

NOKIAN KESKUSTAN KAUPUNKISUUNNITTELU

Analyysi nykytilasta ja tulevasta

Pitkänen Manu

Opinnäytetyö
Tekniikka ja liikenne
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

2019

Tekniikka ja liikenne
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Manu Pitkänen	Vuosi	2019
Ohjaaja	Pasi Laurila		
Työn nimi	Nokian keskustan kaupunkisuunnittelu		
Sivu- ja liitesivumäärä	49		

Opinnäytetyössä tarkastellaan tekijöitä, jotka vaikuttavat Nokian kaupungin keskustan vetovoimaisuuteen. Tarkastelussa etsitään keinoja, joiden avulla vetovoimaisuutta voidaan lisätä nykyisestä. Vetovoimaisuutta tarkastellaan erityisesti kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Tavoitteenani oli selvittää tekijät, jotka vaikuttavat kuinka ihmiset kokevat kotikaupunkinsa.

Nokian keskustaa analysoidaan erityisesti tanskalaisen kaupunkisuunnittelija Jan Gehlin näkemysten pohjalta. Gehlin ajatteluun perustuen arvioidaan, kuinka hyvin Nokian kaupungin nykyinen kaupunkisuunnittelu tukee paikallista kaupunkielämää.

Yksi tärkeimmistä havainnoista liittyi autoiluun, jonka fyysiset piirteet ovat omiaan heikentämään kaupunkien vetovoimaisuutta monilla eri tavoilla. Toinen tärkeä havainto liittyi ihmisten taipumukseen viettää enemmän aikaa paikoissa, joissa on jotakin ihmislähtöistä toimintaa.

Avainsanat

kaupunkisuunnittelu, Nokia, kaupunki, kaavoitus, kuntasuunnittelu, aluesuunnittelu

Technology, Communication and Transport
Degree Programme in Land Surveying
Bachelor of Engineering

Author	Manu Pitkänen	Year	2019
Supervisor	Pasi Laurila		
Subject of thesis	Urban Planning of the City Center in Nokia		
Number of pages	49		

This thesis studies the factors that affect attractiveness of the central area in Nokia and the ways to improve it. The topic is specifically examined from the point of view of urban planning.

Jan Gehl's views on urban planning were utilized in analyzing how well the current central area of Nokia supports city life. The importance of urban planning was studied as a mean for revitalizing the city center. Gehl is a Danish architect and urban design consultant whose career has focused on improving the quality of urban life.

The objective was to study which factors have an impact on how the inhabitants feels about their home city. One of the key finding was that cars decreases the attractiveness of the city in multiple ways. For instance, cars block spontaneous interactions between people. The second key finding was that people are prone to spend more time in areas, where there are possibilities for activities and interaction.

Key words urban design, urban planning, Nokia, city, municipality, town planning

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	7
2 KAUPUNKISUUNNITTELUN PERIAATTEITA	9
2.1 Ihminen hakeutuu ihmisen luokse	9
2.2 Silmän kantama	12
2.3 Kadut ovat liikkumiseen, mutta niiden on oltava pysäyttäviä	15
2.4 Kaupunki on ihmisille, ei autoille	18
3 NOKIAN KESKUSTAN RAKENNE	21
3.1 Kaupungin historia	21
3.2 Nokian väestörakenne	26
3.3 Nokian kaupungin brändi	27
3.4 Keskusta-alueen analyysi	29
4 NOKIAN KESKUSTA ROPELLIN MYÖTÄ.....	35
4.1 Uudistamistarve ja tavoitteet	35
4.2 Ropelli-ehdotuksen kuvaus	36
4.3 Nokian kaupungin arvio Ropellista.....	38
4.4 Ropellin analyysi	41
5 POHDINTA.....	45
LÄHTEET	46

ALKUSANAT

Haluan kiittää Meri Suomista opinnäytetyön idean synnyttäneestä vierailusta No-
kian kaupungin keskustassa kesällä 2018.

KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

V	Virkistysalue
VL	Lähivirkistysalue
VP	Puistoalue
VU	Urheilu- ja virkistyspalveluiden alue
C	Keskustatoimintojen korttelialue
PY	Julkisten palveluiden ja hallinnon alue
T/kem	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, jolla on/jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen
ET	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue
AP	Asuinpientalojen korttelialue

1 JOHDANTO

Kaupungistumista on ajateltu ilmiönä, jossa harvaan asutulla maaseudulla asuvat muuttavat palveluiden ja työpaikkojen perässä lähialueen tai maakunnalliseen kasvukeskukseen. Aluekehitykseen erikoistuneen konsulttitoimisto MDI:n vuoden 2019 tammikuussa julkaisema raportti kuitenkin herätti ajattelemaan kaupungistumista uudelta kantilta. Kaupungistuminen ei uhka näivettää pelkästään maaseutumaisia kuntia, vaan se ulottautumassa jo keskikokoisiin kaupunkeihin ja tulevaisuudessa jopa isojen kaupunkien väestö voi pienentyä.

Kaupunkien vetovoimaisuuteen ja väestökehitykseen vaikuttavat lukuisat tekijät, kuten syntyvyys, työpaikkojen saatavuus, liikenneyhteydet ja palveluiden saatavuus. Näiden tekijöiden lisäksi kunkin ihmisen yksilöllinen kokemus kaupungista elinpaikkana vaikuttaa siihen, missä hän haluaa elää. Vaikka kaupungit näyttävät niin ulkoa kuin sisältä päin tarkasteltuna pelkkänä rakennusten ja katujen muodostamana ruudukkona, ihmisten elämä tapahtuu tämän ruudukon sisällä. Kaupunkisuunnittelulla on ratkaiseva rooli siinä, miten elämää eletään ja miten ihmiset vuorovaikuttavat toistensa kanssa. Kaupunkisuunnittelulla voidaan näin ollen vaikuttaa kaupungin vetovoimaisuuteen ja sitä kautta pidemmällä aikavälillä sen elinvoimaisuuteen.

Oleellinen kysymys kaupunkisuunnittelussa onkin se, millaisessa ympäristössä ihmiset haluavat viettävät aikaa. Vastaukset eivät ole välttämättä mitenkään yksiselitteisiä ja ne saattavat muuttua yhteiskunnan megatrendien mukana, mutta ihmisten perustarpeet ja niistä kumpuavat mieltymykset muuttuvat hitaammin ja ne onkin hyvä ottaa lähtökohdiksi, kun kaupunkia suunnitellaan vuosikymmeniksi tai jopa vuosisadoiksi eteenpäin. Ajaton kaupunkisuunnittelu elää kauan.

Useissa pienemmissä suomalaisissa kaupungeissa on kohdattu menneinä vuosikymmeninä keskusta-alueiden autioituminen, joten näissä kaupungeissa ei ole kyetty vastamaan oikealla tavalla kaupunkilaisten vaatimuksiin. Vastauksen löytäminen edellisen kappaleen alussa esitettyyn kysymykseen ei siis ole välttämättä mitenkään yksinkertaista.

Tässä opinnäytetyössä hyvin suunnitellun kaupungin problematiikkaa lähestytään esimerkkitapauksen kautta. Aluksi esitellään kaupunkisuunnittelun periaatteita tanskalaisen arkkitehdin Jan Gehlin näkemysten kautta, minkä jälkeen analysoidaan näiden periaatteiden näyttäytymistä pirkanmaalaisen Nokian kaupungin keskustassa. Historiallisesta taustasta etsitään syitä sille, miksi keskusta on kehittynyt nykyisenlaiseksi.

Nokian kaupunki järjesti vuonna 2015 keskustan kehittämiseen tähtäävän arkkitehtuurikilpailun, jonka voitti *Ropelli*-niminen ehdotus. Lopuksi arvioin Gehlin näkemysten valossa, millaiseen suuntaan Nokian kaupungin keskusta on kehittymässä.

Opinnäytetyötä ei ole toteutettu toimeksiantona kenenkään tilauksesta, vaan taustalla on ollut kirjoittajan henkilökohtainen kiinnostus kaupunkisuunnittelua kohtaan. Jo ennen maanmittaustekniikan opintojen aloittamista pohdin syitä joidenkin kaupunkien menestykseen ja toisten näivettymiseen. Olen peilannut pohdintoja henkilökohtaiseen elämäni eli mihin kaupunkiin itse haluaisin muuttaa asumaan ja millaisessa kaupungissa minulla olisi hyvä elää. Teoreettisemmista ja tilastollisista pohdinnoista on tullut näin henkilökohtaisempia ja täten ympärille on rakentunut konkreettisia suunnitelmia. Kaikkien näiden pohdintojen seurauksena aloin nähdä Nokian kaupungissa paljon potentiaalia tulevana elinseutuna, minkä takia valitsin juuri Nokian kaupungin keskustan opinnäytetyöni aiheeksi.

Opinnäytetyö on luonteeltaan hyvin deskriptiivinen, joten se ei sisällä mittauksiin perustuvaa tietoa nokialaisten käyttäytymisestä keskusta-alueella. Ennemmin tarkoituksena on esitellä, miten Nokian tapauksessa rakennusten ja katujen ruudukko nivoutuu yhteen arkkitehti Jan Gehlin näkemyksiin hyvästä kaupunkisuunnittelusta.

2 KAUPUNKISUUNNITTELUN PERIAATTEITA

2.1 Ihminen hakeutuu ihmisen luokse

Jan Gehl kiinnittää teoksessaan *Life Between Buildings* erityistä huomiota siihen, että kaupunkielämä koostuu ihmisten välisistä kohtaamisista, joiden voimakkuuden taso vaihtelee hyvin paljon passiivisista kontakteista läheisten ystävien yhteydenpitoon. Näiden kohtaamisten taustalla on kuitenkin ihmisten sisäinen tarve ja yhteenkuuluvuushakuisuus. (Gehl 2006, 15.)

Suurin osa kaupunkielämässä päivittäin tapahtuvista kontakteista on luonteeltaan passiivisia eli kohtaaminen on yleensä lyhytkestoisia eivätkä edellytä osapuolilta juuri minkäänlaista panostamista. Vaikka katseiden vaihdot tai lyhyt *small talk* tuntemattoman ihmisen kanssa voivat vaikuttaa merkityksettömiltä kontakteilta, niin ne kuitenkin muodostavat pohjan voimakkaammille ja monipuolisimmille kanssakäymisen muodoille, kuten tuttavuuksille, kavereussuhteille ja ystävystymiselle. (Gehl 2006, 15.)

Kohtaamisiin liittyy tekijöitä, jotka mahdollistavat muiden ihmisten tapaamisen, näkemisen ja kuulemisen. Osapuolten välille voi kohtaamisen myötä kehkeytyä syvempi suhde tai ne voivat olla tarpeellisia olemassa olevan suhteen ylläpitämiseksi. Ihmiset myös vaihtavat keskenään tietoa ja hakevat uudenlaisten kokemusten kautta inspiraatiota. Oli syy ihmisten väliselle kanssakäymiselle mikä tahansa, löytyy niiden taustalta pohjimmiltaan jokin alemman voimakkuustason kohtaaminen. (Gehl 2006, 15.)



Kuvio 1. Ihmiset hakeutuvat paikkoihin, joissa on elämää ja nähtävää. (Freitelson 2012)

Kaupunkisuunnittelussa tulisikin luoda tiloja ja ratkaisuja, joilla edistetään alemman voimakkuustason kohtaamisten muodostuminen. Mikäli tällaisia tekijöitä ei ole, on Gehlin mukaan suuri uhka, että voimakkaampien ihmisten välisten suhteiden muodostuminen estyy. Seurauksena voi olla eristymistä, yksinäisyyttä ja ihmisten välisistä yhteyksistä muodostuu ”teräviä”. Mitkään seurauksista eivät yleisellä tasolla ole erityisen tavoiteltavia. Tavoitteena kaupunkisuunnittelussa tulisikin olla, että kaupunkilaiset voisivat tavata toisiaan vapaasti ja vaivattomasti. (Gehl 2006, 16.) Tapaamisten seurauksena syntyy herkästi spontaaneja ilmiöitä, jotka luovat yhteenkuuluvuutta ja syventävät ihmissuhteita. Spontaaneja tapahtumia ilmenee sitä todennäköisemmin mitä herkemmin työkaverit, naapurit tai lähiöalueen lapset kohtaavat toisiaan. Spontaanit tapahtumat voivat olla luonteeltaan lasten yhteisiä leikkihetkiä tai naapureiden välisiä illanviettoja tai kyläilyjä. (Gehl 2006, 19.)

