, JOLLA ON MATKAILUPOTENTIAALIA

Luokan keskukset ovat pääosin vanhoja puukaupunkeja, joiden kaupunkiympäristö on säilyttänyt arvonsa. Matkailu lisää mahdollisuuksia alueiden palvelutarjonnan kehittämiseen.

Kulttuurikaupunkien lisäksi seudulle sijoittuu myös **kulttuurikyliä**, joihin kytkeytyy matkailupotentiaalia.

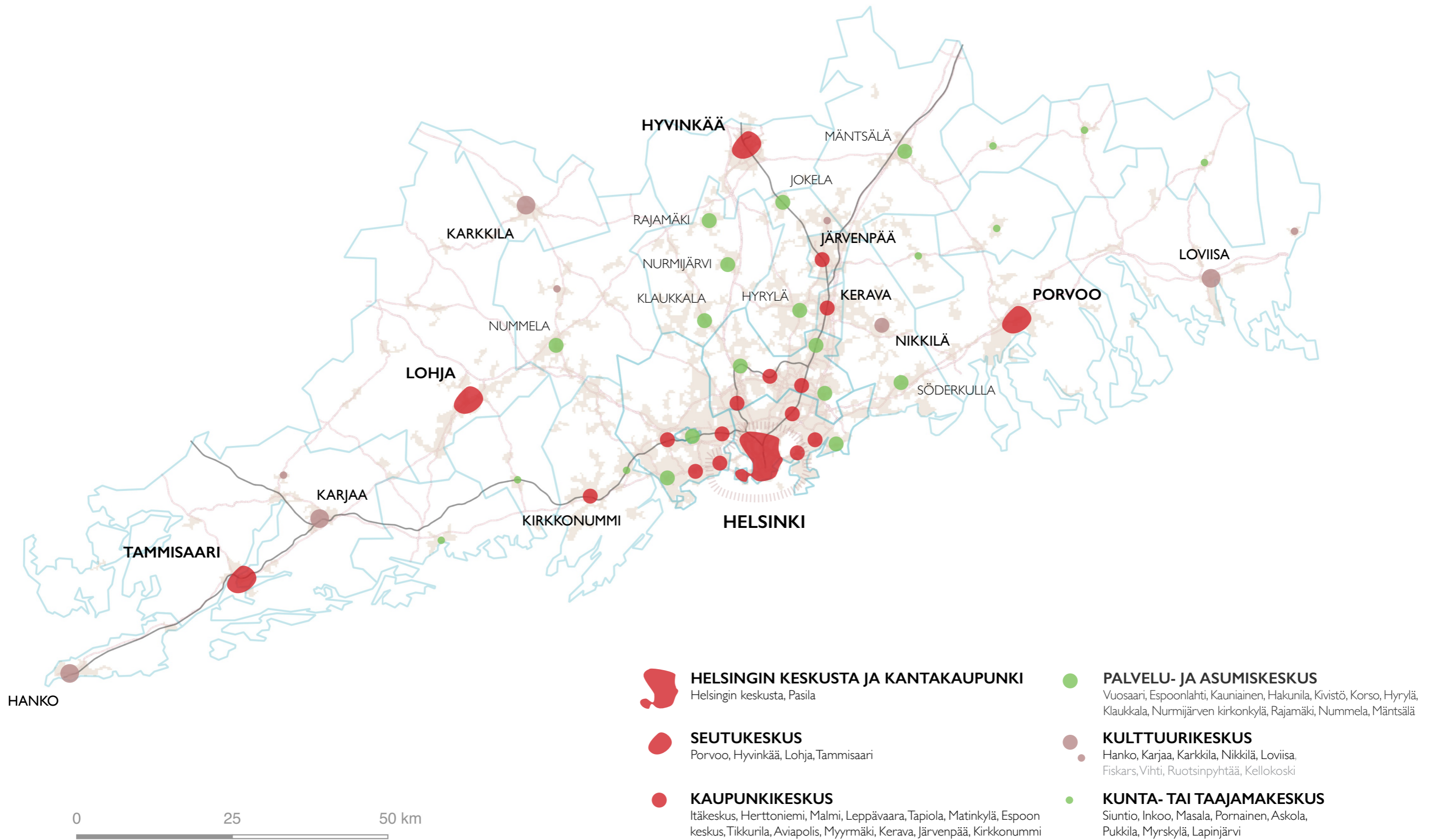
## KUNTA- TAI TAAJAMAKESKUS



### PIENI KESKUS, JOLLA ALUEELLISTA MERKITYSTÄ

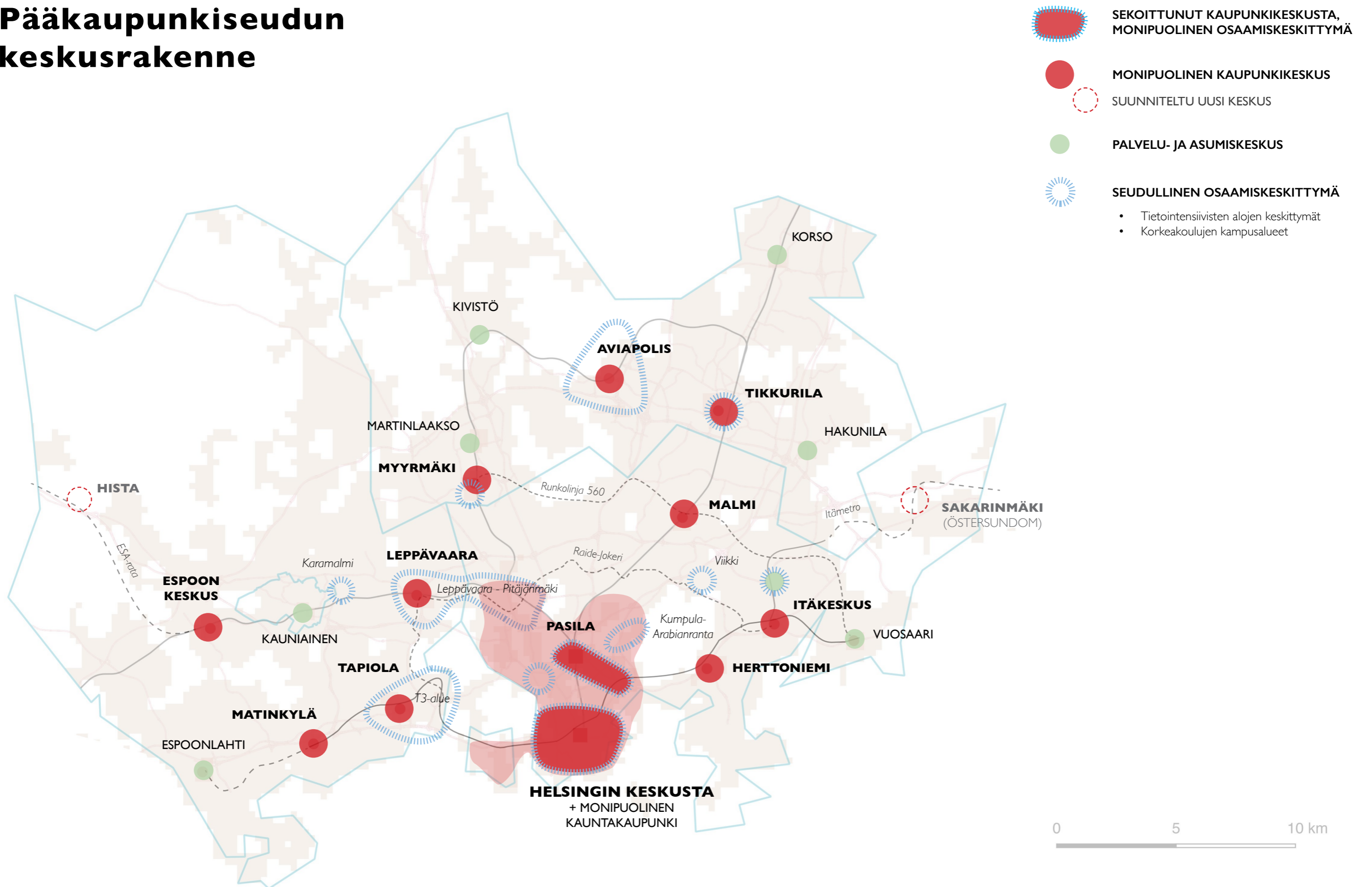
Kunta- tai taajamakeskukset ovat esimerkiksi kirkonkylä tai pienten kuntien keskustoja seudun maaseutumaisilla alueilla.

# Profiloinnin pohjalta muodostetut keskustyypit





# Pääkaupunkiseudun keskusrakenne





## LÄHTÖTIETOJA JA AINEISTOJA

HSL (2015). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. HSL:n julkaisuja 3/2015. Helsingin seudun liikenne, Helsinki.

HSL (2015). SAVU-saavutettavuusaineisto ruuduittain: jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne ja henkilöauto. Helsingin seudun liikenne, Helsinki.

