

NUMMELAN UUSI NAAPURUSTO

Opiskelijoiden visioita Länsiradan
asemaseudun yhteyteen
rakentuvalle asuinalueelle
Nummelassa



Toim. Mari Vaattovaara, Jussi Jännes and Mikko Posti

NUMMELAN UUSI NAAPURUSTO

Opiskelijoiden visioita Länsiradan
asemaseudun yhteyteen
rakentuvalle asuinalueelle
Nummelassa

Toim. Mari Vaattovaara, Jussi Jännes & Mikko Posti

Helsinki Institute of Urban and Regional Studies (Urbaria)

University of Helsinki 2026

Sisällysluettelo

Unelmista ja teorioista konkreettiseen paikkaan – visioita uudesta naapurustosta	3
Suunnitelma Vihdin uudelle naapurustolle	5
Kohtaamisten kaupunki	18
Nummelan aseman kehittäminen: Aseman ympäristö epävarman kasvun oloissa	29
Mitä naapurusto voisi olla? Uusi näkökulma Vihdin Nummelassa	37

Unelmista ja teorioista konkreettiseen paikkaan – visioita uudesta naapurustosta

Mari Vaattovaara, kaupunkimaantieteen professori ja kaupunkitutkimusinstituutti Urbarian johtaja, Helsingin yliopisto

Tämä julkaisu kokoaa Helsingin yliopiston maisteritason Urban Planning – Utopias and Realities -kurssin tuloksia. Kurssilla tarkasteltiin sitä, millaisia mahdollisuuksia syntyy, kun teoreettinen ajattelu, mielikuvitus ja todelliset suunnittelukontekstit tuodaan yhteen.

Kurssin lähtökohtana toimi konkreettinen paikka: Vihdin Nummela ja sinne suunnitteilla oleva uusi asema Länsiradan varrella. Aseman ympäristö tarjoaa poikkeuksellisen kiinnostavan suunnittelutilanteen – mahdollisuuden pohtia, millainen uusi naapurusto voisi syntyä tilanteessa, jossa liikennehanke, maankäytön kehittäminen ja kunnan tulevaisuuden kasvunäkymät kohtaavat. Kurssin tavoitteena oli tarkastella, miten tulevaisuuden naapurustoja voidaan ajatella, suunnitella ja perustella – ei ainoastaan nykyisten suunnittelukäytäntöjen ja -kehysten sisällä, vaan myös niiden ulkopuolella.

Kurssin teoreettinen viitekehys rakentui useista kaupunkisuunnittelun klassisista ja ajankohtaisista näkökulmista. Keskeisenä inspiraation lähteenä toimi Simin Davoudin ajattelu utopioista suunnittelun välineenä. Davoudin mukaan utopiat eivät ole valmiita ihannekaupunkeja, vaan ajattelun työkaluja, joiden avulla voidaan kyseenalaistaa vallitsevia oletuksia ja avata uusia näkökulmia kaupunkien tulevaisuuteen.

Toisena keskeisenä lähtökohtana kurssilla tarkasteltiin Clarence Perryn klassista ajatusta naapurustoyksiköstä. Perryn ajattelussa naapuruston keskiössä ei ole liikenteen solmukohta vaan sosiaalinen ydin – koulujen, yhteisten tilojen ja arjen palvelujen ympärille rakentuva paikallinen elämä. Kurssilla tätä ajatusta sovellettiin siten, että asema nähtiin saavutettavana liikkumisen solmukohtana, mutta varsinainen naapuruston keskus saattoi sijaita siitä erillään, kävelyetäisyyden päässä. Ajattelun tukena hyödynnettiin myös ReUrbia-tutkimuksessa esiin nostettuja näkökulmia lähiöiden ja uusien naapurustojen kehittämiseen, joissa korostuvat muun muassa saavutettava viherrakenne, asumisen monimuotoisuus, inhimillinen mittakaava sekä paikallisten palvelujen merkitys arjen toimivuudelle.

Opiskelijat työskentelivät pienryhmissä ja laativat omat visionsa uuden naapuruston rakenteesta, mittakaavasta ja elämästä. Työssä hyödynnettiin suunnitteluteorian lisäksi opiskelijoiden omia kokemuksia erilaisista kaupunkiympäristöistä sekä visuaalisia esimerkkejä paikoista, joita he pitivät toimivina, kiinnostavina tai inspiroivina.

Monissa töissä keskeiseksi teemaksi nousi naapuruston sosiaalinen ydin. Useissa visioissa asema nähtiin ennen kaikkea liikkumisen solmukohtana, kun taas naapuruston varsinainen keskus sijoittui siitä hieman erilleen. Yhdessä ehdotuksessa naapuruston sydämenä toimi puisto aseman läheisyydessä – avoin yhteinen tila keskellä metsäistä ympäristöä, jossa kohtaavat ulkoilureitit, oleskelupaikat ja arjen liikkuminen. Ratkaisu muistuttaa Clarence Perryn ajatusta naapurustoyksiköstä, jossa yhteinen tila kokoaa paikallisen elämän yhteen. Samalla se heijastaa Jane Jacobsin ja Kevin Lynchin esiin nostamia näkökulmia kaupunkitilan merkityksellisyydestä: paikat, jotka ovat helposti saavutettavia, tunnistettavia ja arjen käytössä, voivat muodostua ympäristön todellisiksi keskuksiksi.

Toinen opiskelijatöissä vahvasti esiin noussut näkökulma liittyi luonnonympäristön merkitykseen. Nummelan maisemaa – metsiä, kallioita ja korkeuseroja – tarkasteltiin monissa visioissa lähtökohtana, jonka ympärille uusi naapurusto voisi rakentua. Luonto nähtiin paitsi ekologisena resurssina myös arjen hyvinvoinnin ja paikkakiintymyksen lähteenä.

Yllättävänä, mutta useissa töissä esiin nousseena teemana tarkasteltiin myös turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Joissakin visioissa opiskelijat pohtivat, miten ympäristön mittakaava, tilojen näkyvyys ja julkisten tilojen aktiivinen käyttö voivat vahvistaa turvallisuuden kokemusta. Näissä pohdinnoissa naapuruston suunnittelua lähestyttiin periaatteilla, jotka muistuttavat CPTED-ajattelua (Crime Prevention Through Environmental Design), jossa ympäristön selkeys, luonnollinen sosiaalinen valvonta ja elävät julkiset tilat nähdään keskeisinä turvallisuuden rakentajina.

Kaikki opiskelijatyöt eivät kuitenkaan tarkastelleet asemanseutua pelkästään visionäärisesti. Yksi ryhmistä lähestyi aluetta kriittisemmästä näkökulmasta vertaamalla sitä muihin vastaaviin asemanseutujen kehittämishankkeisiin Suomessa. Vertailu osoitti, että uusien asemanseutujen kehitys ei aina etene alkuperäisten kasvuodotusten mukaisesti. Tämän analyysin pohjalta työ nosti esiin kysymyksen siitä, millaisin edellytyksin uusi asema voi synnyttää elinvoimaisen naapuruston. Ratkaisuksi ehdotettiin suunnittelutapaa, joka perustuu vaiheittain etenevään rakentamiseen ja joustavaan mitoitukseen. Alueen perusrakenne – katuverkko, viheralueet ja keskeiset julkiset tilat – tulisi suunnitella niin, että se toimii myös tilanteessa, jossa rakentaminen etenee hitaasti ja toteutuu aluksi vain osittain. Rakennusten mittakaava ja tonttijako voisivat mahdollistaa sekä pienimuotoisen että tiiviimmän rakentamisen, ja alueen keskeiset paikat olisivat toimivia jo varhaisessa vaiheessa. Tällainen lähestymistapa korostaa suunnittelun resilienssiä – kykyä mukautua erilaisiin tulevaisuuksiin.