Vaikka kaupungissa ei olisi erikseen luotu edellytyksiä kohtaamisia, niin erityisen tärkeää kuitenkin on se, ettei kaupunkisuunnittelussa luoda sellaisia ratkaisuja, jotka estävät kohtaamisten muodostumisen. Gehlin mukaan useat ihmisten käyttäytymistä seuranneet tutkimukset ovat osoittaneet, että ihmisillä on sisäsyntyinen tarve hakeutua sellaisiin paikkoihin, joissa on muitakin ihmisiä tai jotakin ihmisten luomaa toimintaa. (Gehl 2006, 23.)

Esimerkiksi puistojen vilkkaimpien alueiden penkkien on havaittu olevan selvästi aktiivisemmassa käytössä kuin etäämmällä hiljaisemmilla nurkkapaikoissa olevat penkit. Lapsilla on taipumus leikkiä enemmän kaduilla, porttikongien läheisyydessä tai parkkipaikoilla kuin asutusalueen virallisilla leikkipaikoilla. Lisäksi kahviloiden terassipaikkojen penkkejä aletaan käyttää epätyypillisemmin, mikäli ne on sijoitettu poispäin kadusta. Rakennustyömaan ohi kulkevat ihmiset myös pysähtyvät tarkkailemaan työmaata todennäköisemmin lounastauon ulkopuolisena aikana – ihmisten mielenkiintoa ei siis herätä itse työmaa, vaan ihmisten siellä tekemä työ. (Gehl 2006, 25–29.)

Ihmisen käyttäytymisen perusteella hänen huomionsa kiinnittyy ensisijaisesti muihin ihmisiin ja heidän tekemisiinsä, joten ihmiset viihtyvät paremmin paikoissa, jotka tarjoavat mahdollisuuden kaupunkielämän seuraamiselle ja stimuloivat eri aistien kautta spontaaniin yhteydenpitoon.

Keskustoista olisi siis löydyttävä kaupunkiympäristöön soveltuvia ja alhaisen osallistumiskynnyksen harrastepaikkoja, edellytyksiä esitysten tai näyttösten järjestämiselle, pysähtymispaikkoja ja ohikulkumahdollisuuksia. Ennen kaikkea tilat olisi suunniteltava ja järjestettävä niin, että ne eivät ole vastoin ihmisen käyttäytymismalleja – kuten aiemmin lasten leikkimistä havainnollistavassa esimerkissä oli tehty. Erityisen tärkeää on se, että kaupunkilaiset voisivat liikkua näissä tiloissa mahdollisimman luonnollisella tavalla. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että autoilulle ei olisi lainkaan sijaa. Autot ja autoilu edellä suunnitellut kaupungit ovat tehokkaita estämään alhaisen voimakkuustason kohtaamisia sekä estämään melullaan keskustelua.

Suomessa monet kaupungit ovat tehneet itselleen tiedostamatta hallaa kaavoittamalla keskustaan tai sen lähialueelle ostoskeskuksia ja hypermarketteja, joihin pääsee kätevästi autolla ja kaikki palvelut ovat saatavilla yhdellä reissulla. Vaikka yhdistelmä sinänsä kuulostaa kuluttajan näkövinkkelistä hyvältä, vetävät ostoskeskukset asiakasvirtoja pois keskustojen katutasen kivijalkaliikkeiltä. Mikäli kaupunkilaiset jättävät käyttämättä keskustan liikkeiden tarjoamat palvelut, ajaa taloudellinen paine yrittäjän lopettamaan liiketoiminnan. Katutasen vähenevä palvelutarjonta ja kadunvarsien autoituminen asiakasvirtojen uudelleenohjautumisen seurauksena muodostavat itseään ruokkivan noidankehän, jossa keskustojen vetovoimaisuus vähenee ja samalla miellelyhtymät rapistuvasta kaupungista kasvavat.

Hyviä esimerkkejä kaupunkilaisten kohtaamisia edistävästä rakennushankkeista löytyy Helsingistä, jossa on 2000-luvulla otettu vaikutteita gehliläisestä kaupunkisuunnittelusta. Helsingissä alkoi vuoden 2019 alussa rakennustyöt Hämeenkadun muuttamiseksi kävely- ja joukkoliikennekaduksi. Lisäksi keskustan eteläpuolelle on rakennettu Allas Sea Pool -uima-allas sekä Löyly-sauna. Uuteen Jätkäsaareen ei kaavoitettu lainkaan ostoskeskusta, vaan palvelut löytyvät katujen varrelta ja katutasosta.

2.2 Silmän kantama

Ihmislaji havainnoi maailmaa aistiensa kautta, joten elinympäristöjen suunnittelun lähtökohdaksi on perusteltua ottaa huomioon ihmisen aistikykyjen rajoitteet ja niiden erityispiirteet. Antropologi Edward T. Hall jakaa ihmisen aistit teoksessa *The Hidden Dimension* kahteen kategoriaan: etäisyyttä määrittäviin aisteihin sekä läheisyyden tunteen aiheuttaviin aisteihin. Etäisyyden määrittämisessä ihminen hyödyntää kuuloa, hajua sekä näköä. Kolmikosta ihmisen selviytymisen kannalta oleellisin aisti on ollut näkö, jotka kertovat etäisyyden lisäksi tietoa ihmiselle elinympäristön mittakaavasta, muutoksista sekä liikkeestä. Näitä asioita ihminen myös seuraa silmillään kaupungissa. (Gehl 2006, 65.)

Ihmisen mittakaavaan sopivan kaupunkitilan ja kaupunkielämän suunnittelussa tulisi ottaa huomioon näkemiseen liittyvät erityispiirteet. Vaikka ihminen kykenee

erottamaan ihmisen hyvissä olosuhteissa jopa kilometrin etäisyydeltä, rajoittuu sosiaalinen näkökenttä kuitenkin noin sataan metriin, joka on samalla se etäisyys, josta ihminen pystyy aistimaan kehonkieltä ja liikettä. Kehonkielen yksityiskohdat auttavat tunnistamaan noin sadan metrin päässä olevan tutun ihmisen. Tätä lyhyemmällä etäisyyksillä, noin 70–100 metrin päästä, ihminen pystyy määrittämään yksityiskohtaisempia ominaisuuksia, kuten sukupuolen, iän ja mitä henkilö tekee. Lisäksi ihminen kykenee seuraamaan toisen kävely- ja pukeutumistyyliä. (Gehl 2006, 66.)

Näkökyvyn erityispiirteet otetaan huomioon urheilustadioneiden suunnittelussa. On hyödytöntä suunnitella katsomo yli 70 metrin päähän pelikentästä, koska lipun maksanut katsoja ei pysty näkemään pelitapahtumia. Sattumoisin kaupunkien vanhat aukiot ja torit ovat pituudeltaan ja leveydeltään noin 70—100 metriä. Torin laidalla seisoskeleva kykenee siis periaatteessa näkemään vastakkaisesta suunnasta saapuvan ystävänsä sekä seuraamaan torielämää koko aukiolla. (Gehl 2006, 66.)

Seuraava rajapyykki näkökyvyssä on noin 25 metrin kohdalla. Tältä etäisyydeltä pystytään aistimaan lähestyvän ihmisen ilmeitä ja tunnetiloja. Lisäksi näkijä pystyy tunnistamaan harvemmin tapaamansa ihmisen. Näiden seikkojen takia esimerkiksi teattereiden kauimmaisat penkit sijaitsevat korkeintaan 35 metrin päästä lavasta. Teatterikokemus jää vaillinaiseksi, mikäli katsoja ei erota näyttelijöiden ilmeitä. (Gehl 2006, 67.)

Koska yli sadan metrin päässä olevien ihmismittakaavaisten kohteista ei tuota kokijalle juurikaan informaatiota, tulisi katujen aistittavan alueen olla pituudeltaan noin sadan metrin mittaisia tai lyhyempiä. Mikäli pituudet ovat suurempia, kokee ihminen herkästi etäisyydet uuvuttavaksi tai jopa saavuttamattomiksi, mikä osaltaan vähentää halukkuutta liikkua kaupungissa jalkaisin. Käytännössä on kuitenkin mahdotonta suunnitella kaduista alle sadan metrin mittaisia, mutta ihmistä voidaan huijata suunnittelemalla kaduista mutkittelevia. Tällöin ihminen aistii etäisyyksiä vain seuraavaan mutkaan asti, jolloin pidemmän matkan taittaminen ei tunnu raskaalta, vaan mutkien takaa paljastuvat uudet maisemat tuovat kävelemiseen vaihtelevuutta ja yllätyksellisyyttä. (Gehl 2010, 127.)

Ihmislajin selviytymistä on edistänyt se, että ihminen on havainnut edessä, sivulla ja maassa olevat vaarat. Koska ihmisen selviytymisen kannalta tärkeimmät uhat ovat löytyneet nimenomaisesti maanpinnan tasolta, rajoittuu ihmisen näkökenttä silmäntasolta alaspäin lukien 70–80 astetta ja ylöspäin mitattuna vain 50–55 astetta. Ihminen näkee siis tarkemmin silmien tasolla ja sen alapuolella maanpinnalla olevia kohteita, eikä niinkään hänen yläpuolellaan olevia objekteja. Katutasossa kävelevä ihminen siis aistii ja on yhteydessä etupäässä katutason sekä kadun varrella olevien rakennusten muutamien ensimmäisten kerrosten kanssa. Vielä rakennuksen toisesta kerroksesta on luontevaa kommunikoida katutason kulkijan kanssa. (Gehl 2010, 39.)

Katutason ja rakennuksen välinen yhteys katkeaa täysin Gehlin mukaan noin viidennen kerroksen kohdalla. Sopiva rakennuskorkeus olisi siis viisi kerrosta, tätä korkeammassa rakennuksissa ihmiset lajittuvat päällekkäisiin kerroksiin, mikä on omiaan estämään ihmisten välisten kohtaamisten syntymisen. (Gehl 2010, 41.)

Näkökyvyn erityispiirteiden takia Gehlin mielestä rakennusten ja kaupunkitilan suunnittelun tärkeysjärjestyksen olisi alettava silmän korkeudelta ja päädyttävä lintuperspektiiviin. Tällä hän tarkoittaa sitä, ettei kaupunkiarkkitehtien tulisi keskittyä rakennuksiin tai näyttäviin tornitaloihin, joiden kerroksista suurin osa ei kuitenkaan kerää kaduilla kulkevien kaupunkilaisten huomiota. Korkeisiin ja näyttäviin rakennuksiin perustuvaa suunnittelua Gehl on moittinut *linnunpaska-arkkitehtuuriksi*, koska kaupunkitilaan satunnaisesti ripotellut rakennukset hahmottuvat vasta lintuperspektiivistä katsottuna. Ne eivät edistä kaupunkisuunnittelua katotasossa, vaikka voivatkin havainnekuvin näyttäytyä voimallisina statuksina. (Luotola 2014.)

Etäisyyden lisäksi ihmisen näköaistimuksen tarkkuuteen vaikuttaa olennaisesti aika sekä liikenopeus. Mitä nopeammin ihminen liikkuu, sitä vähemmän hänellä on aikaa havainnoida ympäristöä ja siksi hän ei voi kiinnittää huomiota ympäristönsä yksityiskohtiin. Nopeassa liikkeessä katse ja huomio kiinnittyvät vain suuriin elementteihin. Toisaalta myös etäisyyksien on oltava tarpeeksi suuria, jotta ihmisellä olisi tarpeeksi aikaa reagoida ympäristön muutoksiin. (Gehl 2006, 71.)

Autoilulle suunnitellut kaupungit siis näyttäytyvät kovin erilaisina kuin kävelykaupungeiksi suunnitellut kaupungit. Autoille suunniteltujen kaupunkien etäisyydet ovat suurempia, sillä korkeat nopeudet mahdollistavat nopean liikkumisen, vaikka etäisyydet olisivat suurempia. Liikenneturvallisuuden takia autoilijoiden näkökentän on myös ulotuttava uuvuttavan pitkälle, eikä mutkaisuus myöskään paranna turvallisuutta. Autot vaativat kaupungista myös parkkitilaa, joten kaduista on suunniteltava tarpeeksi leveitä. Tilan puutteen takia parkkipaikat voivat olla pois jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulkuväylien leveydestä pois, joten se hankaloittaa luonnollista liikkumista keskustassa. Autoilulle suunnitellut leveät kadut voivat vuorostaan näyttäytyä jalankulkijoille kylminä ja kolkkoina, jotka eivät aktivoi ihmisten väliseen kanssakäymiseen, vaan antavat mahdollisuuden pysyä etäällä toisistaan. Autoilu ei siis sovi gehliläiseen kaupunkisuunnitteluun, jonka lähtökohdiana on parantaa edellytyksiä ihmisten välisten kohtaamisten syntymiselle.

