

## Epifyyttejä

Antti Vasanen

# Monikeskuksisuus, työmatkavirrat ja kaupunkiseutujen rakenteellinen muutos

Väitöstilaisuuden *lectio praecursoria*

Turun yliopisto 7.6.2013

Suomalaiset kaupunkiseudut ovat suuressa muutoksessa. Kaupungit leviävät niitä ympäröiville alueille, ja samalla niiden kaupunkirakenne hajautuu voimakkaasti. Tämä kehitys on tiukasti sidoksissa kaupungistumiseen, sillä Suomessa kaupungistuminen on pääsääntöisesti suuntautunut kaupunkien reunoille. Toisen maailmansodan jälkeisessä ankarassa asuntopulassa rintamamiestalon rakennettiin kaupunkien ympärille, alueille jotka nykyään sijaitsevat lähes kaupungin keskustassa. Kaikkein voimakkaimman kaupungistumisen aikaan 1960- ja 1970-luvuilla kaupunkien kasvu suuntautui puolestaan lähiöihin.

Viime vuosikymmeninä keskustaupunkien kasvu on hiipunut, mutta kaupunkiseudut ovat jatkaneet kasvuaan. Nykyisen kaupungistumisen voidaan siis ajatella suuntautuvan ennen kaikkea kaupunkiseutujen reunoille, kehyskuntiin. Samalla kaupungeja ei ole enää voinut ajatella pelkkinä hallinnollisina yksikköinä. Kaupunkien toiminnallinen alue – ja suurimmilla kaupunkiseuduilla myös niiden yhdyskuntarakenne – leviää selvästi yli kuntarajojen. Tämä ilmiö, kaupunkien leviäminen niitä ympäröiville seuduille, ei kuitenkaan ole mitenkään uusi. Jo vuonna 1915 skotlantilainen kaupunkisuunnittelun uranuurtaja Patrick Geddes kirjoitti, että kaupungit ovat kasvaneet historiallisten rajojensa yli. Tämän jälkeen, ja etenkin koko viime vuosisadan jälkipuoliskon, kaupunkiseutuja on tutkittu runsaasti monista eri näkökulmista.

Nyt, lähes sata vuotta Geddesin kirjan ilmestymisestä, joku voisikin kysyä: ”Eikö kaupunkiseutujen kehitystä ja siihen vaikuttavia tekijöitä jo tunneta läpikotaisin?” Vastaukseni tähän kysymykseen on ei. Ensinnäkin kaupungit ja kaupunkiseudut ovat äärettömän monimutkaisia systeemejä. Kaupunkien kehitykseen vaikuttavat hyvin monet eri toimijat: esimerkiksi kaupunkien asukkaat, liike-elämä, poliittiset päätöksentekijät, kansalaisaktivistit ja rakennusyhtiöt. Näiden kaikkien toiminnasta muodostuu monimutkainen vyyhti, joka eri aikoina konkretisoituu erilaiseksi kaupunkirakenteeksi – kaupunkikerroksiksi, jotka puolestaan muodostuvat puitteiksi kaupunkien tulevalle kehitykselle.

Myös kulttuurisilla tekijöillä on huomattava merkitys kaupunkien kehityksessä. Kaupunkiseutujen kehitys on varsin erilaista Atlantin eri puolin puhumattakaan esimerkiksi Kiinan nopeasta kaupunkikehityksestä, jossa Hong Kongin ympäristössä on muodostumassa ehkä puhtain esimerkki Jean Gottmannin 1960-luvulla yhdysvaltojen itärannikolle hahmottelemasta megalopolista. Kuvaa-va esimerkki Kiinan nopeasta kaupunkikehityksestä on Shenzhenin kaupunki, jonka väkiluku vielä 1980-luvun alussa oli noin 300 000 mutta jossa vuonna 2010 asui jo yli 10 miljoonaa ihmistä. Sama aikajänne kattaa myös väitöskirjassani tekemät, suomalaisten kaupunkiseutujen kehitystä koskevat tarkastelut. Voin paljastaa, että täällä kehitys on ollut maltillisempaa.