Kurssiin sisältyi vierailu Vihdissä, jossa opiskelijat pääsivät tutustumaan alueeseen paikan päällä. Kurssin päätteeksi tulokset esiteltiin Vihdin kunnassa järjestetyssä seminaarissa. Opiskelijaryhmillä oli mahdollisuus esitellä visionsa kunnan johtoryhmälle sekä keskeisille maankäytön suunnittelun ammattilaisille. Tilaisuus tarjosi harvinaisen mahdollisuuden keskustella suoraan käytännön suunnittelutyöstä vastaavien toimijoiden kanssa, ja se muodostui opiskelijoille poikkeuksellisen hienoksi ja inspiroivaksi kokemukseksi.

Tässä julkaisussa esitellyt työt eivät ole valmiita suunnitelmia tulevalle aseman yhteydessä olevalle naapurustolle. Ne ovat pikemminkin teorian, kokemuksen ja paikallisen kontekstin pohjalta syntyneitä tutkimuksellisia ja visionäärisiä ehdotuksia. Juuri tällaisessa vuoropuhelussa teorit muuttuvat työkaluiksi ja konkretiaksi. Kiitos Vihdin kunnan johtaja, johtoryhmä ja maankäytön asiantuntijat mahdollisuudesta.

Ryhmä 1: Miklas Kuoppala, Kerttu Mäcklin, Lotta Puodinketo

Suunnitelma Vihdin uudelle naapurustolle

1. Tausta

Suunnitellessamme Vihdin aseman uutta ympäristöä lähdimme liikkeelle ihmislähtöisestä kaupungista. Rajasimme suunnitelmamme tulevien ja olemassa olevien katujen väliin. Visiomme sijoittuu lähinnä siis Läntisen kokoojakadun, Pohjoisen kokoojakadun ja Pillistöntien sekä tulevan aseman ja radan väliselle alueelle (kuva 1). Valitsimme tulevan radan pohjoispuolen visioomme, koska sen voi yhdistää paremmin olemassa olevan infran ja palveluiden kanssa ja radan eteläpuolta voi puolestaan kehittää sen jälkeen, kun tiedetään, miten projekti on lähtenyt menestymään.



Kuva 1. Visiomme tulevasta asuinalueesta aseman yhteyteen.

Ajatuksemme ihmislähtöisestä kaupungista pohjautuu Jan Gehlin teokseen "Cities for People" (2010). Gehl esittelee teoksessaan kaupunkisuunnittelua, jossa kaikki tehdään ihmisen mittakaavassa. Gehlin

(2010) mukaan ihmisen mittakaava on tunnettava läpikotaisin, jotta pystytään todella toteuttamaan unelma elävästä, turvallisesta, käveltävästä ja terveellisestä kaupungista. Siksi ihmisen toiminnallisten ominaisuuksien ja sisäänrakennettujen tapojen, kuten aistien toiminnan sekä liikkumisen tavat ovat ensisijaisia tärkeitä huomioida myös suunnittelussa. Tilan laatu, mittakaavat ja ulottuvuudet ovat tärkeitä ominaisuuksia, kun halutaan rakentaa kaupunkia ihmiselle (Gehl, 2010). Visiossamme emme keskity kokonaiseen kaupunkiin, mutta sovellamme Gehlin teoriaa pienempään mittakaavaan. Suunnittelemamme alue ympäröi aseman läheisyyteen sijoitettua puistoa, jolloin rakennuskanta ikään kuin suojaa asukkaiden yhteistä olohuonetta. Aivan kuten Portofino, joka on käpertynyt kotoisesti lahdenpohjukkaan ja jossa maisema pysyy ihmisen mittakaavassa (Gehl, 2010).

Vältämme visiossamme suljettuja sisäpihoja ja suuria kortteleita sekä leveitä autoteitä, jotta valitsemassamme mittakaavassa mahdollistettaisiin yhtenäinen kaupunkitila, esteettömät näkymät, lyhyet etäisyydet ja kasvokkain tapahtuva liike, joita Gehl (2010) pitää hyvän kaupunkielämän edellytyksinä. Ihmiselle on myös ominaista liikkua verkkaisesti suoraan eteenpäin (Gehl, 2010), minkä vuoksi haluamme luoda alueelle tämän mahdollistavaa kaupunkitilaa puistomaisen kävelykadun muodossa. Toisten ihmisten näkeminen ja kuuleminen tarjoavat ihmiselle kaikissa olosuhteissa tietoa, ymmärrystä ja inspiraatiota (Gehl, 2010). Siksi haluamme, että alue pysyy avoimena ja talojen asukkaiden toiminta ei sulkeudu pelkästään oman rakennuksen piiriin. Haluamme kuitenkin välttää liian suuria aukeita tiloja ja isoja rakennuksia, jotka viestivät Gehlin (2010) mukana persoonattomasta, muodollisesta ja viileästä kaupunkiympäristöstä. Emme siis halua uudelle alueelle Brasíliamaista mittakaavaa, jossa kaupunkitilat ovat liian suuria ja hahmottomia, kadut liian leveitä, pitkiä ja suorina ja viheralueet suuria kenttiä (Gehl, 2010). Tyhjien tilojen välttämistä voidaan perustella myös Gehlin (2010) reunaefektiksi kutsumalla ilmiöllä, jossa ihminen pysähtyessään siirtyy sivuun ja etsii paikan, jossa selän taakse jää jotain. Avoimien kortteleiden tarkoitus ei siis ole luoda tyhjiä ja avoimia tiloja, vaan ne täytetään esimerkiksi taskupuistoilla, leikkipuistoilla, viljelypalstoilla ja muilla yhteiseen toimintaan kutsuvilla elementeillä. Visiossamme tuomme Gehlin (2010) ajatusta esiin myös kapeina katuina, jotka eivät kuitenkaan muodostu turvatomiksi kujiksi rakennuskannan pysyessä tarpeeksi matalana sekä rakennusten julkisivujen pysyessä ”aktiivisina”, monipuolisina ja kiinnostavina.

Toinen teos, joka antaa teoreettista pohjaa visiollemme, on Clarence Perryn ”The Neighbourhood Unit” (1929). Perryn naapurustomallista olemme poimineet omaan visioomme etenkin ajatuksen kaupungin sosiaalisesta ytimestä ja naapurustosta, jolla on jonkinlaiset rajat. Perryn mallissa aluetta rajaa suuret väylät, mutta visiossamme haluamme pysyä vielä enemmän Gehlin (2010) kaltaisessa ihmisen mittakaavassa. Valitsemassamme aluetta rajaavat kokoojakadut sekä Pillistöntie ja tuleva asema siten, että ne ovat helposti ylitettävissä ja katkaistavissa. Tarkastelemme kriittisesti suurien väylien aiheuttamaa sulkeutuneisuutta ja alueiden eriytymistä toisistaan niiden takia. Kapeat kadut on helpompi ylittää suojateiden ja ylikulkusiltojen avulla, kuin suuret väylät. Perryn (1929) mallissa sosiaalisen sydämenä toimii koulu, joka palvelee noin 750–1500 perhettä alueella. Visiossamme sosiaalinen sydän ei ole kuitenkaan koulu vaan aseman läheisyyteen sijoitettava puisto, josta on hyvät kulkuyhteydet muualle alueelle. Puistoa ympäröi myös palvelut ja sen yhteydestä lähtee liikkeelle kävelykatu, joka kuljettaa palveluita kohti asuinalueita.

Perryn (1929) mallissa naapurustojen pinta-aloista 10 % on puistoja. Haluamme korostaa puistomaisen alueen tärkeyttä taskupuistojen muodossa, joita sijoitetaan tasaisin välimatkoin asuinalueelle. Perry (1929) tuo esille myös naapuruston sisäisen liikenneverkon rakenteen tärkeyden. Liikenneverkon on

siis oltava verkostomainen, kytkeytynyt ja alueen sisäiseen tarpeeseen suunniteltu, jolloin vältetään läpiajoliikenne (Perry, 1929). Perryn teoriasta eroten, sijoitamme kaupallisia palveluita sosiaalisen sydämen ääreen, jolloin ne ovat kauempana rinnakkaisista naapurustoista, mutta sujuvien yhteyksien ja pienen mittakaavan ansiosta ne ovat edelleen saavutettavissa naapuruston parhaimmassa sijainnissa. Lisäksi suuremmat ostoskeskusmaiset kaupallisia palveluita tarjoavat toiminnot sijoitetaan kauemmas sosiaalisesta sydäimestä, jolloin ne palvelevat muita naapurustoja, eivätkä luo autoriippuvuutta naapuruston ytimeen.