2.3 Kadut ovat liikkumiseen, mutta niiden on oltava pysäyttäviä

Katu on kaupunkielämän näkökulmasta sosiaalisesti ja toiminnallisesti kokoava yhteinen tila, joka yhdistää alueita toisiinsa sekä jäsentää kaupunkia pienemmiksi kokonaisuuksiksi. Katu voi siis toimia myös erottavana tekijänä, varsinkin silloin kun liikenteen määrä ja sitä kautta kadun vaatima tilantarve kasvaa. Oleellista siis kyetä hallita kadun käyttöä niin, ettei se kehity epätoivottuun suuntaan. (Jalkanen 2017, 116.)

Kuten katujen mutkitteluveden yhteydessä jo sivuttiin, ihminen kaipaa aistiärsyksiä tasaiseen tahtiin. Monotoniset, pitkät ja viivasuorat kadut koetaan helposti uuvuttavaksi ja epämiellyttäväksi kävellä, joten katujen mutkittelulla rikkoo katukuvaa juuri sen verran, että kävelykokemus saadaan kaupunkilaisen kannalta miellyttäväksi.



Kuvio 2. Venetsia on hyvä esimerkki kaupungista, joka on kehittynyt hitaan liikumisen ympärille. (Descouens 2015)

Tutkimusten mukaan ihmisen aistit kaipaavat aistillisia ärsykeitä noin 4–5 sekunnin välein, joten katujen mutkaisuudella miellyttävää kävelymatkaa ei pystytä yksistään tarjoamaan. Normaalilla kävelynopeudella aistiärsykeitä tulisi syntyä noin 5–6 metrin välein. Se on juuri sopiva leveys esimerkiksi ostoskatujen varsilla sijaitsevien kauppojen julkisivuille. Liiketilojen leveyksien lisäksi mittaa voidaan käyttää vaikkapa katuvarsien istutusten sijoittamisessa. Kaduille sijoitetut tai rakennusten julkisivuista löytyvät pystysuuntaisten kohteiden on havaittu rytmittävän kävelyä mutkittelun tavoin ja lisäävät viihtyvyyttä.

Tällaista kävelyä rytmittävää mittakaavaa hyödynnetään jo esimerkiksi huvipuistoissa, lentokentillä ja ostoskeskuksissa. Se on osoittanut siis toimivuutensa kaupallisissa käyttötarkoituksissa.

Katujen kiinnostavuuden mittana voidaan käyttää siellä vietettyä aikaa. Mikäli katu vaikuttaa epämiellyttävältä, ei sen varrelle ole syytä jäädä oleskelemaan ja se joko kierretään tai sen läpi kuljetaan nopeasti. Toisaalta kiinnostavat kadut

vetävät puoleensa paljon ihmisiä ja mikäli he viihtyvät, he jäävät paikoilleen pidemmäksi aikaa. Kadulle ei jäädä kuitenkaan viettämään aikaa, mikäli se ei tarjoa siihen mahdollisuutta.

Gehl on havainnut muutamia tekijöitä, jotka lisäävät ihmisten viipymistä kaduilla. Ensimmäinen on niin sanottu reunaefekti, jossa ihmiset jäävät aloilleen pidemmäksi aikaa yhtenäisen tilan laiduille. Aukioiden ja katujen tapauksessa ihmiset siis hakeutuvat pois toiminnan keskiöstä julkisivujen lähetyville, koska ne tarjoavat niin henkistä kuin fyysistä tukea sekä mahdollistavat tilanteen tarkkailun huomiota herättämättä. (Gehl 2010, 137.)

Pidempi oleilu kuitenkin vaatii julkisivusta paikkoja, joissa voi luontevasti nojailta tai istuskella. Käyttötarkoitukseen soveltuvat niin pylväät, pollarit kuin syvennykset tai nurkat. Tämä on nimetty pianoefektiksi, sillä edellä mainitut olinpaikat tarjoavat samanlaista odotteluajan seuraa avoimessa ympäristössä kuin hotelliaulassa soittava piano. (Gehl 2010, 137.)

Mikäli tavoitteena on saada ihmiset viettämään mahdollisimman paljon aikaa alueella, tulisi alueesta suunnitella seisoskelulle ja nojaamiselle sopiva, mutta sen lisäksi myös istumiseen sopivaksi. Helppo tapa mahdollistaa istuminen on lisätä katukuvaan penkkejä, mutta pelkkä mahdollisuus ei riitä. Jotta ihmiset saadaan pysähtymään ja viettämään paikassa pitkiä aikoja, tulisi paikalla olla hyvät näköalat sekä miellyttävä mikroilmasto, jossa tuuli ei pääse kylmettämään tai sade kastelemaan. (Gehl 2010, 141.)

Tukholmassa tehtyjen tutkimusten mukaan kaupungin tarjoamien penkkien käyttöaste vaihteli hyvin paljon, koska osa penkeistä sijoittuivat paikkoihin, jotka eivät tarjonneet olijalle mitään mielenkiintoista. Mielenkiintoisimmissa paikoissa penkit olivat vuorostaan harvemmin vapaina. (Gehl 2010, 141.)

Varsinaisten penkkien lisäksi istumiseen käytetään niin sanottuja sekundäärisiä istumapaikkoja. Ne ovat käytännössä kohteita, jotka on suunniteltu ensisijaisesti muuhun käyttöön, mutta kaupunkilaiset käyttävät niitä myös istumiseen ympäristön tarkkailun tai oleskelun ajaksi. Hyviä sekundäärisiä ovat esimerkiksi portaat,

aidat, kivet, patsaat tai pollarit. (Gehl 2010, 141). Erityisesti lapsilla ja nuorilla on taipumus istua lähes missä vain, joten he eivät ole välttämättä erityisen kiinnostuneita primäärisistä istumapaikoista. Vanhempien ikäpolvien kohdalla istumispaikkojen mukavuustekijät korostuvat. (Gehl 2010, 143.)

Sekundääristen istumapaikkojen yksi eduista on se, että ne sulautuvat yleensä mukavasti maisemaan. Lisäksi ne ovat monikäyttöisiä, toisin kuin pelkät penkit. Esimerkiksi Venetsian katukuvasta löytyy melko vähän penkkejä, mutta sitäkin enemmän istumiseen soveltuvia paikkoja. (Gehl 2010, 142.)

2.4 Kaupunki on ihmisille, ei autoille

Suomessa liikennesuunnittelu eriytyi Suomessa omaksi erityisalakseen toisen maailmansodan jälkeen, kun autoistuminen lähti teollistumisen uuden aallon myötä voimakkaaseen kasvuun. Autoistumiskehityksen alkukautena liikennesuunnittelun lähtökohdaksi otettiin autoilu ja liikenneväyliä kehitettiin autoilun ehdoilla. Tavoitteena oli luoda mahdollisimman sujuva liikenneverkko autoiluun. Ruotsista omaksuttiin niin sanottu Scaft-malli, jonka ideana oli erottaa kevyt liikenne ja autot toisistaan. Autoiluun liittyvien terveys-, turvallisuus ja ympäristöhaittoihin havahtumisen jälkeen liikennejärjestelmän suunnittelu muuttui kokonaisvaltaisemmiksi ja painopiste siirtyi yksityisautoilun hillintään. (Jalkanen 2017, 247.)

Julkista liikennettä ja kevyttä liikennettä on alettu suosia liikennepolitiikassa. Suomessa yksi liikennepolitiikan suurimpia kiistakysymyksiä liittyykin nyt yksityisautoiluun ja sen rajoittamiseen kaupunkien keskustojen alueella (Jalkanen 2017, 247). Eri osapuolet ovat ottaneet yhteen esimerkiksi Helsingin sisääntuloväylien bulevardisoinnin kohdalla. Yleiskaava- ja suunnitelmajärjestelmien Kehä I:n sisäpuoliset moottoritietäiset liikenneväylät haluttaisiin muuttaa kaikki liikennemuodot mahdollistaviksi pääkaduiksi, joissa voisi kulkea autojen lisäksi raitiotievaunut, kävelijät ja pyöräilijät. (Helsingin kaupunki.)

Yksi tulevaisuuden visio on, että liikkumisessa otetaan askeleita palvelumaisempaan suuntaan (Mobility as a Service, MaaS). Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä,

että oman auton sijaan kaupunkilaiset voisivat hyödyntää liikennepalveluita joustavasti. Keskusta-alueen suunnittelussa vapautuisi runsaasti tilaa, kun esimerkiksi autojen parkkipaikat ja parkkialueet voitaisiin varata muuhun käyttöön. Rakentaminen voisi tiivistyä tai vaihtoehtoisesti asuinalueille voitaisiin suunnitella virkistysmahdollisuuksia, jotka loisivat uusia mahdollisuuksia kaupunkilaisten kohtaamiselle.

Kevyelle liikenteelle suunnitellut vanhat kaupungit ovat Gehlin mukaan osoittaneet vetovoimaisuutensa vanhoissa italialaisissa kaupungeissa, jotka rakentuvat aukoiden elin niin sanottujen *piazzojen* ympärille. Piazzat ovat ikään kuin katujen ihmisvirtoja kokoavia keskuksia, joissa ihmiset seurustelevat ja seuraavat muuta elämää. Niissä italialaisissa kaupungeissa, joissa ei vastaavanlaisia *piazzoja* ole lainkaan, ihmisillä on taipumus kokoontua teiden risteyskohtiin. Paikat eivät ole liikenneturvallisuuden tai elinmukavuuden kannalta erityisen otollisia, mutta esimerkki osoittaa sen, että ihmisillä on taipumus hakeutua joka tapauksessa sinne, missä on muita ihmisiä ja liikennettä. Autot tosin muodostavat muureja ihmisten välille, joten ne eivät lähtökohtaisesti ole optimaalisia, kun tavoitellaan Gehlin näkemystä elävästä ja kohtaamisista edistävistä kaupungeista. Autoilun muita heikkoja kohtia on käsitelty edellisissä luvuissa. (Gehl 2006, 126.)

Viime aikoina Suomessakin on alkanut yleistyä niin sanottu *shared space* -ajatteluun perustuva liikennesuunnittelu, joka on ikään kuin kompromissi jalankulun ja pyöräilyn sekä autoilun välillä. Siinä kaikkia liikennemuotoja kävelystä autoiluun kohdellaan samanarvoisina. Katutila palvelee silloin liikenteen lisäksi myös muuta oleskelua. Eri liikennemuotojen yhteensovittamisen edellytyksenä on se, että alueelle määritellään tarpeeksi alhainen ajonopeus, esimerkiksi 20 km/h. Tunnusomaista on sekin, että *shared space* -tiloissa ei ole välttämättä lainkaan läpiajoa. Tällaiset tilat soveltuvat kaupunkien keskustoihin, joissa halutaan painottaa kevyitä liikennemuotoja viihtymisen ja kaupunkielämän takia, mutta samaan aikaan keskustan toiminnot on oltava autoilijoidenkin saavutettavissa. Asuinympäristöissä *shared space* -tilat näyttävät käytännössä pihakatuina. (Jalkanen 2017, 251.)

Toinen liikenteessä yleistyvä ajatus on kevyen liikenteen käsitteestä luopuminen. Tällöin jalankulku ja pyöräily nähdään selvästi toisistaan erottuvina liikennemuotoja. Asema autoilulle vastakkaisena liikkumisen muotona ei siis enää riitä yhdistämään niitä saman käsitteen alle. Kävely on suosituinta alle kilometrin matkoilla, kun taas pyöräilymatkat ovat yleensä pituudeltaan 0,5–3 kilometrin mittaisia. Vaikka kaupunkielämän näkökulmasta pyöräilyssä ja kävelemisessä on paljon yhteistä, korostuu näiden liikkumismuotojen erottelu, kun kevyenliikenteen määrä kasvaa. (Jalkanen 2017, 254.)

3 NOKIAN KESKUSTAN RAKENNE

3.1 Kaupungin historia

Nokialla on pitkälle ulottuva historia, vaikka kaupunkina se on varsin nuori. Nokia on osa muinaista Hämeen heimoaluetta ja kuuluu kielellisesti hämäläismurteiden alueeseen, mutta hallinnollisesti Nokialla on ollut vuosisatoja kestänyt side Ylä-Satakuntaan. Nykyisin Nokia on kuitenkin osa Pirkanmaata ja on osa Tampereen kaupunkiseutua, joka MDI:n tammikuussa julkaiseman ennusteen mukaan yksi väestöllisesti kasvavista alueista (MDI 2019, 1).