Miten siis suomalaiset kaupunkiseudut ovat kehittyneet viimeisen parin–kolmen vuosikymmenen aikana? Tämä on väitöskirjani keskeinen ja läpileikkaava kysymys. Olen pyrkinyt pureutumaan tähän kysymykseen monikeskuisuuden käsitteen kautta. Käsitteenä monikeskuisuus on haastava. Ensinnäkin ihmisten organisoituminen yhdyskunniksi on jo lähtökohtaisesti monikeskuisista. Niin kauan kun kaupunkia on ollut olemassa, ovat ne myös muodostaneet monikeskuisen yhdyskuntajärjestelmän. Usein monikeskuisuudella viitataan kuitenkin tietyllä alueella sijaitsevaan kaupunkijärjestelmään, jossa lähellä toisiaan sijaitsee useita enemmän tai vähemmän samankokoisia keskuksia. Sellainen kaupunkirakenne, jossa on yksi dominoiva ja selvästi muita suurempi keskus, ymmärretään yleensä yksikeskuisena.

Viimeaikaisessa monikeskuisuutta käsittelevässä kaupunkitutkimuksessa kiinnitetään enenevässä määrin huomiota keskusten välillä toimiviin yhteyksiin. Puhutaan toiminnallisesta monikeskuisuudesta. Lähtökohtaisesti toiminnallisesti monikeskuisen kaupunkijärjestelmä on sellainen, jossa liikennevirrat (tai mitkä tahansa muut yhteydet) ovat tasapainossa keskusten välillä. Mikään yksittäinen keskus ei siis kerää merkittävästi muita enempää näitä virtoja, vaan järjestelmä on toiminnallisesti tasapainoinen. Kaiken lisäksi monikeskuisuus on voimakkaasti riippuvainen tarkastelun mittakaavasta. Kaupunkijärjestelmä, joka yhdellä mittakaavatasolla on monikeskuisen voi toisella mittakaavatasolla tarkasteltuna olla yksikeskuisen. Esimerkiksi Pariisi voi olla osa monikeskuisista globaalia kaupunkiverkkoa, mutta valtion mittakaavassa se dominoi selvästi Ranskan kaupunkijärjestelmää. Pariisin sisäinen kaupunkirakenne voi puolestaan olla taas monikeskuisen.

Mutta miten suomalaiset kaupunkiseudut siis ovat kehittyneet viimeisen parin–kolmen vuosikymmenen aikana? Onko kaupunkirakenteen kehityksessä havaittavissa muutos kohti kasvavaa monikeskuisuutta? Yksinkertainen vastaus tähän kysymykseen on kyllä. Koska väitöskirjoissa ei kuitenkaan ole tapana antaa yksinkertaisia vastauksia, avaan seuraavaksi vastauksen taustalta löytyvää monimutkaisuutta.

Ensinnäkin, kun kaupunkiseutuja tarkastellaan puhtaasti väestön sijoittumisen näkökulmasta, ne näyttävät tosiaan kehittyneen yhä monikeskuisemmiksi. Erityisen selvästi tämä kehitys näkyy Turun kaupunkiseudulla. Valtaosa Turun seudun viime vuosikymmenien väestönkasvusta on tapahtunut taajama-alueilla, erityisesti keskustaajaman reunoilla. Nopeinta väestönkasvu on kuitenkin

ollut kehyskuntien keskustaajamissa. Väestö on puolestaan vähentynyt vanhoilla taajama-alueilla: lähiöissä ja osassa kaupungin keskustaa. Väestön vähenemiskehitys on ennen kaikkea seurausta lisääntyneestä asumisväljyydestä. Kun pienenevät kotitaloudet asuvat entistä väljemmin, väestökato on väistämätöntä, ellei alueelle rakenneta uusia asuntoja. Näin ollen, nykyisessä yhteiskunnallisessa tilanteessa, jota leimaa muun muassa yksinasumisen yleistyminen, väestökato tuleekin nähdä luonnollisena kehityksenä sellaisilla alueilla, joille ei rakenneta uusia asuntoja. Asukkaiden asumistoiveilla on puolestaan merkittävä vaikutus kehyskuntien saamassa väestökasvussa. Väitöstutkimuksessani ilmeni, että kehyskuntiin muutetaan nimenomaan pientaloasumisen perässä, kun taas keskuskaupunkiin muuttamista selittää ennen kaikkea muuttajan nuori ikä, ei niinkään asumisympäristö.