Näiden kahden suuren teoksen pohjalta olemme valinneet visiollemme kolme kantavaa teemaa, jotka ovat **yhteisöllisyys, turvallisuus ja virkistys**. Perustelemme visiotamme myös esimerkeillä muista maista sekä kaupungeista ja olemme käyttäneet apuna muun muassa Rambollin Vihti-Nummelan asemanseudun ideasuunnitelmaa (2023) ja Etelä-Nummelan osayleiskaavaa (2023). Näistä kerromme lisää ”Aineisto ja inspiraationlähteet” -luvussa. Lisäksi visiomme sisältää ehdotuksia aseman ympäristöön nousevan uuden alueen brändille ja markkinoinnille. Ajattelemme Simin Davoudin (2023) tavoin, että voimme käyttää visioitamme rajoittamattomana ja suunnitella aluetta siitä näkökulmasta, että muuttaisimme sinne itsekkin.

2. Aineisto ja inspiraation lähteet

Rambollin ideasuunnitelma (2023) ja Vihdin osayleiskaava (2023) mainittiin jo tukena työllemme, ja niistä saimme lähinnä alueellisia rajoituksia mahdollisuuksillemme, ja näkemyksiä siitä, millaista aluetta on yleisesti katselmoitu. Haluamme, että suunnitelmamme on realistinen, vaikei taloudellisesta näkökulmasta olisikaan Vihdin kunnalle helpoin realisoida. Clarence Perryn ”naapurustoyksikkö” (1929), joka ei tietysti ollut täysin hänen omaa käsialaansa, tukee meidän ajatustamme asuinalueesta, jossa autoliikenne ohjataan alueen reunoille, ja alueen omavaraisuus on korkealla tasolla. Korostamme samalla sitä, että on tärkeää linkittää palveluntarpeissakin uutta aluetta nykyiseen Nummelan keskustaan, jotta alueiden välisen julkisen liikenteen tarve on myös korkeammalla tasolla. Perry myös linjaa, että alueen pinta-alasta olisi hyvä olla 10 % puistoa/viheraluetta, mutta me pidämme sitä helpohkona tavoitteena, kun alue on valmiiksi lähes täysin metsää, ja viheraluetta sekä metsää voi yhdistää kevyen liikenteen väyliin. Jan Gehl ja ihmisen kaupunki (2010) on antanut meille hyviä ohjeita muun muassa siihen, miten tarkastella jalankulkua, lisätä alueen turvallisuutta ja miten jakaa katutila. Tärkeimpinä mainintoina kävely positiivisena kokemuksena aluesuunnittelun kautta ja liikenneturvallisuuden lisääminen liikenneohjauksen ja erilaisten katutyöppien kautta.

Ympäristöministeriön Kansallisen luonnon virkistyskäytön strategiasuunnitelman väliarviointi (2026) antaa meille näkemystä siihen, millä tavalla Suomessa halutaan hyödyntää luontoa ihmisen hyväksi, ja millaisia asioita luonnossa pidetään tärkeinä ja hyödyllisinä - ja nimenomaan miten 2030 strategia on toteutunut. Tärkeitä asioita ovat esimerkiksi luontolähtöisten menetelmien käyttöönotto kunnissa, esimerkiksi varhaiskasvatuksessa lasten luontosuhteen ja -taitojen vahvistamiseksi. Lisäksi mainitsemisen arvoista on tavoite parantaa edellytyksiä saavuttaa vilkkaasti käytettyjä luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintökohteita julkisia ja muita kestäviä liikenneyhteyksiä käyttäen. CPTED-malli

(kts. Turvallisuus) näyttää meille eri tapoja, miten ottaa alueen eri turvallisuuskuvia huomioon, ja turvallisuus onkin meille tärkeä teema tässä työssä.

Saimme ideoita suunnittelun tueksi myös Re:Urbia -tutkimuksen tuloksista (Vaattovaara ym., 2023), joissa korostettiin viittä nykysuunnittelussa peittoon jäänyttä tärkeää suunnittelun ulottuvuutta. Haluammekin keskittyä ensisijaisesti alueen sisäisten tarpeiden toteuttamiseen ja kiinnittää huomiota erityisesti jo aiemminkin mainittuun mittakaavaan, sosiaaliseen moninaisuuteen ja alueen sisäiseen liikenteeseen. Haluamme huomioida ja arvottaa myös lähivirkistymisen mahdollisuuksia enemmän, ja tällä tavalla parantaa alueen viihtyvyyttä, asukkaiden hyvinvointia ja tukea sosiaalisia kohtaamisia. Alueella tulisi myös hyödyntää sekoittunutta rakentamisen tapaa, missä keskitytään alueen rakennuskannan monipuolisuuteen sekä erilaisten sosiaaliryhmien tarpeiden mukaiseen sekoittuneeseen asuntokantaan, näin taaten myös alueen moninaisuus ja eläväisyys. Alueen kaupallisten palveluiden sijoittaminen saavutettavuuden kannalta parhaimmille sijaintipaikoille on myös keskeisessä osassa mm. keskuksen suunnittelussa, jonne kaikkialta naapurustosta sekä sen ulkopuolelta, asemaa ja pysäköintipaikkoja hyödyntäen, pääsee helposti.

Meille helpoin tapa kuvitella uutta asemanseutua ja millainen ympäristö se voisi olla on ollut kuvien katsominen eri paikoista, ja viihtyisien naapurustojen muistelua esimerkiksi omilta matkoilta ja valokuvakansioista. Jakaessamme lempipaikoistamme kuvia alkoi muodostua tietynlaisia teemoja, jotka yhdistivät eri paikkoja, ja tietyissä paikoissa esiintyi monia arvostamiamme teemoja. Muun muassa Winnipegin ja useiden eurooppalaisten kaupunkien, kuten Kööpenhaminan, naapurustoissa löytyy hyviä pihakatuja, asukaslähtöistä viheraluesuunnittelua ja selkeitä pyöräilykaistoja. Halusimme tietenkin myös suomalaista inspiaraatiota, ja sitä löytyi vanhemmalta alueelta Maarianhaminasta (kuva 5), ja uudemmalta Vantaan Kartanonkoskelta sekä Ylä-Malmilta. Näissä pidämme rakennusten väreistä, pihojen asettelusta, viheralueiden runsaudesta sekä kevyen liikenteen huomioimisesta. Katsoimme myös, että hyvää mäkialuerakentamista on muun muassa Vasaramäellä, Viikinmäessä ja Kalevanharjulla.

3. Analyysi

Kategorisoimme eri lähteitämme sen mukaan, miten ne sopivat suunnittelemamme alueen mittakaavaan ja kontekstiin. Koska suunnitteluteoriat ovat hypoteeseja ennen implementoimista (Mehaffy et al., 2014), tavoitteemme on nimenomaan ottaa paloja eri paikoista, ja soveltaa niitä suunnitelmaamme. Jotkut tekijät, joita otamme huomioon, kuten kokoojakadut, rajaavat sitä, mitä haluamme tarkastella. Esimerkiksi, asemanseutu muistuttaa kokoojakatujen takia naapurustoa, jota Perry (1929) naapurustoajattelussaan tarkastelee, ja sen ollessa osa suomalaisiakin suunnitteluperiaatteita (Joutsiniemi & Vaattovaara, 2023) ajattelimme ottaa sen analysoitavaksi. Tuleva naapurusto on suhteellisen pienellä alueella, ja lähellä Nummelaa. Näin ajattelimme, että Gehl (2010) ja hänen ajattelunsa ihmisen mittakaavaan suunnittelusta sopii kohteeseemme. Autoista tulee melua, ne vaikuttavat negatiivisesti ilmanlaatuun ja parkkialueet sekä tiet vievät paljon tilaa. Mielestämme autoja voidaan hyödyntää hyvin niin, etteivät ne leikkaa kuitenkaan alueen läpi ollenkaan, ja parkkialueet sijoitellaan ajatellen ensisijaisesti jalankulkuympäristöä.