Kuvio 3. Nokian keskustan alue vuoden 1781 kartassa, jossa kuvaillaan ajan teitä ja asutustihentymiä. Kartan on laatinut N. Ehrenström. (Ehrenström 1781)

Historiallisesti Nokia on ollut osa Suur-Pirkkalaa, joka kuitenkin jakautui vuonna 1922 Etelä- ja Pohjois-Pirkkalaksi. Viimeksi mainitusta tuli kauppa vuonna 1937 ja seuraavana vuonna paikkakunnan nimi muutettiin Nokiaksi. Edellisellä vuosisadalla Nokialla tarkoitettiin Emäkosken suulla sijainnutta Nokian kartanoa ja sen ympärille muodostunutta kylää. Kauppalaan liitettiin 1970-luvulla Suoniemen ja Tottijärven kunnat ja vuonna 1977 Nokiasta tuli kaupunki kunnallislain mukaisesti. (Nokian kaupunki. Nokian historia.)

Nokian kaupunkikuvaa hallitsee paikallishistoriaa hyvin heijastelevat suuret teollisuusrakennukset, jotka ovat vaikuttaneet voimakkaasti kaupungin kehitykseen 1860-luvulta lähtien. Tätä ennen Nokian elinkeinotoiminta oli maatalousvaltaista, joten teollisimmat rakennukset olivat lähinnä koskenrannoille perustetut pienet myllyt, ja alueen asukkaiden elämä liikkui kartanoiden ympärillä. Nokian kaupungin läpi kulkevan Nokianvirran rantamilla toimi Viikin kartanon, Kankaantaan kyläläisten ja Nokian kartanon myllyt (Ahola 2010, 14.)



Kuvio 4. Gustin Lojanderin ottama kuva vuodelta 1893. Kuvan keskellä näkyy Nokianvirran rannalla sijaitsevan selluloosatehtaan piippu. (Lojander 1893)

Agraaritalouden teollistuminen käynnistyi 1860-luvulla, kun vuori-insinööri Fredrik Idestam päätti rakentaa Nokian nykyisen keskustan läheisyyteen puuhiomon. Nokian kartano vuokrasi koskenrannan Idestamin yritystä varten ja samalla hävitettiin rannoilla sijainneet myllyt. (Ahola 2010, 14.)

Vaikka puuhiomon ensimmäiset puiset rakennukset olivat paloalttiita, laajeni toiminta tulevana vuosikymmeninä voimakkaasti. Ensimmäinen paperitehdas perustettiin Emäkosken ympäristöön vuonna 1880 ja 1910-luvun tietämällä koskessa toimivat puuhiomon lisäksi selluloosatehdas, paperitehdas ja Nokianvirran vesivoimaa hyödyntävä sähkövoimalaitos, jonka tuottamaa sähköä myytiin myös ulkopuolelle. Kyseessä oli Suomen ensimmäinen kaupallinen sähkövoimalaitos. Emäkosken sellutehdas oli myös Suomen ensimmäisiä sulfiittiselluloosatehtaita. Tehtaiden yhteydessä toimivat myös saha, mylly ja tiilitehdas. (Rantanen 2016, 2–5.)

Paperitehdasalueen voimakas laajeneminen vuosisadan taitteessa tarkoitti investointeja paikalliseen infrastruktuuriin. Paperitehdas rakensi omaan käyttöön Nokianvirran ylittävän maantiesillan ja vuonna 1903 valmistunut uusi sähkövoimalaitos, josta tuli alueen yksi vahvimmista vetovoimatekijöistä. Sähköntuotanto houkutteli alueelle ulkopuolisia teollisia toimijoita, kuten Helsingissä aiemmin toimineen Suomen Gummitehdas Osakeyhtiön. Viestiyhteyksiä ulkopuolelle parannettiin vetämällä puhelinlinja tehtaalta Tampereelle. Nokia sai myös oman rautatieaseman vuonna 1895 Pori–Tampere-radon valmistuttua, joka paransi paperitehtaan saavutettavuutta materiaalikuljetusten näkökulmasta. (Nokian kaupunki. Nokian historia.)

Suuren teollisuusyrityksen paikkakunnalle saapumisen ja sen voimakkaan laajenemisen myötä väki siirtyi maataloustöistä tehtaalle töihin. Siirtymä vauhdittui erityisesti 1900-luvun alussa, mikä johti mäkitupalaiusten määrän kasvuun. Maatiloja tuli myös myyntiin. Paperitehdas oli aktiivinen maakaupoissa ja osti esimerkiksi vuonna 1906 Ilkan tilan. Nokian säteritilan ja Jyränmaan rälssitilan tehdas oli ostanut jo aiemmin. Maatalous taantui edelleen 1920- ja 1930-luvuilla, jolloin osia perintötiloista ostettiin rakennusmaaksi ja nokialaiset teollisuusyritykset hyödynsivät tilaisuutta kasvattamalla maaomaisuuttaan. (Ahola 2010, 15.)

Paperi- ja kumitehtaan ympärille muodostunut teollinen pohja houkutteli alueelle etenkin kenkä- ja vaateteollisuutta. Tuottihan kumitehdas itsekin kumista valmistettuja kalosseja. Esimerkiksi Attilan Jalkinepäällystystehdas toimi hetken Nokialla ja vuonna 1915 Lindbergin kenkätehdas aloitti toimintansa. Nansoa edeltänyt Nokian Kutomo- ja Värjäys Osakeyhtiö perustettiin 1920-luvulla. Muutakin teollisuutta sijoittui alueelle, muun muassa Elektrometallurgiska Ab:n rautasulatto toimi paikkakunnalla vuoteen 1920 saakka. (Nokian kaupunki. Nokian historia.)

Teollisuuspohja laajeni 1930-luvun lamaan mennessä kaikkiaan kahdeksaan tehtaaseen, joissa työskenteli 1700 työntekijää. Tehdastyöläisten elämänmeno houkutteli alueelle kauppaa ja Nokiasta muodostui liike- ja pankkielämän keskus. Puuhiomo perusti paikkakunnalle ensimmäisen kaupan jo 1872, mutta yksityiset kaupat menestyivät sitä paremmin. Paperitehtaan ja kumitehtaan väliin syntyi kaupallisia palveluita, kuten Nokia-yhtiön perustama tori. Toinen keskus syntyi juna-aseman ympärille, jossa sijaitsi posti-, lennätin- ja pankkipalvelut. (Ahola 2010, 16.)

Tehtaat olivat hankkineet itselleen laajat maaomistukset, mikä antoi niille samalla mahdollisuuden huolehtia omien työntekijöiden asunnontarpeesta. Yhtiöt jopa lainoittivat omatoimisia asuntorakentajia. Sen ansiosta Nokialle saatiin houkuteltua ulkoakin työntekijöitä. Tehtaat myös huolehtivat myös peruspalveluista, jotka kunta otti 1900-luvulla omalle vastuulle. Tehtaiden avustamana paikkakunnalle rakennettiin lääkärintalo ja sairaala. (Ahola 2010, 16–17.)

Laajentuneen paikkakunnan rakentaminen vaati keskitettyä ohjausta. Nokia-yhtiön isännöitsijä Ingwald Sourander aloitteesta kunta laadittiin asemaakaavan Nokian keskusta-alueelle 1920-luvulla. Kaavaa laadittiin yhtiön tuella ja suunnittelijaksi palkattiin arkkitehti Harald Anders. Kunta ei hyväksynyt kaavaa, mutta se ei estänyt sen toteutumista käytännössä: olihan Nokia-yhtiö paikkakunnan suurin maanomistaja ja se suostui myymään voimalansa tuottamaa sähköä vain heille, jotka suostuivat noudattamaan kaavaa. (Ahola 2010, 17.)

Nokian muututtua kauppalaksi 1938, alueen keskustaa yritettiin kehittää uudelleen. Kauppala tilasi asemakaavan suunnittelutyön arkkitehti Otto-livari Meurmanilta. Hänen suunnittelutyönsä pohjana oli alueen maantiede, rakennettavuus ja taloudellisuus. Meurman halusi eriyttää asuinalueet ja tehtaiden varastoalueet selkeästi toisistaan. Virkistysalueiden yhtäjaksoisuuteen kiinnitettiin myös huomiota. Kauppalan keskus torialueineen määrättiin Kylmänojan pohjoispuolelle, jossa kokoojakadut risteävät, mutta torikauppa ei paikalla koskaan lähtenyt käyntiin. (Ahola 2010, 18–19.)

Sotien aikoihin keskustan pääliikenneväylien liikenteenvälitystä haluttiin lisätä. Pääliikenneväylien ajonopeutta kasvatettiin, minkä seurauksena poikkiteiden määrää supistettiin ja säilyneiden Nokianvaltatien kanssa risteävät tiet Meurman suunnitteli leveämmiksi.

Sotien aika vauhditti teollistumista muun muassa niin, että SOK päätti siirtää Viipurissa sijainneen myllyn Nokialle rautatievarteen. Sodan aikana valtio perusti Nokialle lentokonemoottoritehtaan, jossa tuotekehitys on nykyisin siirtynyt traktorien moottoreihin. Nokian sahan entisellä alueella toimii nykyisin Nokian Panimo -virvotusjuomatehdas. (Nokian kaupunki. Nokian historia.)

Sotien jälkeen nokialaiset tehtaot, kauppala ja seurakunta luovuttivat rintamamiehille, sotaleskille sekä sotainvalideille omakotitontteja pitkällä vuokrasopimuksella. Tontteja luovutettiin yhteensä 250 kappaletta ja omakotitalolähiöt sijoitettiin keskustan ympärille. Tehtaot auttoivat tilannetta tarjoamalla omia tyyppiirustuksia. Rakentaminen hiljeni keskustassa ja siirtyi 1940- ja 1950-luvuilla reuna-alueiden uusille asuinalueille. Kerrostalohankkeita käynnistettiin Poutuntielle, Kauppakadulle, Korkeenmäenkadulle ja Kyyninkadulle. (Ahola 2010, 19–20.)

Painopiste siirtyi uudelleen keskustaan 1960-luvulla, kun keskustaa lähdettiin uudistamaan kauppalanarkkitehti Aarno Hakasen asemakaavamuutoksen myötä. Tämän muutoksen myötä liikekeskusta sijoittui nykyiselle paikalleen Pirkkalaistorin ja Välikadun alueelle. (Ahola 2010, 22.)

3.2 Nokian väestörakenne

Yli vuosisadan kestänyt teollistuminen on edellyttänyt paljon työvoimaa, minkä seurauksena Nokian asukasluku on kasvanut voimakkaasti. Asukasluvun kasvua on vauhdittanut myös Tampereen kehitys, sillä valtatie 12:n sijoittuminen aivan Nokian keskustan läheisyyteen ja rautatieasema Pori–Tampere-radalla on mahdollistanut joustavan työssäkäynnin kunnan ulkopuolellakin. Vuonna 1973 valmistunut silta Pyhäjärven yli muodostanut tieyhteyden Nokian ja Pirkkalan välille, mikä on niin ikään laajentanut työssäkäyntialuetta.

Vuonna 1940 Nokiolla asui 10 066 asukastaja ja sotien jälkeen asukasluku oli kasvanut jo 15 376 asukkaaseen (1950). Asukasluku on ollut sittemmin tasaisessa kasvussa. Tilastokeskuksen mukaan Nokian väkiluku oli vuonna 2017 kaikkiaan 33 322 asukasta, joten Nokia on Pirkanmaan toiseksi suurin kunta heti Tampereen jälkeen. Selkeä enemmistö nokialaisista asuu taajamissa, sillä kaupungin taajama-aste oli 91,4 prosenttia vuonna 2017. Tarkalleen ottaen suurin osa asukkaista asuu Tampereen keskustaajamassa, joka ulottuu Nokian lisäksi muidenkin Tampereen lähikuntien alueelle. Tampereen toiseksi suurin taajama on Siuro (2736 asukasta) ja kolmanneksi suurin taajama on Tottijärvi (209 asukasta). (Kuntien avainluvut 2017.)

Asuntokuntia Nokiolla oli 15 192 kappaletta vuonna 2017. Suurin osa nokialaisista asuu rivi- ja pientaloissa, sillä tällaisten asuntokuntien osuus kaikista asuntokunnista oli 60,4 prosenttia. Omistusasuminen on myös Nokiolla yleistä, sillä vuokra-asunnossa asuvien asuntokuntien osuus oli 23,3 prosenttia.

Nokialaisista 60,7 prosenttia on 15–64-vuotiaita. Tätä vanhempien asukkaiden osuus on 19,8 prosenttia ja nuorempien 19,5 prosenttia.

Esimerkiksi Tampereeseen verrattuna Nokiolla asuu suhteellisesti enemmän nuoria. Vuokralla asuminen on selvästi harvinaisempaa ja rivi- ja pientaloissa asuminen yleisempää. Rivi- ja pientaloasuminen ja omistusasunnossa asuminen ovat Nokia myös valtakunnan keskiarvoon verrattuna yleisempää.