MASU 2050 (2015). Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma. 18 s. Helsingin seudun kunnat.

Museovirasto (2015). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. GIS-aineisto ja kohdekuvaukset. <<http://www.rky.fi/>> Museovirasto, Helsinki.

Pääkaupunkiseudun yhteistyöryhmä (2017). Pääkaupunkiseudun maankäytön ja liikenteen kehittäminen -selostus. 14 s. Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki ja Vantaan kaupunki.

Kuuma-kuntien yhteinen kehityskuva (2012). 66 s. Pöyry Oyj, Vantaa.

Söderström, Panu (2012). Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Suomen ympäristö 32: 2012. 132 s. Syke, Helsinki.

Uudenmaan liitto (2017). Paikkatietopohjainen menetelmä keskusta-alueiden tunnistamiseksi Uudellamaalla. 22 s. Uudenmaan liitto, Helsinki.

YKR (2014-2015). Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä, väestö- ja työpaikkatiedot ruuduittain. Syke ja Tilastokeskus.

# Loppusanat

Uusimaa-kaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutustilaisuuksissa saadun palautteen lisäksi kuntien kaavoittajilta pyydettiin loppuvuonna 2017 erikseen kommentteja Panu Söderströmin Uudenmaan keskusprofiilit -työstä ja sen johdopäätöksistä.

Kuntapalautteessa työn vahvuutena nähtiin paitsi tarkastelutavan selkeys ja analyttisyys, myös se, että työ tuo esille monipuolisesti seudun keskuksien ominaisuuksia suhteessa toisiinsa nykyisten tietojen pohjalta. Toisaalta työn tavoitteet, jotka koskivat keskuksien nykytilanteen profilointia, tulevaisuuden suunnitelmia ja kehittämissuosituksia, nähtiin epäselvinä.

Profilointityön tavoitteena on ollut löytää mahdollisimman objektiivinen ote keskusten profiloinnissa paikkatietomenetelmin, vaikka lähtökohdiltaan keskuksien laadullisuuden tarkastelu ja määrittäminen paikkatietomenetelmin on haasteellista. Työ pyrkii käsittelemään yleispiirteisesti kaikkia kolmea edellä mainittua tavoitetta aiheen laajuus ja maakunnallisuus huomioon ottaen. Profilointi kuvaa keskusten nykytilannetta.

Työn yhteydessä on korostettu, että näkökulmat profilointiin ja työn tarkastelutapa ovat yhden asiantuntijan valitsemat. Työtä on ohjannut Uudenmaan liiton työryhmä. Työn taustalla on Uudenmaan liitossa laadittu keskusanalyysi,

joka tunnistaa ja määrittää keskusten keskustarajaukset varsin tiukasti, mikä tulee muistaa myös työn lopputuloksissa.

Keskuksien laadullisuus on laaja ja subjektiivinen käsite. Ympäristön laadullisuuden selvittämiseen liittyy monia erilaisia muuttujia. Laadullisuuden kokemiseen ja arviointiin liittyy henkilökohtaisia arvolatauksia. Tässä työssä keskusten profilointi diagrammeilla kuvattuna on muodostettu nykytilanteessa työpaikkatietojen kautta. Keskusten potentiaalia ja tulevaa kehitystä on käsitelty sanallisesti. Keskusten laadullisuuden nähdään olevan paljon muutakin, siksi saadussa palautteessa suositellaan, että jatkossa aiheen tarkastelussa sanallinen tarkastelu muodostaisi vielä vahvemmin laadullisuuden sisällön.

Kaupungistumisen kehitys näkyy kaikissa keskuksissa. Asuinrakentamisen painopiste on siirtynyt määrällisesti ja pinta-alallisesti paitsi seutukeskuksissa myös pienemmissä keskuksissa kuntien ja kirkonkylien ytimiin. Kunnat katsovatkin, että laatuasioita tulee painottaa enemmän keskusten suunnittelussa. ”Pienet keskuksat voivat loistaa juuri laadullaan”, kommentoidaan kuntapalautteessa. Kunnat pitävät myös tärkeänä, että maakuntakaavassa osoitetaan myös pienemmät keskuksat, kuten entiset pienet kuntakeskuksat tai muut tiiviit keskustamaiset palvelutaajamat omilla merkinnöillään, koska niillä on tärkeä merkitys lähipalvelujen tarjonnassa alueellaan.