Yhdistämme laadullisen sisällönanalyysin valitsemastamme aineistosta omiin perusteltuihin mieltymyksiimme. Aluesuunnittelussa on aina mukana suunnittelijoiden ja päättäjien omat mielipiteet, joita perustellaan. Tärkeää on kuitenkin tarkastella dataa sen mukaan, miten voimme yhdistellä suunnittelumenetelmiä ja implementoida niitä meidän Vihtiimme. Tietyt asiat lähteissämme eivät mahdu meidän suunnittelemaalle alueelle. Otetaan esille, vaikka mikä on Perryn naapuruston keskiössä - koulu. Vihdin aseman alue on pieni, ja on lähellä jo suurta koulua, joten uutta ei heti kannata rakentaa ilman varmaa kysyntää. Löytyi kuitenkin hyvin sopivia teemoja. Perry näki jo vuosisata sitten, kuinka liikenne on jaoteltava paremmin myös kevyille liikkumismuodoille, joten se sopii tarkasteltuun mittakaavaan.

4. Visio

Yhteisöllisyys

Päämääränämmme on suunnitella aluetta niin, että yhteisöllinen ilmapiiri voisi muodostua luonnollisesti, ja alueella olisi vahva yhteisöllisyys, pienen kylän tunnelma sekä identiteetti. Tärkeintä on siis keskittyä oikean mittakaavan toteuttamiseen. Gehlin (2010) sanoin ”pieni mittakaava merkitsee kiinnostavaa, intensiivistä ja ”lämmintä” kaupunkia”. Kapeilla kaduilla tunnumme ja koemme ympäröivät rakennukset, ympäristön yksityiskohdat sekä ihmiset läheltä sekä suoraan intensiivisemmin kuin sellaisissa, joissa etäisyydet, julkiset tilat ja rakennukset ovat suuria (Gehl, 2010).

Yhteisöllisyys rakentuu vuorovaikutuksen kautta ja yhteisöllisyyden tunteen syntymiseen vaikuttaa se, kuinka hyvin tuntee kuuluvansa yhteisöön (Akkila ym., 2016). Tästä syystä emme esimerkiksi halua suunnitella alueelle pelkästään suljettuja sisäpihoja, vaan kannustaa avoimemmalla ja kutsuvalla ympäristöllä alueen lapsia leikkiin ja seikkailuun myös naapuritalojen lasten kanssa. Emme halua myöskään suuria autoteitä pirstaloimaan naapurustoa ja hankaloittamaan kohtaamisia.

Yhteisöllisyyden muodostumiseksi asukkaille on mahdollistettava fyysisten kohtaamispaikkojen kautta sosiaalinen kanssakäyminen asuinalueen muiden asukkaiden kanssa. Kolmannet paikat monella tavalla edesauttavat alueen asukkaiden sosiaalista kanssakäymistä ja mahdollistavat kohtaamisia asukkaiden välillä (Vaattovaara ym., 2023). Tällaisia kolmansia paikkoja ovat kaikki paikat kodin sekä työpaikan ulkopuolella, esimerkiksi erilaiset puistot, kahvilat, kirjastot sekä liikuntapaikat. Kolmannet paikat ovat myös merkittäviä erityisesti heikommassa asemassa olevien asukkaiden keskuudessa (Vaattovaara ym., 2023). Yhteisöllisyys myös juurruttaa asukkaita alueelle ja rakentaa identiteettiä, mitkä puolestaan vähentävät häiriökäyttäytymistä ja ilkivaltaa alueella (kts. turvallisuus).

Perryn (1929) ”The Neighbourhood Unit” -teoriaa mukailen haluamme luoda alueelle vahvan yhteisöllisyyttä ja elinvoimaa korostavan sosiaalisen keskuksen. Poiketen Perryn (1929) ajatuksesta, että keskuksena toimisi koulu, haluaisimme asettaa keskiöön monenlaisia toimintoja tukevan viheralueen. Erityisesti luonnonympäristön ja julkisten tilojen katsotaan olevan keskeisiä paikkoja, joissa asuinalueen asukkaat kohtaavat ja juttelevat toistensa kanssa (Vaattovaara ym., 2023). Tästä näkökulmasta puisto asuinalueen keskuksena, sekä keskuksesta läheisille metsä- ja virkistysalueille

jatkuva puistomainen kävelykatu, tukisi yhteisöllisyyttä. Asutuksen ympäröimä puisto toimisi koko alueen kohtaamispaikkana ja sydämenä, jonka läheisyyteen kolmannet paikat ja palvelut, kuten kahvilat, kampaamot ym. kertyisivät. Puistoalueella olisi mahdollista järjestää myös erilaisia pop-up tapahtumia, kuten kirpputoreja ja taide- sekä musiikkiesityksiä etenkin kesäisin. Myös pienempiä taskupuistoja sijoitettaisiin rakennusten väliin mahdollistaen oleskelun ja kohtaamiset, samalla luoden monipuolista ja kiinnostavaa kaupunkikuvaa.

Alueen puistomaisten alueiden yhteyteen voisi varata runsaasti tilaa myös yhteisille viljelypalstoille tai -laatikoille, jotka tukisivat asukkaiden ajanvietto- ja ulkoilumahdollisuuksia sekä sosiaalista koheesiota. Muita asukkaiden kohtaamista tukevia kolmansia paikkoja alueella voisivat olla, erilaiset ravitsemusliikkeet, päiväkotit, koirapuisto, ulkokuntosalit sekä liikuntapaikat, jotka tukisivat myös asukkaiden hyvinvointia sekä terveyttä.

Kohtaamispaikkojen sekä alueen hyvän käveltävyyden katsotaan olevan myös oleellisia tekijöitä kaupungin elävöittämisen ja moninaisuuden näkökulmasta (Gehl, 2010). Lähtökohtaisesti ihmiset vetävät lisää ihmisiä puoleensa (Gehl, 2010), ja erilaiset kohtaamiset luovat kaupunkitilasta kiinnostavamman. Kaupunkitilaa suunniteltaessa tulee huomioida myös erilaiset vuorovaikutuksen etäisyydet ja mahdollistettava luonnollisen kommunikoinnin vaatima riittävä ja yksitasoinen tila (Gehl, 2010). Houkuttelevana alueena pidetään toiminnallista sekä elävää aluetta, ja tämä on hyvä huomioida erityisesti brändäyksessä ja imagon kehittämisessä.