Nokian kaupungin teollinen historia vaikuttaa edelleen kuntalaisten työllistymiseen, vaikka kaupungin kehitykseen eniten vaikuttaneen paperitehtaan merkitys ei olekaan enää suuri. Kaupungin suurimmat työnantajat ovat (Nokian kaupunki. Tilastotietoa.):

- Nokian kaupunki, 2 058.
- PSHP/Pitkäniemen sairaala, 875.
- Agco Power Oy, 760.
- Nokian Renkaat Oyj, 878.
- Nokian Raskaat Renkaat Oy, 252.
- Purso Oy, 232.
- Patria Aviation Oy, 200.
- Oy Essity Finland Ab, 200.
- Pirkanmaan Osuuskauppa, 183.
- Rengaslinja Oy, 104.

Yrityksen nimen perässä oleva luku osoittaa yrityksen työllistämien työntekijöiden lukumäärää. Nokian kaupungissa asuvien työikäisten määrä on 15 922 kappaletta ja työttömyysaste on 7,7 prosenttia. Nokiolla sijaitsevista työpaikoista 34,2 prosenttia sijoittui jalostukseen ja palvelusektorin osuus oli 63,4 prosenttia. Alkutuotannon työpaikkoja oli vain prosentin verran.

3.3 Nokian kaupungin brändi

Nokian kaupungin imagoa ja sen kehittämiseen tähtäviä suunnitelmia arvioitiin Kuntaliiton vuonna 2005 julkaisemassa kirjassa *Kuntabrändin kehittäminen: analyysi suomalaisten kaupunkiseutujen imagotyöstä kilpailukeinona: mitä uutta vaaditaan seutujen markkinoinnilta uudessa EU:ssa*.

Kaupungin johdon haastatteluihin perustuvassa analyysissä todettiin, että Nokia ei koe olevansa matkailullisesti erityisen vetovoimainen keskus, minkä takia matkailuun ei ole panostettu kaupungin taholta ja vuonna 2005 nähtiin panostusten

olevan ennemminkin supistumassa kuin kasvamassa. Pyhäjärven rannalla sijaitseva Nokian Eden-kylpylä on itse vastuussa omasta markkinoinnistaan. Maatila-matkailun kehittäminen nähtiin kuitenkin yhtenä tulevaisuuden mahdollisuutena. (Rainisto 2005, 64–65.)

Nokian kaupungin imago on saanut selkeää nostetta samaa nimeä käyttävistä yhtiöistä tai tuotteista. Esimerkiksi Nokian matkapuhelimet ja matkaviestinteknologia sekä Nokian Renkaiden talvirenkaat ovat lisänneet kaupungin tunnettuutta sekä luonut positiivisia mielleyhtymiä. Kaupungin ei ole itse tarvinnut panostaa brändityöhön tai tunnettavuuteen, koska väestö on kasvanut pitkään ja väestörakenne on keskimääräistä vakaammalla pohjalla alle 15-vuotiaiden korkean osuuden ansiosta. Kuntabrändianalyysin perusteella Nokia on myös halukas panostamaan nuoriin, sillä kaupungin iskulauseeksi oli suunnitteilla *Lasten Nokia*, jonka pohjalta kehitetty kulttuuritarjonta voisi houkuttaa lapsiperheitä kaupunkiin. (Rainisto 2005, 69.)

Nokian selkeisiin vahvuuksiin luettiin sijainti Tampereen lähistöllä. Erinomaisten yhteyksien ansiosta Tampereen vetovoimaisuuden kasvun toivotaan hyödyttävän myös Nokiaa. (Rainisto 2005, 68.)

Lasten Nokia -iskulauseen ei koettu olevan tehokas yritysmarkkinoinnissa, jota varten on ehdotettu esimerkiksi *Vihreä Nokia* –teemaa, joka kuvastaisi vahvan teollisuuskaupungin siirtymistä uuteen aikakauteen. (Rainisto 2005, 69.)

Nokian kaupunki otti tammikuussa 2019 käyttöön uuden tunnuksen, sloganin ja visuaalisen ilmeen, joissa otettiin huomioon vuonna 2017 vahvistettu kaupungin uusi strategia kilpailukyvyn ja kaupunkimarkkinoinnin kehittämiseksi. Brändistrategian ydinviestiin on kiteytetty ”Nokian kaupungin ainutlaatuisuus osana Pirkanmaata ja keskeisintä kaupunkiseutua.” Visuaalisessa ilmeessä korostetaan kasvua sekä sijoittumista vesistöjen ääreen. (Nokian kaupunki. Brändistrategia.)



TÄÄLLÄ SYNTYY TTA.

Kuvio 5. Nokian uudistetussa brändi-ilmeessä korostetaan sijoittumista vesistöjen äärelle. (Nokian kaupunki. Brändistrategia)

Brändistrategiassa korostetaan kaupungin lähistöllä sijaitsevia vesistöjä, rantoja ja koskia. Nokian kaupunki aikoo myös kehittää rantojen hyödyntämistä rakentamis- ja viihtymismahdollisuuksiin panostamalla. Tavoitteena on kehittää ranta-alueita helposti kaupunkilaisten saavutettaviksi ja laadukkaiksi kokonaisuuksiksi. (Nokian kaupunki. Brändikirja.)

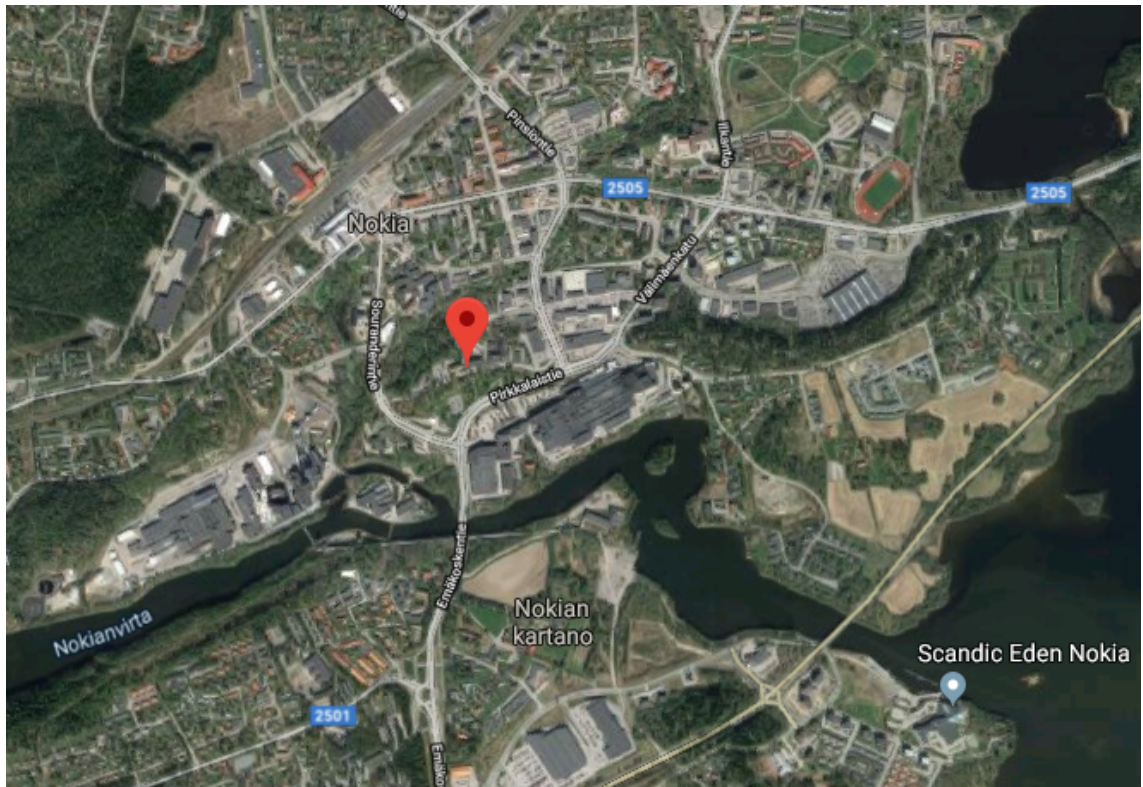
Nokian kaupungin strategiassa *Elinvoimainen, ekologinen Nokia 2027* nostetaan esiin neljä kärkihanketta. Ensimmäinen kärkihankkeista liittyy elävän ja elinvoimaisen keskustan kehittämiseen ja toinen on vesialueiden hyödyntämiseen panostaminen. Kaupunki aikoo myös sujuvoittaa joukkoliikennetkaisuja sekä tuoda tarjolle uusia yritysalueita. Tavoitteena on olla Pirkanmaan paras yritys-kunta. (Nokian kaupunki. Uusi Nokia 2027.)

3.4 Keskusta-alueen analyysi

Nokian kaupunki sijaitsee Pirkanmaalla Pyhäjärven ja Tampereen itäisen osan reunalla. Kaupungin keskusta sijoittuu selkeästi Pyhäjärven ja Kuloveden yhdistävän Nokianvirran pohjoisrannan puolelle. Samalla rannalla sijaitsevat myös Nokian Renkaiden tuotantolaitos sekä Essity Finlandin paperitehdas. Kuten Kaupungin historia –luvusta tuli ilmi, ovat kaksi edellä mainittua tehdasta vaikuttaneet

olennaisesti kaupungin kehittymiseen maatalousvaltaisesta keskittymästä teollisuuskaupungiksi.

Kaupunkiin keskittynyt teollisuus on edellyttänyt osaavaa työvoimaa, minkä takia niin asuminen kuin oppilaitoksetkin ovat sijoittuneet tehtaiden läheisyyteen. Infrastruktuuriakin kehitettiin aikoinaan tehtaiden vaatimusten mukaisesti, joten keskusta muodostui nykyiselle sijainnilleen teollisuuden ohjaamana. Käytännössä kaupungin keskusta sijoittuu tehtaiden ja rautatien väliin. Varsinainen ydinkeskusta rajoittuu idässä Souranderintiehen, etelässä Pirkkalaistiehen, joka jatkuu lännessä Välimäenkatuna. Pohjoisessa keskusta rajoittuu Maununkatuun ja Tuuliharjankatuun.



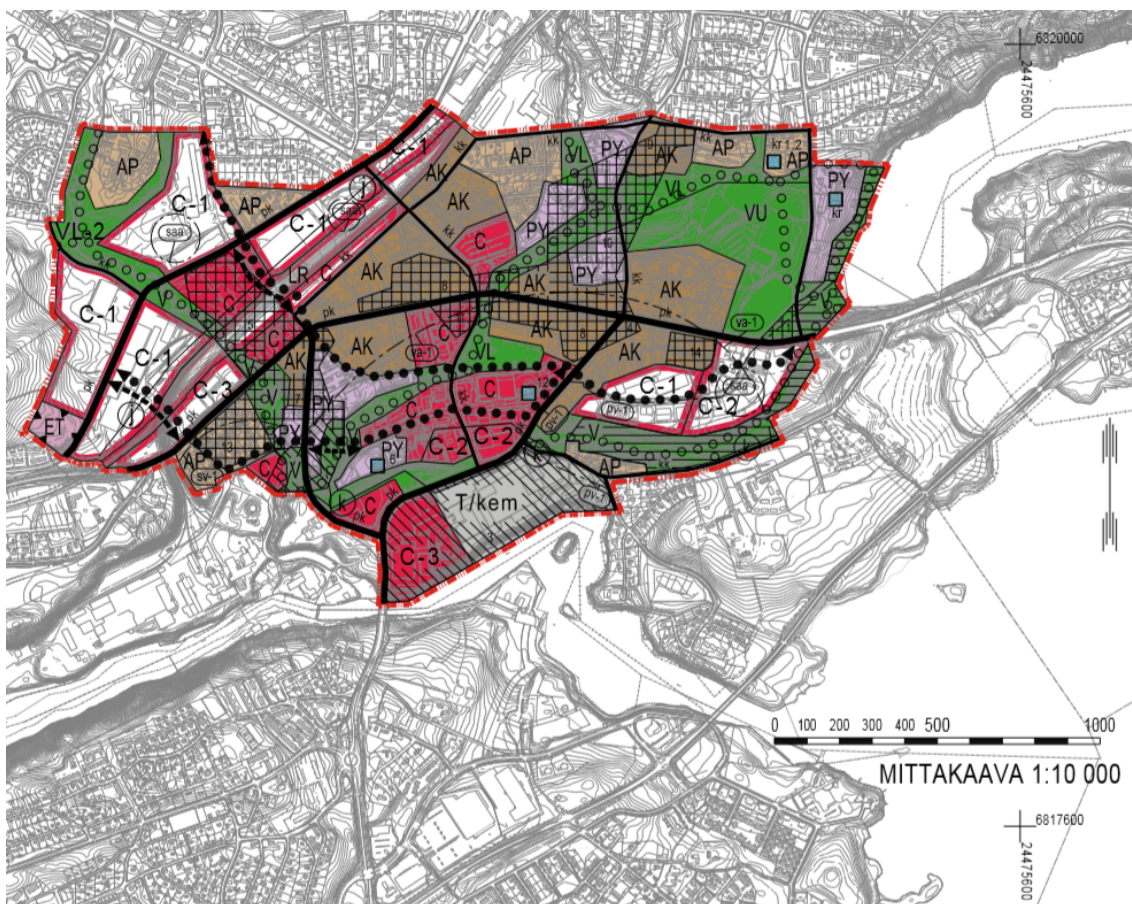
Kuvio 6. Nokian keskustan alue Google Maps –verkkopalvelun satelliittikuvassa. (Google Maps Nokia)

Rajauksen sisäpuolelle jäävälle kohtalaisen pienelle alueelle jäävät Nokian kaupungin terveyskeskuksen sairaala, Nokian kaupungintalo, Harju Center –liikekeskus, K-Supermarket, Nokian uimahalli, Pirkkalaistori, Nokian pääkirjasto ja useita katutasossa toimivia kaupan alan palveluita. Aluetta halkovat laajat ja puustoiset

viheralueet. Keskustan kauppojen kanssa kilpailevat Emäkosken eteläpuolella sijaitsevat K-Citymarketin, Lidlin ja Tokmannin muodostama kauppakeskittymä sekä Nokian valtatievarrella sijaitseva Prisma.