Kuntien kaavoituksella on suuri merkitys siihen, mitä rakennetaan ja minne. Näin ollen kuntien kaavoituspolitiikka korostuu kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen muutoksessa. Koska jokainen kaupunkiseudun kunta kaavoittaa asuinalueita omalle alueelleen, usein keskustojensa liepeille, johtaa tämä kehitys kaupunkirakenteen monikeskuisistumiseen etenkin niillä kaupunkiseuduilla, jotka historiallisesti muodostuvat varsin pienistä kunnista. Tästä Turun kaupunkiseutu on malliesimerkki. Kaupunkiseuduilla kunnat ja asukkaat toimivatkin eri mittakaavatasoilla. Kuntien kaavoitus rajoittuu niiden rajojen sisäpuolelle, kun taas kaupunkiseudun asukkaat toimivat koko seudun alueella. Se, että kunnat toimivat pääsääntöisesti omien rajojensa sisällä mutta kaupunkiseutujen asukkaat ylikunnallisesti, onkin yksi keskeinen tekijä kaupunkiseutujen monikeskuisissa kehityksessä.

Väitöskirjan toisessa keskeisessä kysymyksessä pureudutaan juuri kaupunkiseutujen asukkaiden päivittäisen liikkumisen muodostamaan toiminnalliseen rakenteeseen. Kysymys kuuluu: ”Miten eteläisen Suomen kaupunkiseudut rakentuvat toiminnallisesti, työmatkavirtojen avulla tarkasteltuna?” Vastatakseni tähän kysymykseen olen kehittänyt väitöskirjassani menetelmää, jonka avulla kaupunkiseutujen monikeskuisista luonnetta on mahdollista analysoida toiminnallisten virtojen, kuten työmatkaliikenteen avulla. Tämän menetelmän etuna suhteessa muihin vastaaviin menetelmiin on, että se mahdollistaa Suomessa saatavilla olevien, poikkeuksellisen tarkkojen työmatkaineistojen koko tietosisällön hyödyntämisen sen sijaan, että tarkasteltaisiin vain esimerkiksi keskusten välistä työssäkäyntiä.

Työmatkavirtojen avulla tarkasteltuna eteläisen Suomen kaupunkiseudut näyttävät olevan hyvin voimakkaasti integroituneita. Tämä tarkoittaa sitä, että työmatkaliikenne sitoo kaupunkiseutujen eri osissa sijaitsevat keskuksat tiiviiksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi – toiminnallisesti monikeskukseksi kaupunkiseuduksi. Lisäksi tämä toiminnallinen integroituminen on viime vuosikymmeninä kasvanut merkittävästi. Kaupunkiseutujen toiminnallinen kehitys näyttää kuitenkin olevan kaksijakoista. Etenkin suurimpien kaupunkiseutujen ydinalueet muodostavat tiiviisti kytkeytyneen kokonaisuuden, jossa työmatkavirrat suuntautuvat monipuolisesti alueen eri osiin. Näillä alueilla näyttäisi vallitsevan aidosti monikeskuisen toiminnallinen kaupunkirakenne. Seutujen reuna-alueet ovat puolestaan kytkeytyneet ydinalueeseen perinteisen yksisuuntaisen työmatkaliikenteen kautta. Tämä ei tarkoita sitä, etteivätkö kaupunkien reuna-alueet olisi kiinteä osa kaupunkiseutujen toiminnallista rakennetta. Reuna-alueiden keskuksat vain ovat korostuneen kytkeytyneitä omaan lähialueeseensa ja kaupunkiseudun keskukseseen, eivät laajasti kaikkiin kaupunkiseudun osiin.