Turvallisuus

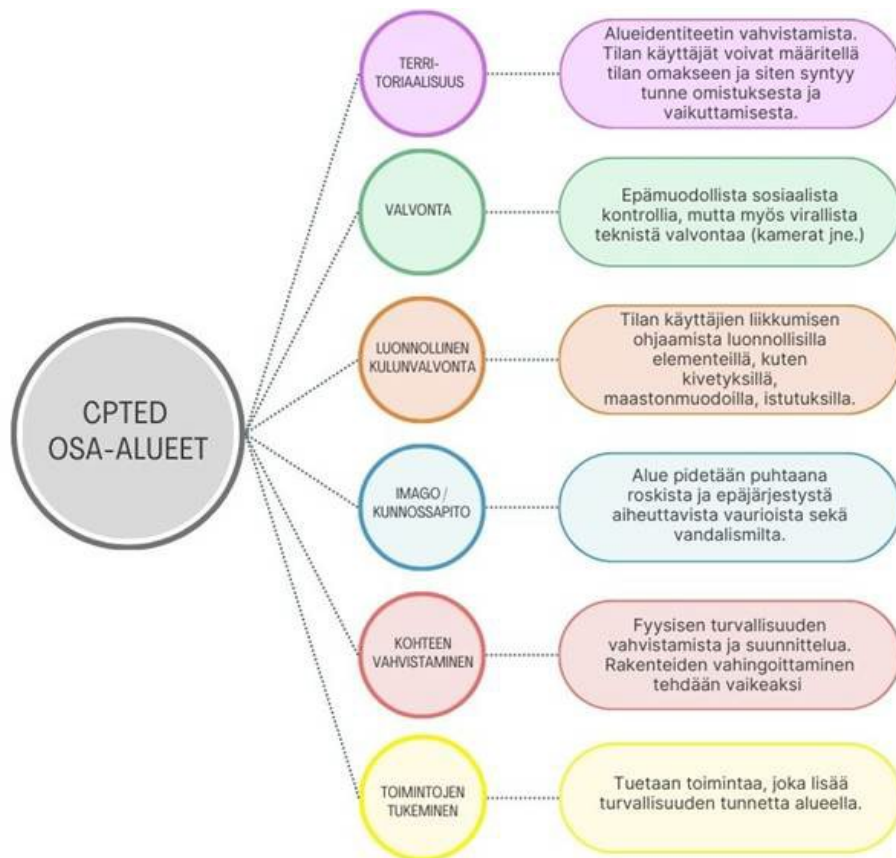
Yhtenä visiomme ulottuvuutena on turvallisuus. Mainitsimme aiemmin, että Simin Davoudin (2023) tavoin teemme suunnitelmaa siitä näkökulmasta, että muuttaisimme alueelle itsekkin. Yhtenä kriteerinä sille on turvallisuus. Koettu turvallisuus onkin ratkaisevassa asemassa, kun halutaan, että ihmiset ottavat kaupunkitilan omakseen (Gehl, 2010). Gehlin (2010) mukaan kaupunkielämä ja alueen ihmiset itse tekevät kaupungista kutsuvamman ja turvallisemman sekä koetun että mitatun turvallisuuden kannalta. Siksi haluammekin keskittyä uuden naapuruston turvallisuuden kehittämisessä koettuun ja sosiaaliseen turvallisuuteen, johon voidaan vaikuttaa sekä pienillä että suurilla valinnoilla. Kaupunkiturvallisuus koostuu sosiaalisen turvallisuuden lisäksi kuitenkin myös monesta muusta eri tekijästä. Turvallisuus voi liittyä esimerkiksi liikenteeseen, arkkitehtuurisiin valintoihin ja rakentamiseen. Turvallisuus myös kietoutuu tiiviisti yhteen yhteisöllisyyden kanssa, jota käsiteltiin edellisessä luvussa. Ilman toista ei siis ole toista.

Lähdemme kuitenkin liikkeelle sosiaalisesta turvallisuudesta ja liikenneturvallisuudesta, joita Gehl on käsitellyt teoksessaan "Cities for people" (2010). Hänen mukaansa perusedellytys vetovoimaiselle kaupungille on, että siellä voi kävellä turvallisesti. Tähän pyrimme visiossamme pitämällä asuinalueen läpäisevät autotiet kapeina ja mutkittelevina, mikä luonnostaan estää suuret nopeudet ja edellyttää ajajilta tarkkuutta. Näin vierellä kulkevat kävelytiet pysyvät myös turvallisempina. Lisäksi suunnittelemamme sosiaalisen ytimen ympärille tulee kävelykatuja ja kapeammat autotiet

mahdollistavat siirtymisen vain toimistorakennuksiin ja aseman yhteyteen tulevaan liityntäpysäköintiin.

Naapuruston sosiaalinen turvallisuus liittyy paljon siihen, kuinka hyvin ihmiset tuntevat toisensa. Juuri siksi, haluamme välttää liian suljettuja sisäpihoja ja kannustaa naapurustojen asukkaita yhteiseen toimintaan esimerkiksi yhteisillä viljelypalstoilla/-laatikoilla, alueen yhteisellä leikkipuistoilla sekä koirapuistolla, urheilumahdollisuuksilla, ajanviettoon tarkoitetuilla taskupuistoilla, kortteleiden kaarevilla muodoilla sekä alueen ytimenä toimivalla puistolla, jossa on mahdollista järjestää tapahtumia (kts. Yhteisöllisyys). Yhteisöllisyyden luomaan turvallisuuden tunteeseen liittyy myös epämuodollisen sosiaalisen kontrollin käsite. Kyseisellä käsitteellä tarkoitetaan arkipäiväistä toimintaa, jossa asukkaat, kävelijät, kauppiat ja muut tilan käyttäjät jatkuvalla läsnäolollaan ja tarkkaavaisuudellaan valvovat kaupunkitilaa (Jacobs, 1961). Naapurusto, joka on yhteisöllinen, on usein myös tietoinen siitä, mitä alueella tapahtuu. Kun tieto kulkeutuu ihmiseltä toiselle tehokkaasti, nostaa se myös häiriökäyttäytymisen kynnyistä. Toisaalta yhteisöllisyydellä voidaan nostattaa alueen asukkaiden välistä luottamusta, jolloin häiriötilanteessa voidaan turvautua naapureiden apuun.

Käytämme visiossamme tukena myös CPTED-ajattelua (Crime Prevention Through Environmental Design), jossa yhdistyy alueen imago, turvallisuutta lisäävien toimintojen tukeminen ja epämuodollinen sosiaalinen kontrolli. CPTED-malli voidaan jakaa kuuteen eri osa-alueeseen (Airaksinen ym. 2015). Näitä ovat territoriaalisuus, valvonta, luonnollinen kulunvalvonta, imago, kohteen vahvistaminen ja toimintojen tukeminen (kuva 2). Etenkin territoriaalisuus, valvonta ja imago tulevat esille visiossamme. Haluamme yhteisten toimintojen ja alueen tarjoamien mahdollisuuksien avulla kasvattaa alueen käyttäjien alueidentiteettiä, jolloin syntyy tunne vaikuttamisesta ja omistamisesta. Näitä ovat esimerkiksi helposti saavutettavat palvelut sosiaalisen ytimen läheisyydessä, yhteiset puisto- ja luontotilat sekä koko alueen yhteinen ulkoinen ilme. Valvontaan liittyy epämuodollinen sosiaalinen kontrolli, joka syntyy yhteisten tilojen käyttämisestä, näkyvyydestä (mm. asunnoista kaduille) sekä vilkkaasta kaupunkielämästä. Imago puolestaan korostuu alueen ulkoisesta ilmeestä (istutukset, niittymäiset alueet, taskupuistot, viherrakentaminen, puurakennukset, pientalot, matala rakentaminen), epäjärjestyksen minimoimisesta (toimiva kierrätys ja siisti asema) sekä imagon ylläpidosta.



Kuva 2. CPTED:n osa-alueet (Airaksinen, ym. 2015), (kaavio koostettu lähteen tekstimateriaalista).

Imagoon liittyen emme halua unohtaa kauneuden merkitystä turvallisuuden tunteen syntymisessä. Kauneushan on toki katsojan silmissä, mutta hyvin hoidetut viher- ja piha-alueet, istutukset, riittävä valaistus, synkkien sekä helposti likaantuvien värien ja kylmien tai kolkkojen materiaalien välttäminen ovat kokonaiskuvassa tärkeitä (kuva 3 ja 4). Mielikuvat ovat osa kokemuksellisuutta eikä niiden tärkeyttä kannata vähätellä. Mielikuvat vaikuttavat myös paikan maineeseen, eikä mielikuvan syntymiseen vaadita välttämättä alueella vierailua. Uutiset, kuvat ja kertomukset kulkeutuvat ihmisten mielikuviin myös ilman alueella vierailua. Kertomukset voivat voimistaa, lieventää ja hämärtää sitä, millä tavoin paikan ominaisuudet ja muut paikalliset tekijät vaikuttavat oman ympäristön kokemukseen ja toisaalta myös siihen kuulumiseen (Brown-Saracino, 2015).



Kuvat 3 ja 4. Värikkäitä pientaloja ja puurakentamista (Vantaan arkkitehtuuristrategia, 2005). Pientaloja ja vehreyttä, mutta likainen ja kylmä julkisivu sekä kolkko muotokieli (Mukkula, Lahti. Vuokraovi.com, 2026).