Keskustaa ympäröivät laajat rivi- ja pientaloalueet sekä Nokianvirran eteläpuolelle sijoittunut kauppakeskittymä. Kerrostaloasunnot ovat sijoittuneet keskustan pohjoispuolella kulkevan Nokian valtatievarren molemmille puolille.

Nokianvirran rantoja kaupunkilaisten yhteisenä virkistymisalueena ei ole käytännössä hyödynnetty lainkaan, koska teollisuus on historiallisista tekijöistä johtuen varannut keskustan ranta-alueet omaan käyttöönsä. Rantaa myötäileviä puistoalueita, katuja tai julkista uimarantaa ei ole tehdasympäristön välittömässä läheisyydessäkään, vaan rannat on kaavoitettu joko pientaloasumiseen tai tarkemmin määrittelemättömiksi virkistysalueiksi, jollaisina ne ovat jääneet metsittyneen näköisiksi. Julkinen uimaranta kuntoilupolkuineen löytyy kuitenkin Vinhusjärveltä Nokian valtatievarren läheltä, mutta paikka on kovin etäinen Nokian keskustasta. (Nokian kaupunki. Keskustan osayleiskaava 2030.)



Kuvio 7. Nokian keskustan osayleiskaava 2030:n kaavakartta. (Nokian kaupunki. Keskustan osayleiskaava 2030)

Yleismerkinnöidyt viheralueet (V tai VL) ovat kuntataloudellisesti edullisia, sillä niiden suunnitteluun tai ylläpitoon ei tarvitse juurikaan resursseja. Toisin on puistoalueilla, joiden rakentamista ja kehitystä ohjataan puistosuunnitelman kautta. Suunnitelmallisuuden puutteen takia yleismerkityillä viheralueilla on vaarana metsittyä puutteellisen hoidon takia. Pimeiksi metsittyneet alueet eivät ole erityisen houkuttelevia oleskelupaikkoja.

Nokian keskusta-alueen viheralueet on merkitty voimassa olevassa osayleiskaavassa joko kaavamerkinnöillä V tai VL. Erityisesti kaupungintalon puoli keskustan viheralueista ovat metsittyneitä ja hoitamattoman näköisiä, minkä takia se ei vaikuta kovin kiinnostavalta oleskelupaikalta ja vähentää keskustan vetovoimaisuutta. Keskustan kiinnostavuutta lisää kuitenkin Pirkkalaistorin pohjoispuolelta löytyvä Poutunpuisto, joka on yleiskaavassa merkitty merkinnällä VL. Alue on hoidetun ja suunnitellun näköinen, minkä lisäksi sitä tarjotaan yleisötapahtumien

ja ohjatun toiminnan järjestämispaikaksi. Alueen itäosasta löytyy lapsiperheille tarkoitettuja leikkipaikkoja. Koirien ulkoiluttamiseen tai puistokuntoiluun sopivaa paikkaa Poutunpuistosta ei kuitenkaan löydy. (Nokian kaupunki. Poutunpuisto.)

Viheralueiden ympäristöpsykologisten vaikutusten tutkimus on herättänyt viime vuosina kasvavaa kiinnostusta. Kasvillisuuden ja luonnonaiheiden on todettu rauhoittavan ja rentouttavan kaupunkiympäristössä asuvia ihmisiä, jotka ovat alituisesti alttiina erilaisille ärsykeille, kun kaupat tai yritykset kilpailevat jatkuvasti kulluttajien huomiosta. Jalkasen (2017, 228) mukaan viheralueet, puistot, puurivit ja yksittäiset puutkin auttavat ympäristön hahmottamisessa. Ihmiset pitävät eniten puoliavoimista maisemista, jossa on toisistaan eri tavoin poikkeavaa kasvillisuutta. Lisäksi paikat, joista avautuu pitkälle ulottuvat maiset, koetaan miellyttävänä. (Jalkanen 2017, 228.)

Jalkanen (2017, 228) huomauttaa lisäksi, että ulkona oleminen on tärkeää kaikenikäisille. Lapset esimerkiksi oppivat uusia asioita, saavat kokemuksia ja heidän motoriikkansa kehittyy. Vanhusten tapauksessa luonnonläheisyys auttaa heitä pysymään virkeinä. Kasvillisuus vaikuttaa ihmisiin kokonaisvaltaisesti eri aistien kautta: ne ovat värikkäitä, tuoksuvat ja houkuttelevat pöriseviä hyönteisiä luokseen. Vesi koetaan samalla tavalla moniaistisesti: valon välke pinnassa, aaltojen äänet, kosteus, tuoksut ja monipuolinen vesielämä tekevät vesialueista arvostettuja ympäristöjä. Viheralueet ja vesistöt tarjoavat myös lohtua (Jalkanen 2017, 229).

Läpikulkupuistomainen Poutunpuisto sisältää pienen vesiaiheen sekä puuistuksia, joten se vastaa edellä mainittuihin ihmisten luonnollisiin tarpeisiin. Luonnonmukaisuus ja luonnonläheisyys ovat arvoja, joita arvostetaan kaikissa Pohjoismaissa. (Jalkanen 2017, 229.)

Aukioiden ja torien luonteeseen vaikuttaa sitä ympäröivien rakennusten ja rakenteiden käyttötarkoitus sekä tapa, jolla rakennukset rajaavat aukiota. Nokian keskustasta löytyvä Pirkkalaistori on pieni aukio, joka rajoittuu yhdeltä sivulta ohi menevään ja pohjoista kohti laskevaan Härkitiehen ja kahdella pitkällä sivulla on liikerakennuksia sekä K-Supermarket-päivittäistavarakauppa. Liikerakennusten

palvelutarjontaan kuuluvat apteekki, Kotipizza, hammaslääkäri, parturikampaamoja ja pankki. Kesäisin torilla on lisäksi torikauppiaita ja jäätelökoju. Eräästä liikerakennuksesta löytyy myös kahvila, mutta se ei ole Pirkkalaistorilla, vaan osoittaa viereiselle kadulle.

Härkitien laidasta löytyy viheristutuksia ja penkkejä. Korkeista lehtipuista ja matalista havupensaista koostuvat istutukset on rajattu kivimuurein, joita kaupunkilaiset käyttävät sekundäärisinä istumapaikkoina. Apteekin kohdalla on lisäksi Pirkkalaistorille nousevat rappuset, jotka niin ikään voisivat toimia sekundäärisinä istumapaikkoina, mutta katseltavien maisemien puute vähentää niiden käyttöä tässä tarkoituksessa.

Nokian kaupunki on kehittynyt voimakkaasti toisen maailmansodan jälkeen teollisuuden vetämänä. Samaan aikaan yhteiskunta autoistui, joten kaupunkirakenteessa on selvästi havaittavissa se, että kaupunki on suunniteltu autoilevia kaupunkilaisia ajatellen. Keskustan alueelta ei löydy käytännössä yhtäkään katua, joka oli luonteeltaan kävelypainotteinen. Lisäksi kaupungin keskustan ja sen alueella olevien palveluiden tavoittaminen etäisyyksien takia autoiluun kannustavaa. Kadut ovat myös pitkiä ja suorja, jotka ovat tyypillisiä autoilun näkökulmasta suunnitelluille kulkureiteille.

Teollinen historia näkyy kaupunkikuvassa yleisemminkin. Keskusta on rakenteeltaan mosaiikkimainen, joka on syntynyt teollisen yhdyskunnan kehittyessä kaupungiksi ja sen keskustaksi. Sykliin mukaan kehittyneen kaupungin alueelle on laadittu useita suunnitelmia ja laajoja asemakaavoja, joista on toteutunut yleensä vain pieniä osia. Toteutukseen asti ovat menneet yleensä kadut ja rakennukset, mutta vain harvoin kokonaisina yhtenäisinä kortteleina. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 8.)

4 NOKIAN KESKUSTA ROPELLIN MYÖTÄ

4.1 Uudistamistarve ja tavoitteet

Nokian kaupunki järjesti vuonna 2015 arkkitehtisuunnittelukilpailun, jonka tavoitteena oli kehittää ideoita keskusta-alueen elinvoimaa lisääviä maankäyttöratkaisuja. Kilpailun voittanutta ehdotusta oli tarkoitus hyödyntää keskusta-alueen kaavoittamisen tukena. Suunnitteluehdotusten toivottiin myös tarjoavan ratkaisuja, miten keskustan palveluverkkoa voidaan kehittää yksityisten ja julkisten palveluiden osalta. Keskustaan haluttiin myös nykyistä enemmän asuinrakennuksia sekä työpaikkoja. Kilpailuun osallistui neljä kutsuttua arkkitehtitoimistoa, joista Arkkitehdit Anttila Rusanen Oy:n ehdotus *Ropelli* todettiin parhaimmaksi. (Nokian kaupunki. Keskustan arkkitehtuurikilpailu.)

Arkkitehtuurikilpailun kohteena olevan keskustan pinta-ala on noin 1,5 neliökilometriä ja tällä alueella asuu noin 2500 asukasta. Kilpailutehtävässä annettujen määritysten mukaan Nokian kaupunki etsii ratkaisua, joka tukee kaupungin tavoitetta lisätä keskustan asukasmäärää 5000 henkilöllä vuoteen 2040 mennessä. Asukaslisäyksestä noin 30 prosenttia ohjautuisi ydinkeskustaan. Kaupunki haluaa myös eheyttää hajanaisesti sijoittuneita kauppapalveluita. Rautatieaseman ympäristöä halutaan niin ikään kehittää tavalla, joka yhdistää sen luontevasti osaksi Nokian keskustaa ja mahdollisesti jalostaa siitä keskitetty juna-, bussi- ja taksiasemat kattava matkakeskus. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 6.)

Samaan aikaan kun tavoitteena on keskusta-alueen asukasmäärän kolminkertaistaminen nykyisestä, halutaan keskusta-aluetta kehittää kävelypainotteisemmaksi. Kaupunki hakee yleisemminkin liikenneratkaisuja, jotka lisäävät joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen osuutta. Keskustamaisten kortteleiden syntyminen edellyttää myös rakenteellisia pysäköintiratkaisuja, vaikka nykyinen paikoitusnormi edellyttääkin runsaasti autopaikkoja ja voi siten johtaa hankalasti toteutettaviin ratkaisuihin. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 14.)

Ympäristöön kytkeytyvyyttä voi parantaa niin ikään nykyisestä liikenteellisillä ratkaisuilla. Esimerkiksi Harjun rinteessä näkyvä kirkko luo odotuksia keskustaan saapumisesta. Nykyisellään harjun ohi kulkeva Nokianvaltatie johdattaa kulkijan kuitenkin keskustan ohi juna-asemalle, jolloin reitti Pirkkalaistorin ympäristön kaupalliseen keskukseen ei ole looginen. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 12.)

Viheralueiden osalta kilpailutehtävässä mainitaan, että viheralueiden kytkeytyvyyttä laadukkaana verkostona halutaan kehittää. Uutta kaupunkikuvaa halutaan samanaikaisesti sitoa vanhaan teollisuusperinteeseen. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 7.)