Liikenteelliset solmupaikat ovat keskuksien säilymisen tausta ja kehittymisen edellytys. Ilman sujuvia liikenneyhteyksiä ja joukkoliikennettä keskuksat ja seudut eivät voi kehittyä. Tulevaisuuden asemanseudut ovat potentiaalisia uusia keskuksia, mutta niiden kehittäminen monipuolisiksi keskuksiksi vaatii määrätietoista työtä.

Tulevaisuuden keskusten arviointi on monimutkaista. Sen tähden uusien, vielä syntymättömien tai kehittyvien keskuksien ominaisuuksia ei voida vielä profiloida oletuksiin perustuen, varsinkaan laatutekijöiden näkökulmasta. Palautteessa suositellaankin, että nyt työssä tunnistettuja uusia keskuksia pitäisi luokitella neutraalimmin ja tunnistaa monipuolisemmin, esimerkiksi suhteessa olemassa oleviin kasvaviin keskuksiin. Kun tulevaisuuskuva esitettäisiin erillisenä arviona, se toisi esille keskuksien kehittämisen koko potentiaalin.

Monipuolisten toimintojen keskittäminen ja yhdistäminen muodostavat myös kiinnostavampaa kaupunkitilaa jalankulkijoille. Esimerkiksi Lohjan keskustassa on vireillä keskustamaista asuinrakentamista, jota täydentävät kaupan hankkeet. Vantaa nostaa esiin Kivistön tulevaisuuden potentiaalisena keskuksena, jossa monipuoliset toiminnot ja asuminen yhdistyvät. Kirkkonummen sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella pääkaupunkiseudun läheisyydessä tuo potentiaalia sen keskusten kehittämiseen,

joiden profilointi ja strateginen suunnittelu on kunnassa nähty tärkeänä. Järvenpäässä kaupungin vahva voimavara ja vetovoimatekijä on Sibeliuksen Ainola, jota ei ole vielä täysin hyödynnetty kaupungin matkailun kehittämisessä.

Uudenmaan rikas historia on synnyttänyt seuduille monipuolisia kulttuuriympäristöjä, jotka luovat vetovoimaista, kerroksellista ympäristöä. Ei liene yllätys, että profilointi nosti varsinkin Porvoon laadullisuudessa korkealle. Vetovoimaisuuden, sekä vakinaisen asumisen että matkailun kannalta, luo kaupungin asema yhtenä Suomen vanhimmista kaupungeista, jossa keskiaikainen kaupunkirakenne on säilynyt hyvin ja jossa kulttuuriympäristöä ja kulttuuria hyödynnetään kaupungin imagon rakentamisessa.

Johtopäätöksissä nostettiin esille keskuksien kehittämisen yhteisten tarpeiden ja toimenpiteiden tärkeyttä alueen kehittämisessä. Jatkotyössä tuleekin pohtia, mitä käytännön haasteita liittyy tavoitteiden saavuttamiseen ja miten haasteita voidaan ratkaista. Valtakunnan keskus Helsinki kilpailee asemastaan ja toimijoista muiden, varsinkin Itämeren alueen keskusten kanssa kansainvälisessä kilpailussa. Monikeskuksisella pääkaupunkiseudulla alakeskuksien profilointiä voidaan hyödyntää keskuksien välisessä työnjaossa. Palvelutarjonnan

parantaminen ja erikoispalvelujen keskittäminen hyvin saavutettaviin seutukeskuksiin vahvistaa seutukeskuksien vetovoimaa ja tuo Uudenmaan aluerakenteeseen tasapainoisuutta. Lähipalveluja tarjoavat, pienemmät keskuksat voivat kehittää omia profiileitaan siten, että pienillä keskuksilla on tarjota erilaisia mahdollisuuksia moninaistuvissa asumisen ja työnteon malleissa.

Uudenmaan keskusprofiilit -työ tarjoaa yhden uuden, mielenkiintoisen tausta-aineiston Uudenmaan keskus- ja palveluverkon tarkasteluun Uusimaa-kaavassa. Keskusten profilointiä voidaan myöhemmin jalostaa kaavan toteutukseen liittyvissä jatkotöissä, joita voivat olla muun muassa Uudenmaan erityyppisten keskuksien kehittämiseen liittyvät hankkeet. Hankkeita voidaan toteuttaa sekä viestinnän että vuorovaikutuksen keinoin. Maakuntakaavan laadinnan ohella profilointityötä voidaan hyödyntää kunnissa kehityskuva- ja strategiatöissä, kaavoituksessa sekä kunnan markkinoinnin ja matkailun kehittämisessä. Uudenmaan keskusprofiilit -työ voi antaa myös ideoita keskusten väliseen yhteistyöhön.

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund**  
**Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)