Virkistys

Mielestämme keskeinen asia tätä uutta aluetta suunniteltaessa on se, miten ensimmäinen aalto uusia asukkaita ottaa uuden kotialueen vastaan, ja miten he viihtyvät siellä. Jos asukkaiden terveyttä mietitään viheralueita suunniteltaessa, on otettava huomioon, millaisista viheralueista puhutaan – luonnonmukaisemmat viheralueet voivat vaikuttaa positiivisemmin hyvinvointiin, kuin rakennetut viheralueet (Allard-Poesi ym. 2022). Suunnitellut metsäkylä -korttelit tukevat alkuperäisen luonnon jättämistä alueelle. Viihtyvyyttä varten on mietittävä arjen peruspilarien lisäksi virkistystä, liikuntaa ja muita vapaa-ajanviettopalveluita. Ympäristöministeriön Kansallisen luonnon virkistyskäytön strategiasuunnitelmassa (2026) korostetaan lähiluonnon saavutettavuutta ja sitä, että kannustetaan luonnon virkistyskäyttöön niitä väestöryhmiä, joilla on haasteita löytää luontoon. Luontoa on alueen ympärillä, mutta sen virkistyskäyttö on tehtävä mahdollisimman helpoksi kaikille, ja Pillistöntie-Nummelan Niitty-Nummelan Portti -linjalla on hieno potentiaali ohjata asukkaita metsään ja järvelle. Vihti on ainulaatuinen, joten sitä olisi hyvä jalostaa; millä tavalla saisimme korostettua tämän alueen vetovoimatekijöitä?

Kuten Visit Vihti (2026) kertoo, Vihdissä on jo runsaasti ulkoilu- ja luontokohteita, joissa voi vieraila. Monet ovat kuitenkin parhaiten autolla saavutettavissa ja rakentuneet aikana ennen Länsiradan juna-asemaa. Luontopolkuja ja luonnonsuojelualueita on mietittykin Vihdin osayleiskaavassa (2023), mikä on meistä tärkeää. Kaavoitetun alueen luoteisosiin rakennettavan pururadan väylät palvelevat ympäri vuoden, ja polkujen pääväylät yhdistävät tärkeät lähialueen vapaa-ajanviettopaikat: uuden asema-alueen urbaanit palvelut, Nummelanharjun, sekä Etelä-Nummelan koulu- ja urheilualueen. Luontopolun alueilla voisi löytyä hienoja näköaloja, joihin Asemantielle ja Mäyrääntielle johtavat pääväylät voivat haarautua. Korkeuseroja voi hyödyntää etenkin liikuntaan, mutta miksei myös esimerkiksi lintu- tai näköalatornille? Viheralueiden ja koko linjan yhtenäistämiseksi voisi pohtia, kuinka moni kävisi suoran kulun ansiosta useammin Nummelan Portin kosteikkopuistossa, joka olisi kävelyalueen itäisin kohde.

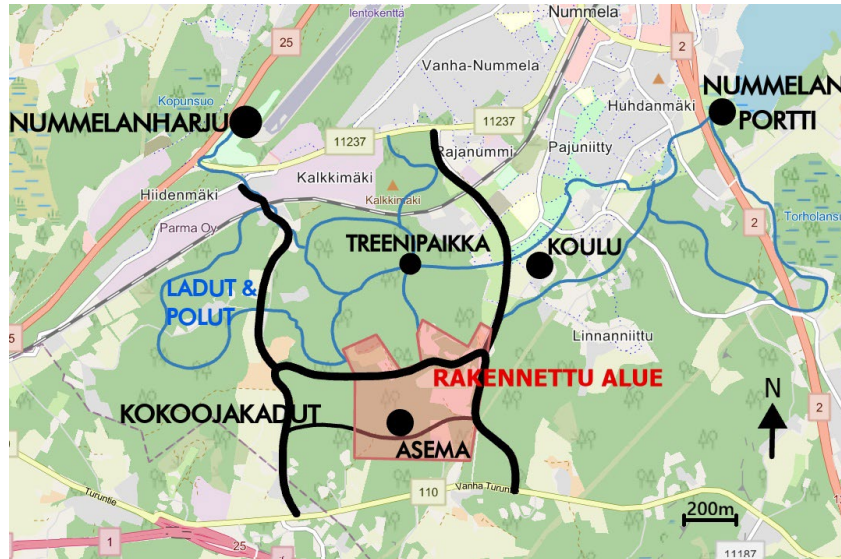
Pieniä lähiliikuntapaikkojakin voidaan sijoitella naapuruston ytimeen, jolloin alue voi vastata moniin virkistykseen ja liikunnan tarpeisiin. Asuinrakennusten välisiin tiloihin saa yhdistettyä puistoaluetta ja liikuntapaikkoja niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa. Kävellä voi myös lähelle sijoitetuille viljelypalstoille ja koirapuistoon (kuva 1). "Kävelyä saa paljon enemmän irti, kuin vain kävelyä" (Gehl, 2010). Voimme suunnitella mitä kävelijät näkevät, kuulevat ja tekevät kävelemisen aikana, mihin he kävelevät ja miksi ylipäätään valitsevat kävelyn liikkumismuodokseen (kuva 5). Tämän uuden alueen mittakaavassa kävely käy järkeen, ja Nummelaan yhdistämisessä pyöräilyä voidaan korostaa. Kaavoitetulla alueella asuu jo joitakin, ja haluaisimme korostaa sitä, että heidän kokemuksensa alueen kehityksestä voi olla positiivinen, kun heidän nykyistä tilannettansa ei muuteta liikaa. Kilpeläinen & Koppinen (2019) kysyivät Kirkkonummen asukkailta kuntakuvaan liittyen tärkeitä kysymyksiä, ja selvisi esimerkiksi, että asukkaiden mielestä *kaupunkimiljö ja viihtyvyyys* sekä *julkiset palvelut ja niiden kehittäminen* ovat siellä tärkeimmät kehityskohteet. Tämä vahvisti omaa ajatustamme siitä, että näitä tekijöitä olisi syytä tarkkailla Vihdin uuden alueen suunnittelussa. Asukkaiden mielipiteillä on merkitystä, ja Kirkkonummi on Vihtiin hyvin verrattavissa oleva kunta sen sijainnin ja koon perusteella.



Kuva 5. Kävely miellyttävässä ympäristössä on itsessään virkistystä. Maarianhamina.

Junaradan potentiaali linkittyy vahvasti myös matkailuun ja vierailuun. Mitkä voisivat olla niitä tekijöitä, jotka houkuttelevat ihmisiä jäämään Vihdin asemalla? Mitkä kohteet tuovat vakiovierailijoita? Ensiluokkaiset luonto- ja virkistysalueet hyvine polkuineen/latuineen (kuva 6) Hiidenvedelle ja Enäjärvelle asti sekä yhteys Nummelanharjun frisbeegolfradalle, Etelä-Nummelan liikuntapalveluihin ja virkistysalueiden lähiliikuntapaikoille toisivat ainakin satunnaisia vierailijoita. Löytyykö Hiidenvedeltä tai Enäjärveltä Laukkakallion kaltainen kaunis kiintopiste virkistysalueelle? Pääseekö asemalta helposti bussiin, joka vie skeitti- ja urheilupuistoon, PuuhaParkiin, pesäpallostadionille ja Nuuksioon? Yhteisöllisyys -luvussa kerrotaan yleisötapahtumista, joilla voidaan lisätä virkistystason tasoa, ja monipuolisella yhteisellä tekemisellä sekä alueidentiteetillä uskomme olevan positiivista vaikutusta myös turvallisuuteen. Monet näistä ovat kevyen liikenteen alueilla, joista ei kulje autoja läpi. Meillä on samoja ajatuksia Perryn naapurustokonseptin (1929) kanssa liikenteen suhteen, eli alueen läpiajoa vältetään, ja nopeat kulkutavat eristetään hitaista. Samalla liikkuminen alueelta toiselle suunnitellaan sujuvaksi kulkuneuvosta riippumatta.