4.2 Ropelli-ehdotuksen kuvaus

Arkkitehtuurikilpailun määritysten ja tavoitteiden pohjalta Arkkitehdit Anttila Ruusanen Oy:n loi *Ropelli*-nimisen ehdotuksen, jossa huomioidaan keskustan tulevaisuuden kannalta keskeiseksi päämääräksi liikekeskustan elinvoiman turvaamisen. Ehdotuksessa keskustaa haluttiin myös kehittää vetovoimaseksi asumisen ja viihtymisen kaupunkiympäristöksi, joka on houkutteleva asuin- ja työympäristö eri sukupolville ja erilaisille kotitalouksille. Viheralueita kehitetään muun muassa muokkaamalla vesiuomia keskustatoimintojen painopisteessä näkyvämmäksi teemaksi ja viihtymisen paikoiksi. (Nokian kaupunki. Nokian kaupunki Ropelli.)



Kuvio 8. Nokian keskustan suunnittelukilpailuun osallistuneen Ropelli-ehdostuksen havainnekuva. (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2015c)

Tavoitteiden saavuttamiseksi ydinkeskustan hiipuvia ja tehottomia liikekiinteistöjä tiivistetään ja ydinkeskustan kaupunkikuvallista hahmoa selkiytetään rajaamalla se pääkatuverkkoon sekä viheralueisiin. Keskustan ydin siirtyisi Poutunpuiston ja Pirkkalaistorin väliin Välikadulle, josta muodostetaan pitkänomainen tori eli niin sanottu *lange markt*. Välikatu toimisi käytännössä eri liikennemuodot yhdistävällä *shared space* –periaatteella, joka olisi suljettavissa yleisötapahtumien ajaksi ajoneuvoliikenteeltä. Nykyisen Pirkkalaistorin tilalle toteutettaisiin asuin- ja liikeraentamisen jalankulkukortteli, mikä alleviivaa keskustan muuttumista kävelypainotteiseen suuntaan. Alueen liikennejärjestelyt muuttuisivat Poutunpuiston kohdalla niin, että Tuuliharjankatu poistetaan kokonaan ja vapautunut tila varataan asuinrakentamiseen. Ydinkeskustan palveluihin kuuluisivat myös uusi kirjasto sekä puiston yhteydessä toimiva uimahalli, jonka ympärille rakennettaisiin koulu sekä hyvinvointipalveluiden kortteli. (Nokian kaupunki. Ropelli.)

Keskustan toiseksi ytimeksi on kaavailtu nykyisen juna-aseman tilalle rakennettava matkakeskus, joka yhdistäisi luontevasti juna-, bussi- ja taksiliikenteen toisiinsa. Matkakeskusta ei haluta jättää muusta keskustasta irralliseksi kokonaisuudeksi, vaan se yhdistetään Välikadun ja Poutunpuiston ympäristöön kävely-painotteisella Maununkadulla. Asema-alueen kehittäminen antaa samalla mahdollisuuden liittää junaradan pohjoispuoli tiiviimmin keskustaan lisäämällä alueen alikulkuja. Matkakeskuksen välittömään läheisyyteen ehdotetaan leveää jalkankulkijoille ja pyöräilyyn soveltuvaa raittiakselia, joka jatkuisi etelässä Maununkatuna ja pohjoiseen Nanson historiallisten tehdasrakennusten ohi kohti Alhonnaityä. (Nokian kaupunki. Ropelli.)

Edellä mainittuihin historiallisiin tiloihin sijoittuisi pieniä päivittäispalveluja, kaupungin virastoja sekä erilaisia työn ja vapaa-ajan tiloja, kuten kuntosaleja, musiikin harrastetiloja sekä työhuoneita. (Nokian kaupunki. Ropelli.)

Emäkosken sillan viereen muodostunut keinotekoinen saari eli niin sanotusta Tehdassaaresta muodostetaan Ropellissa joustavakäyttöinen kaupunkialue sellaisille toiminnoille, joita olisi vaikea järjestää liikekeskustassa. Saarikortteliin voisi sijoittua matkailun ja vapaa-ajan palveluita, kuten köysiratoja hyödyntävä seikkailupuisto, kevytrakenteinen laiturikylpylä sekä venesatama. Paikalla jo olevia teollisuuskiinteistöjä ei purettaisi ainakaan kokonaan, vaan niitä hyödynnetään kulttuurin ja vaihtuvien tapahtumien tiloina. (Nokian kaupunki. Ropelli.)

4.3 Nokian kaupungin arvio Ropellista

Arkkitehtuurikilpailun palkintolautakunta päätti yksimielisesti valita Nokian keskustan suunnittelukilpailun voittajaksi ehdotuksen *Ropelli*. Lautakunnan perusteluiden mukaan Ropelli ”täyttää parhaiten kilpailulle asetetut tavoitteet. Ehdotuksessa esitetään alueelle laadukas, toimiva ja joustava ratkaisu, jossa on huomioitu hyvin alueen vetovoimatekijöitä ja muodostettu selkeä ja kaupunkimainen kytkeytyminen ympäröivään rakennettuun ympäristöön ja viheralueisiin.” (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 22.)

Arvostelupöytäkirjassa kiitetään uuden matkakeskuksen ja Pirkkalaistorin muodostamaa kahden ytimen mallia, jotka yhdistyvät matkakeskuksesta alkavaan ja uuteen keskuspuistoon päättyvään kävelypainotteiseen väljään Maununkatuun. Ehdotuksen selkein vahvuus on sen kokonaisrakenteessa, jossa eri osa-alueet on saatu yhdistettyä luontevasti toisiinsa. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 17.)

Lautakunta kuitenkin kritisoi suunnitelmaa siitä, että Välikadun ja matkakeskuksen ympäristö jäävät toisistaan irrallisemmiksi kuin muissa kilpailuun osallistuneissa ehdotuksissa. Lisäksi Maununkadulle olisi toivottu tiiviimpää rakentamista, joka olisi mahdollistanut liiketoimintojen sijoittumisen kadun varrelle. Arvostelussa kuitenkin ymmärretään, etteivät kaikki paikat voi olla kaupallisesti aktivoituja uskottavalla tavalla. Suunnitelma ei myöskään estä Maununkadun tehokkaampaa rakentamista. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 17.)

Ropellissa Pirkkalaistorin nykyiset toritoiminnot siirtyisivät Välikadulle rakennettavaan *lange markt* –tyyppiseen pitkänomaiselle torille, joka olisi kaikkien kulkeumuotojen jakama, mutta se voitaisiin tarvittaessa sulkea ajoneuvoliikenteeltä tapahtumien ajaksi. Arvostelupöytäkirjassa myönnetään Pirkkalaistorin heikosti näkyvän sijainnin olevan nykyisellään ongelma. Torin siirtäminen Välikadulle keskuspuistoa ja kävelypainotteisen Maununkadun läheisyyteen voisi ratkaista näkyvyysongelman. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 17.)

Arvostelulautakunta piti koulun esittämistä keskustaan kiinnostavana näkökulmana. Sille voi myös olla tarvetta, sillä kolmannes tavoitellusta asukasmäärän lisäyksestä tulisi sijoittumaan keskustaan. Lautakunta pitää kuitenkin koulurakennuksen ja sen yhteyteen rakennettavien pelikenttien sijoittamista muualle keskustaan realistisempänä. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 17.)

Tehdassaaren ja Nokianvirran alue pohdituttaa eniten arvostelulautakuntaa, sillä se vaikuttaa olevan ehdotuksessa muusta keskustasta irrallaan oleva kokonaisuus. Visuaalisesti alue näyttäisi kytkeytyvän keskustaan viheralueiden kautta, mutta toiminnallinen jatkuvuus puuttuu. Tehdassaaren pohjoispuolelle on esitetty tapahtuma-alue ja saarella voisi toimia köysiratapuisto. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 18.)



Kuvio 9. Ropelli-ehdotuksen viherverkostot. (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2015b)

Keskustaa ympäröivä ja sitä halkovan yhtenäisen viherverkon toteutus saa myös lautakunnalta kiitosta. Etenkin radan pohjoispuolella viherverkoston todettiin toimivan hyvin, kun korttelit jäsentyivät selkeiksi ja kaupunkimaisiksi kokonaisuuksiksi. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 18.)

Ehdotuksen toteuttamiskelpoisuutta lisää olennaisesti se, että Ropelli on kehitetty nykyinen katuverkosto huomioon ottaen. Nokianvaltatiehen on kuitenkin suunniteltu muutoksia, jotka lisäävät liikenteen ohjautumista uuteen matkakeskukseen tehtaan sisäänkäynnin sijaan. (Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja, 18.)

4.4 Ropellin analyysi

Nokian kaupunki on kehittynyt 1800-luvun maatalousvaltaisesta ja kartanoiden ympärille muodostuneesta yhteisöstä nopealla tahdilla teollisuuskaupungiksi, joka talouden ja yhteiskunnan muutosten vauhdittama etsimässä itselleen uutta identiteettiä. Brändistrategiansa mukaisesti kaupunki haluaa selvästi profiloitua nykyaikaiseksi kehittyväksi palvelukaupungiksi, jossa kuka tahansa voi löytää tapoja viihtyä, asua ja tehdä töitä.

Kaupungin visuaalisessa ilmeessä korostetaan alueen lähistöltä löytyviä vesistöjä, jotka eivät nykyisellään kuitenkaan näy mitenkään erityisesti Nokian keskustassa. Tätä selittää Nokianvirran ääreen sijoittunut teollisuus.



Kuvio 10. Nokianvirran reunaan sijoittunut teollisuus estää rantojen käytön yleisinä alueina. (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2015b)

Keskustan arkkitehtuurikilpailun voittanut ehdotus *Ropelli* pyrkii tuomaan esiin veden keskustan yhtenä elementtinä. Ehdotuksessa esitetään nykyisten vesiuomien muokkaamista tavalla, joka toisi ne paremmin esiin viheralueilla. Vesi on moniaistillinen elementti, joka edistää oikein hyödynnettynä ihmisten viihtyvyyttä ja rentouttaa. Lisäksi suunnitelmassa ehdotetaan, että Tehdassaareen ympäristöön rakennettaisiin puistomainen tapahtuma-alue, jossa olisi liikunnallisiakin aktiviteetteja, kuten viime vuosina muissa kaupungeissa yleistynyt köysiratapuisto. Tapahtuma- ja aktiviteettikonaisuus ohjaisi ihmisiä kaupungin teollisen historian syntysijoille.

Teollisuuden sijoittuminen Nokianvirran pohjoisrannalle hankaloittaa olennaisesti joen hyödyntämistä kaupunkilaisten virkistyskäytössä. Toisaalta Tampereen Tammerkosen alue on osoitus siitä, etteivät teollinen ympäristö ja puistoalueet ole mitenkään toisiaan poissulkevia ympäristöjä, vaan ne ovat sovitettavissa hyvin yhteen.