Miksi aidosti monikeskuisen toiminnallinen kaupunkirakenne sitten löytyy vain kaupunkiseutujen ydinalueilta? Koska tarkastelin tutkimuksessani työssäkäyntivirtoja, on keskeinen selitys saavutettavuus. On selvää että kaupunkiseutujen ydinalueet, jotka ovat helposti saavutettavissa seudun eri osista, ovat myös toiminnallisesti voimakkaasti kytkeytyneitä kaupunkiseudun eri osiin. Näin ollen tieverkolla ja erityisesti kehäteillä on suuri merkitys seutujen toiminnallisessa kehityksessä. Koska kehätiet ovat helposti saavutettavissa kaikkialta kaupunkiseudulta, kerää niiden varteen keskittyneet keskuksat myös liikennevirtoja laajasti seudun eri osista. On kuitenkin hyvä muistaa, että jos tutkimuksessa olisi tarkasteltu jotain muuta kaupunkiseuduilla havaittavaa virtaa, esimerkiksi sähköpostiliikennettä tai ihmisten vapaa-ajan liikkumista, voisivat tulokset olla varsin erilaisia. Kaupunkiseuduilla on lukuisia erilaisia vuorovai-

kutusprosesseja, ja niillä kaikilla on omat ominaiset toiminnalliset rakenteensa.

Tätä lukiessa saattaa herätä kysymys siitä, miten suomalaisia 2000-luvun kaupunkiseutuja tulisi tulkita, mikä on niiden omin olemus? Ensinnäkin voin todeta, että kaupunkiseudut ovat ennen kaikkea toiminnallisia kokonaisuuksia. Kuntarajoja tai taajama-alueita tuijottamalla ei kaupunkiseutujen nykyisestä olemuksesta saa kuin hyvin pintapuolisen kuvan. Kaupunkiseudut muodostuvat ennen kaikkea lukuisista erilaisista virroista, jotka sitovat ne yhteen tiiviiksi toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi. Kaupunkiseudut ovat myös toiminnallisesti yllättävän yhteneviä. Toki ne ovat huomattavan erikokoisia: siinä missä Helsingin seudulla on yli miljoona asukasta, on tyypillisellä suomalaisella kaupunkiseudulla asukkaita selvästi alle satatuhatta. Tästä huolimatta ne ovat toiminnallisesti tarkasteltuna hyvin samankaltaisia. Monipuolisesti seudun eri osiin suuntautuvien työmatkavirtojen luonnehtima, toiminnallisesti tiivis ydinalue löytyy suurimpien kaupunkiseutujen lisäksi myös pienemmiltä seuduilta. Niissä tämä alue vain kattaa suhteellisesti paljon suuremman osan kaupunkiseudun absoluuttisesta pinta-alasta.

Ehkä tärkein havainto on kuitenkin kaupunkiseutujen toiminnallisessa rakenteessa tapahtunut nopea muutos. Fyysiseltä rakenteeltaan, joka kattaa esimerkiksi rakennukset ja kadut, kaupungit ovat huomattavan jähmeitä ja hitaasti muuttuvia. Vanha rakennuskanta on hyvin pysyvää, ja kaupungit ovatkin käytännössä kumuloitumia historiallisista rakennuspäätöksistä. Sen sijaan toiminnallinen kaupunkirakenne, joka muodostuu suurelta osin ihmisten liikkumisesta, voi muuttua hyvinkin nopeasti, kaupunkikulttuurin muutosten mukana. Näin näyttää viime vuosikymmeninä myös tapahtuneen. Mainitsin kirjoitukseni alussa, että suomalaiset kaupunkiseudut ovat suuressa muutoksessa. Tässä muutoksessa on kyse juuri toiminnallisen rakenteen muutoksesta, kaupunkiseutujen asukkaiden muuttuneesta tavasta toimia kaupunkiympäristössä.