Virkistykseen lisäksi aseman lähialueen toimivuudella tulee olemaan suuri merkitys alueen brändäyksenkin kannalta, ja käytännöllisyys voisi parantaa ja ohjata järkevästi kevyttä liikennettä. Alue on nyt syvällä, joten olisi syytä tarkastella mahdollisuuksia rakentaa asukkaita ja Pillistöntieltä junalle tulevia varten maanalaista parkkitilaa, joka yhdistyy maanalaiseen kulkuväylään suoraan asemalle. Sääolosuhteet tai keli eivät vaikuta silloin kulkuun. Maan alla voisi olla myös lähipalvelujen ja asuinrakennusten varastotiloja. Riippuen maanalaisen rakentamisen laajuudesta siihen voisi lisätä suomalaisen tyyliin liikuntatiloja voimistelua, sisäpallolajeja sekä tatameita varten. Jos ei erikseen piirretä tiloja liikunnalle, maanalaisen käytävän päähän tai syvänteeseen mahtuisi hyvin ulkokuntosali, joka olisi Lappeenrannan Urheilutalon ulkokuntosalin lailla aina kuiva ja käytössä kaikille.



Kuva 6. Havainnekartta alueen metsäpoluista ja laduista virkistyskohteiden välillä.

Brändi ja yhteenveto

Markkinointi-idea

Brändäyksen idea uudelle alueelle lähtee liikkeelle jalankulkijasta. Perustelemme valintaa Gehlin (2010) teoriolla, jossa kaupunkia tarkastellaan urbaanin jalankulkijan perspektiivistä. Haluamme, että asemaa ympäröivä alue kutsuu asemalta kävelen siirtyvän vierailijan tai asukkaan tutustumaan paremmin alueen tarjontaan. Brändissä tulee ajatella jalankulkijan erilaisia aisteja: näköaistia, hajuaistia, tuntoaistia ja kuuloaistia. Jalankulkija näkee alueen, joka materiaaleillaan, väreilläään ja viheralueillaan houkuttelee ajanviettoon. Matalat rakennukset varmistavat, että maisema pysyy avoimena ja kotoisana. Metsä ja luonto sekä suurien teiden kaukaisempi etäisyys mahdollistavat hajuaistille miellyttävän ympäristön. Tuntoaistin voi huomioida yhteisten alueiden luonnollisilla materiaalivalinnoilla. Kuuloaisti puolestaan kiittää, kun suuri liikenne on kauempana ja tuleva asema erotetaan asuinalueen sosiaalisesta ytimestä korkeammalla rakentamisella.

Matalat, puiset ja harjakattoiset rakennukset luovat pienen, lämpimän ja yhteisöllisen kylän tunnelmaa. Heti aseman läheisyyteen sijoitetut mahdollisuudet siirtyä luontopoluille, hiihtoladuille ja kävelykaduille houkuttelevat alueelle vierailijoita, myös muualta tulevan radan varrelta. Uuden alueen brändi voi täten keskittyä siihen, että se mahdollistaa hermostolle rauhallista asumista, pienen kylän kaltaista yhteisöllisyyttä, hyviä kulkuyhteyksiä Vihdin tarjoamiin monipuolisiin liikuntamahdollisuuksiin sekä palveluita, joiden pariin pääsee asemalta helposti ja miellyttävästi ilman autoa. Toisin, kuin Rambollin ideasuunnitelmassa (2023) ilmaistiin, haluaisimme haastaa suunnittelijoita käyttämään vaihtelevaa maastonmuotoa luomaan asuinalueeseen enemmän kerroksellisuutta, joka lisää osaltaan tunnelmaa, intiimiyttä ja mielenkiintoa. Hienot rakennuskohteet voivat osaltaan myös vaikuttaa positiiviseen mielikuvaan alueesta.

Yhteenvedo

Yhteisöllisyys, turvallisuus ja virkistys mielessämme, konkreettiset suunnitteluideamme näkyvät karkeasti tekemässämme piirroksessa (kuva x). Kun lähdemme liikkeelle aseman vasemmalta puolelta, voi kartasta huomata, että aseman yhteydestä lähtee luontopolku luonnontilaiseen metsään. Alueelle on suunniteltu pururata, joka talvella muuntautuu hiihtoladuksi, ja reittejä lintu- sekä näköalatorneille. Reitti yhdistyy suunnitelmassamme myös muihin kulkuväyliin, joita pitkin voi siirtyä Nummelan koulukeskuksen kattavien palveluiden pariin nopeasti, mutta myös miellyttävästi luonnon keskellä.



Kuva 7. Suunnitelmamme uudesta asuinalueesta.

Lisäksi kartasta voi huomata rakennuksien avoimen ja kaarevan muodon. Suunnitelmassamme vältämme suljettuja kortteleita ja korostamme kaarevuutta. Näiden valintojen avulla painotamme mahdollisuuksia yhteisöllisyyteen, luomme turvallisen ja kotoisan, Portofinosta tutun, olohuonemaisen tunnelman sosiaalisena ytimenä toimivan puiston ympärille. Puistomme on merkitty karttaan vihreällä värillä, mutta sen tarkoitus on mahdollistaa erilaiset tapahtumat musiikista pop up kirpputoreihin ja puistojumppiin sekä ajanviettopaikkoja kaiken ikäisille viihtyisien penkkien, shakin, leikkipaikkojen, grilli- ja piknikpaikkojen avulla. Puiston ympärille kaartuvat rakennukset tarjoavat kivijaloissaan asukkaille liiketiloja ja palveluita, jotka ovat saavutettavissa alueen naapurustoista. Puiston yhteydestä lähtee liikkeelle myös kävelykatu, joka muokkautuu luonnontilaiseksi, autoteistä erilliseksi siirtymäreitiksi kohti Nummelan koulukeskusta ja siellä sijaitsevaa sekä sinne rakennettavaa urheilutarjontaa. Alueen tiet ovat piirretty kapeiksi ja hieman mutkitteluiksi turvallisuuden vuoksi, mutta valinnalla kannustetaan asukkaita myös valitsemaan kulkutavaksi jokin muu kuin henkilöauto.

Karttaan on merkitty myös taskupuistoja, joita voi jättää luonnontilaiseksi, mutta niihin voidaan sijoittaa myös viljelypalstoja tai laatikoita, jotka tarjoavat asukkaille yhteistä tekemistä. Taskupuistoihin voidaan sijoittaa myös leikkipuistoja, jotka ovat yhteisiä useamman talon lapsille, jolloin yhteisöllisyys pääsee rakentumaan laajemmin eikä ainoastaan oman talon sisällä. "Hyvään kaupunkiin on sisäänrakennettu mahdollisuus monenlaiseen leikkiin ja itseilmaisuuksiin", (Gehl, 2010). Keltaisella merkityt alueet ovat suunniteltu niittymäisiksi alueiksi sekä istutuksia varten, jotta alue ei sulkeudu liikaa, mutta se ei jää myöskään kylmäksi ja kolkoksi. Istutuksia ja niittyjä voidaan suunnitella hyvin ympärivuotisiksi tai niissä voi käyttää kaikille yhteisiä hyötykasveja, jolloin niistä on parhaimmillaan iloa myös synkimpänä syksynä.

Tällainen on uusi asuinalue, josta ihmiset eivät halua muuttaa pois.