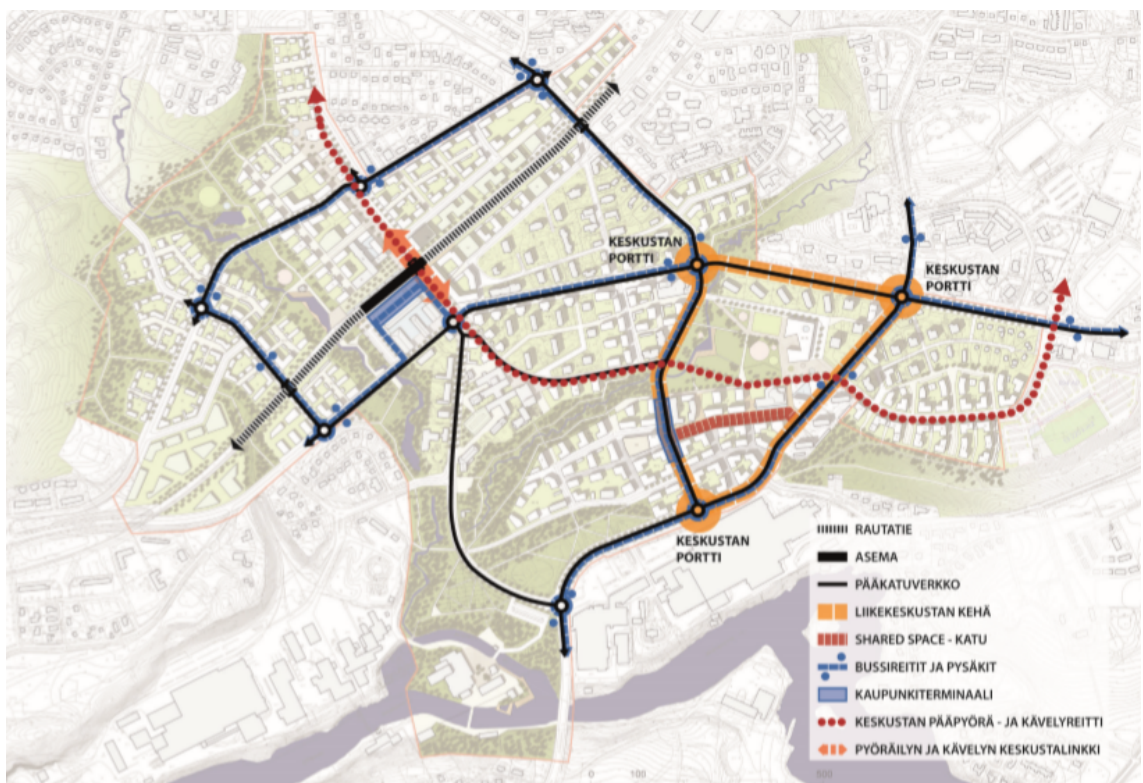
Yleisesti ottaen *Ropelli* ei muuta Nokian keskusta-alueen viheralueiden käyttöä suuresti, vaan suunnitelma on laadittu nykyisten viheralueiden ja rakennetun ympäristön pohjalta. Poutunpuistoa ehdotetaan kuitenkin laajennettavaksi ja sen yhteyteen voitaisiin tuoda koulu palloilukenttineen, joiden suomat aktiviteettimahdollisuudet lisäävät puiston käyttöä eri ikäpolvissa. Aktiviteetit ja tapahtumat kun vetävät puoleensa lisää ihmisiä ja synnyttävät näin spontaaneja uusia tilanteita Gehlin ajatusten mukaisesti. Koululaisten pihaleikit välituntisin voisivat innostaa esimerkiksi vanhemmat ikäluokat tulemaan puistoon arkipäivisin. Lähistölle suunnitellut kävelypainotteiset kadut siirtävät autoliikenteen ydinkeskustan laitamille ja näin rauhoittavat keskuspuistoa.

Koulun sijoittaminen keskustaan on perusteltua, sillä keskustan asukasmäärää halutaan kasvattaa nykyisestä sen elinvoiman elvyttämiseksi. Lisäksi keskustassa sijaitsee kaupungin urheilu- ja kulttuuripalveluita, kuten uimahalli ja kirjasto. Talvikaudella Pirkkalaistorin tai Välikadun muuntamista ulkojääksi voisi myös

harkita, jolloin koululaisten ei tarvitsisi siirtyä koulupäivän aikana juurikaan ulkoisten palveluiden käytön takia. Koulun tuoma elämä kaupungilla ja julkisissa palveluissa ovat omiaan aktivoimaan muitakin kaupunkilaisia näiden palveluiden pariin.

Liikenteellisesti koulu aiheuttaa kuitenkin ongelmia, sillä keskusta-alueella ollaan kehittämässä autoilusta kevyeseen liikenteeseen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää autoilun ohjausta pois keskustasta, eikä koulun sijoittaminen tue tätä tavoitetta. Keskustan rauhallinen liikenne mahdollistaisi kuitenkin koululaisten jättämisen pois kyydistä turvallisesti hieman kauempanakin. Järjestely olisi kuitenkin toteutettava niin, ettei Nokian Renkaiden työntekijöiden liikenne häiriköidy.

Keskuspuiston alueen rauhoittamista tukee kuitenkin erillisen matkakeskuksen kehittäminen nykyisen juna-aseman ympäristöön. Keskus nivoisi yhteen kaikki julkisen liikenteen muodot eli junaliikenteen, bussiliikenteen ja taksiliikenteen. Yhdistetty matkakeskus sujuvoittaa olennaisesti Nokialle saapuvan matkaajan siirtymistä jatkoyleydelle ja vastavuoroisesti tekee juna-asemasta helpommin lähestyttävän Nokialta lähtevälle. Liityntäliikenne saattaa lisätä matkakeskuksen kaupallisten palveluiden käyttöä.



Kuvio 11. Ropelli-ehdotuksen suunniteltu liikenneverkko kytkeytyy nykyiseen katuverkkoon. (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2015b)

Matkakeskus yhdistyy luontevasti Nokian kävelypainotteiseen keskustaan kevyelle liikenteelle tarkoitetun Maununkadun kautta. Matkakeskuksen ohi ja junaradan alta katu jatkuu pohjoiseen niin ikään kevyelle liikenteelle tarkoitettuna väljänä katuna. Maununkadun viihtyvyyttä tukee väljä rakenne sekä kadunvarrelle lisättävät istutukset. Maununkatu koostu ehdotuksessa yhdestä kaarteesta ja kahdesta noin 200 metriä pitkästä suorasta. Kadun mutkittelevuutta olisi tarpeen lisätä, sillä liian pitkä näkemä luo puuduttavan vaikutelman kävelymatkasta. Kahden keskuksen yhdistävänä katuna Maununkatu on otollinen paikka kaupunkilaisten väliselle kohtaamiselle, sillä kadulla liikutaan pääasiassa kävellen tai pyörällä.

Ehdotus ei katujen osalta muutoinkaan liioin tue kävelemiseen siirtymistä, sillä se on kehitetty aiemmin mainitulla tavalla nykyisen autoiluun tarkoitetun katuverkoston päälle. Viihtyvyyttä ja rytmitystä on kuitenkin haettu lisäämällä katujen varsille runsas määrä istutuksia.

5 POHDINTA

Opinnäytetyön tavoitteena oli analysoida Nokian kaupungin nykytilaa kaupunkisuunnittelun näkökulmasta ja ottaa huomioon paikkakunnan teollisen historian vaikutus siihen. Analyysissa otettiin huomioon kaupungin vahvuuksia, mutta niiden lisäksi kiinnitettiin huomiota heikkouksiin tai parannusta kaipaaviin seikkoihin.

Analyysin pohjana hyödynnettiin tanskalaisen kaupunkiarkkitehti Jan Gehlin näkemyksiä siitä, millainen on hyvä kaupunki ja miten se käytännössä rakentuu. Tavoitteena on luoda asumisympäristöjä, joissa ihmiset viihtyvät. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, ettei tällaisten asuin ympäristöjen rakentaminen ole täysin yksinkertaista. Viihtyvyyden lisäksi kaupunkisuunnittelussa tulee ottaa huomioon sujuva liikkuminen ja työssäkäynnin edellytykset. Autoilu onkin muodostunut yhdeksi suurimmista kaupunkielämää rasittavaksi ilmiöksi, vaikka se yksilötasolla mahdollistaa vapaamman elämän.

Nokian kaupunkikeskustan nykytilan analyysin lisäksi opinnäytetyössä tarkasteltiin Jan Gehlin näkemysten toteutumista vuonna 2015 teetetyssä kaupunkiarkkitehtuurisuunnitelmassa. Kaupungin nimeämä arvostelulautakunta valitsi voittajaksi *Ropelli*-nimisen ehdotuksen.

Ropellissa painottuu selvästi ihmiselle luonnollisemmat kulkutavat, kuten kävely ja pyöräily. Autoilua on ohjattu keskustaa ympäröiville kaduille. Lisäksi keskustaa aktivoidaan sijoittamalla sinne koulu, palloilukenttä ja kattavia torialue. Kaupungin puistoaluetta laajennetaan ja Nokianvirta kytketään kaupunkielämään tapahtuma-alueen ja köysiratapuiston avulla.

LÄHTEET

Ahola, T. 2010. Nokian kaupunki 2010: Keskustan osayleiskaava. Kulttuuriympäristöselvitys. Viitattu 10.4.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2019/01/Kulttuuriymparistonselvitys-Keskustan-osayleiskaava.pdf>.

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy. 2015a. Ropelli. Viitattu 8.4.2019 https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/11/ROPELLI_havainnekuvia-2.pdf.

– 2015b. Ropelli – Havainnekuvia. Viitattu 8.4.2019 https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/11/ROPELLI_selostus.pdf.

– 2015c. Ropelli – Kokonaissuunnitelma. Viitattu 10.4.2019 https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/11/ROPELLI_kokonaissuunnitelma.pdf.

– 2015d. Ropelli – Otteita korttelialueista. Viitattu 8.4.2019 https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/11/ROPELLI_otteita-korttelialueista.pdf.

Descouens, D. 2015. Ponte de l'Aseo (Venice). Wikimedia Commons. Viitattu 23.4.2019 [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ponte_de_l%27Aseo_\(Venice\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ponte_de_l%27Aseo_(Venice).jpg).

Ehrenström, N. 1781. Nokianvirta. Jyväskylän yliopisto. Viitattu 10.4.2019 <https://jyx.jyu.fi/hande/123456789/21284>.

Gehl, J. 2006. Life Between Buildings. 6. painos. Kööpenhamina: The Danish Architectural Press.

– 2010. Cities for People. Washington: Island Press.

Freitelson, D. 2012. Tourists at Trevi Fountain, Rome, Italy. Wikimedia Commons. Viitattu 23.4.2019 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trevi-tourists.jpg>.

Google Maps. Nokia. Viitattu 11.4.2019 <https://goo.gl/maps/DsnALsVhVtP2>.

Hall, E. 1990. The Hidden Dimension. New York: Anchor Books.

Helsingin kaupunki. Usein kysyttyä. Viitattu 30.3.2019 <http://www.yleiskaava.fi/yleiskaava/usein-kysyttya/>.

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengard, C. 2017. Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. Helsinki: Rakennustieto.

Lojander, G. 1893. Nokia. Museokeskus Vapriikki. Viitattu 10.4.2019 <https://www.finna.fi/Record/siiri.urn:nbn:fi-vapriikkihttp%253A%252F%252Fwww.profiium.com%252Farchive%252FArchivedObject-48AF1EAC-DDBE-D2B8-64AD-0AC4FD31B3AA>.

Luotola, J. 2014. "Linnunpaska-arkkitehtuuri" suututtaa professoria - Elefanttienkin viihtymisestä ollaan kiinnostuneempia kuin ihmisten. Tekniikka&Talous

7.11.2014. Viitattu 30.3.2019 <https://www.tekniikkatalous.fi/innovaatiot/2014-11-07/Linnunpaska-arkkitehtuuri-suututtaa-professoria---Elefanttienkin-viihtymisestä-ollaan-kiinnostuneempia-kuin-ihmisten-3256946.html>.

MDI 2019. Suomessa on 20 vuoden kuluttua vain kolme kasvavaa kaupunki-seutua. Viitattu 30.3.2019 http://www.mdi.fi/content/uploads/2019/02/220219_vaestoennuste_yhteenveto.pdf.

Nokian kaupunki. Brändikirja. Viitattu 30.3.2019 https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2019/01/Nokian_kaupunki_Brandikirja_2019.pdf/.

Nokian kaupunki. Brändistrategia. Viitattu 30.3.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/nokia-tietoa/brandistrategia/>.

Nokian kaupunki. Keskustan arkkitehtuurikilpailu. Viitattu 8.4.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maan-kaytto/keskustan-arkkitehtuurikilpailu/>.

Nokian kaupunki. Keskustan osayleiskaava 2030. Viitattu 30.3.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/08/Keskustan-osayleiskaava-2030.pdf>.

Nokian kaupunki. Nokian keskustan suunnittelukilpailu: Arvostelupöytäkirja. Viitattu 8.4.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2017/11/Keskustakilpailun-arvostelupoytakirja.pdf>.

Nokian kaupunki. Nokian historia. Viitattu 30.3.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/nokia-tietoa/nokian-historia/>.

Nokian kaupunki. Tilastotietoa. Viitattu 30.3.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/nokia-tietoa/tilastotietoa/>.

Nokian kaupunki. Uusi Nokia 2027. Viitattu 30.3.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/strategia-ja-hankkeet/uusi-nokia-2027/>.

Nokian kaupunki. Poutunpuisto. Viitattu 8.4.2019 <https://www.nokiankaupunki.fi/vapaa-aika/kulttuuri/kulttuuritilat/poutunpuisto/>.

Rainisto, S. 2005. Kuntabrändin kehittäminen: analyysi suomalaisten kaupunki-seutujen imagotyöstä kilpailukeinona: mitä uutta vaaditaan seutujen markkinoinnilta uudessa EU:ssa. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Rantanen, K. 2016. Paperin ja kalossien kaupunki. Nokian kaupunki. Viitattu 30.3.2019 <https://peda.net/nokia/ops/perusopetus/liitteet/kulttuuripolku/6-luokka/pjkkothn:file/download/fdbc8ac891e6d07b77b208649b73e572d8d61dbc/opetusmateriaali%20A4%20nettiversio.pdf>.

Tilastokeskus. Kuntien avainluvut 2017. Viitattu 30.3.2019 <http://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2017&active1=536>.