Lähteet

- Akkila, I., Hirvonen, J., Ilmonen, M., & Lilius, J. (2016). – *Asuinalueen rajat muutoksessa*. <https://aaltodoc.aalto.fi/items/1a1c3c10-fd27-411e-aadc-96fde2806daa>
- Allard-Poesi, F., Matos, L. B., & Massu, J. (2022). Not all types of nature have an equal effect on urban residents' well-being: A structural equation model approach. *Health & place*, 74, 102759.
- Brown-Saracino, J. (2015). How Places Shape Identity: The Origins of Distinctive LBQ Identities in Four Small U.S. Cities. *American Journal of Sociology*, 121(1), 1–63. <https://doi.org/10.1086/682066>
- Davoudi, S. (2023). Prefigurative planning: performing concrete utopias in the here and now. *European Planning Studies*, 31(11), 2277–2290. <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2217853>
- Etelä-Nummela. (2023). Etelä-Nummellan osayleiskaava. <https://www.vihti.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/voimassa-olevia-yleiskaavoja/kaava-0267-etela-nummellan-osayleiskaava/>
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York, NY: Random House.
- Joutsiniemi, A., & Vaattovaara, M. (2023). Re: Urbia-lähiöiden kehityssuunnat ja tulevaisuus, mitä pitäisi tehdä. *Terra*, 135(4), 217–221.
- Kilpeläinen, T., & Koppinen, J. (2019). Kirkkonummen kuntakuvan kehittäminen: kyselytutkimus.
- Mehaffy, M.W., Porta, S., Romice, O., 2015. The “neighborhood unit” on trial: a case study in the impacts of urban morphology. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 8, 199–217. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.908786>
- Newman, P., Kosonen, L., & Kenworthy, J. (2016). Theory of urban fabrics: Planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency. *Town Planning Review*, 87(4), 429–458. <https://doi.org/10.3828/tpr.2016.28>
- Perry, C. A. (1929). The neighborhood unit. Teoksessa R. T. LeGates & F. Stout (toim.), *The city reader* (8. p., s. 600–613). Routledge.
- Ramboll. (2023). Vihti-Nummellan asemanseudun ideasuunnitelma.
- Vaattovaara, M., Joutsiniemi, A., Bernelius, V., Page, M., Rönnerberg, O., Stjernberg, M., Iltanen, S., Ramos Lobato, I., & Jama, T. (2023). *Re:Urbia: Lähiöiden segregaatiohaaste ja tulevaisuus*. Helsinki University Library. <https://doi.org/10.31885/9789526496375>
- Vaattovaara, M. K., Jännes, J. A., & Posti, M. (ed.) (2024). *Kohti kestävämpiä asuinalueita: Kaupunginosien ja kortteleiden kestävyysindikaattoreita*. Helsingin yliopisto.
- Visit Vihti. (2026). Matkakohteet. <https://www.visitvihti.fi/seikkailut/matkakohteet-nahtavyudet/> (kerätty 13.2.2026)
- Ympäristöministeriö. (2026). Kansallinen luonnon virkistyskäytön strategia 2030: Väliarviointi 2023–2025.

Ryhmä 2: Villevaltteri Helminen, Paula Mitikka ja Tilda Valjakka

Kohtaamisten kaupunki

Johdanto

Vihti-Nummelan aseman ympärille on suunniteltu aluetta, joka mahdollistaisi asuntotuotannon 7000–9000 asukkaalle (Vihdin kunta 2023). Suunnittelualueen koko on noin 125 ha. Tässä työssä kuitenkin keskitymme pienempään toiminnalliseen yksikköön ja sen laadullisiin ominaisuuksiin. Perryn vuonna 1929 kuvaama neighbourhood unit -yksikkö on usein 65 hehtaarin eli noin 400 metrin säteinen alue (Vaattovaara et al., 2023), joka toimii lähtökohdana tässä työssä käsiteltävän alueen koolle.

Ehdotamme Nummelaan ihmisläheistä suunnittelua, joka tarkoittaa, että hyvinvointi, ihmisten väliset kohtaamiset ja arki otetaan suunnittelun lähtökohdaksi. Haluamme, että uusi Nummelan alue ottaa huomioon ihmisten sekä fyysisen että psyykkisen hyvinvoinnin ja antaa parhaat mahdollisuudet menestyä ja elää onnellisena. Suunnitelmamme tukena käytämme Jan Gehlin (2018) ideoita, jotka korostavat mittakaavan tärkeyttä, sekä inhimillisen kokoisia alueita, jotka kannustavat muun muassa yhteisöllisyyteen ja erilaisiin kohtaamisiin ihmisten välillä.

Haluaisimme sisällyttää suunnitelmaamme ajatuksia nykyisiltä ja tulevilta asukkailta, sillä emme halua vain tarjota valmista kiiltokuvaversiota vaan kuunnella paikallisten toiveita ja tarpeita sekä osallistaa heitä suunnitteluprosessiin. Vihtiläisten ajatuksia voisimme kuulla joko paikan päällä maastokäynnillämme tai sitten verkkokyselyllä esimerkiksi alueen Facebook-ryhmässä tai vastaavassa, mutta toisaalta vihtiläisten tavoittaminen ei välttämättä ole tarkoituksenmukaista, sillä alueella ei nykyään ole asukkaita, emmekä voi tietää, mistä tulevia asukkaita voisi parhaiten tavoittaa. Olemme kuitenkin kiinnostuneita alueen nykyisestä identiteetistä ja mahdollisuuksista ja toivoisimme kenties kenttävierailullamme selvittää, onko kunta tehnyt minkäänlaisia osallistavia toimia alueen suunnittelussa ja olettaako kunta Nummelaan muutettavan kunnan sisäisesti vai ulkoisesti.

Teoreettinen tausta

Työmme teoreettinen tausta nojautuu erityisesti neljään näkökulmaan, jotka liittyvät naapuruston toimintojen monipuolisuuteen, naapuruston turvallisuuteen, naapurustolle rakentuvaan identiteettiin ja konkreettisemmin arkkitehtonisin keinoin luodun kävelyyn ja viipyilyyn houkuttelevaan ympäristöön.

Jane Jacobs korosti jo vuonna 1961 teoksessaan *The Death and Life of Great American Cities* toimintojen sekoittamista kaupunkitilassa. Toimintojen sekoittamista voidaan tehdä kahdella tasolla: primääri sekoittaminen tarkoittaa eri toimintotyypeille – asumiselle, työpaikoille, palveluille ja vapaa-ajan toiminnoille – puitteiden luomista samalle alueelle (Jacobs 1961). Sekundääri sekoittaminen kuvaa enemmänkin sekoittuneiden primäärien toimintojen laatua: erilaisia asumismuotoja, elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan monipuolisuutta sekä mahdollisuuksia monenlaiseen vapaa-ajanviettoon. Sekoittaminen synnyttää elävyyttä kaupunkitilaan eri vuorokauden- ja vuodenaikoina, ja palvelee niin asukkaita kuin muitakin alueen käyttäjiä. Elävyys ei ole vain itseisarvo: monipuolisesti eri

aikoina elävä kaupunkitila synnyttää myös turvallisuudentunteen, ja Jacobs (1961) onkin kuvannut tällaista ihmisten keskinäistä kontrollia käsitteellä ”*eyes on the street*” – katse kadulla.

Toisena teoreettisena lähtökohtanamme toimii Sampsonin et al. (1997) käsite ”*collective efficacy*” – yhteispystyvyys – joka niin ikään korostaa naapurustossa syntyneiden sosiaalisten suhteiden merkitystä turvallisuudentunteen luomisessa sekä jopa varsinaisen turvallisuuden rakentumisessa ja rikosten ehkäisyssä. Tällainen epävirallinen sosiaalinen kontrolli tukee ja osittain myös voi korvata fyysisten rakenteiden kautta luotua turvallista ympäristöä sekä virallista valvontaa vartiointin, poliisin ja valvontakameroiden toimesta.

Edward Relphin teos *Place and Placelessness* (1976) erittelee paikan identiteetin kolmeen komponenttiin: fyysinen ympäristö, toiminnot ja merkitykset. Suunnitteluvaiheessa fyysisen ympäristön omaleimaiset ominaisuudet kannattaa ottaa huomioon, oli ne sitten luonnonympäristön tai vanhan rakennetun ympäristön kautta syntyneitä. Suunnittelun keinoin voidaan myös luoda edellytyksiä monipuolisille toiminnoille. Merkityksiä on suunnitteluvaiheessa luultavasti hankalin tai jopa mahdotonta muodostaa, vaan ne syntyvät ajan kanssa asukkaiden ja alueen muiden käyttäjien toimesta: suunnittelun kautta voidaan kuitenkin luoda puitteet monikäyttöisille ja loppuun asti hiomattomille paikoille, joiden varaan alueen käyttäjät voivat merkityksiä rakentaa ajan kuluessa.

Edward Relph (1976) esittelee myös käsitteen ”*placelessness*” vastakohtana merkityksiä ja omaleimaisuutta ilmentävälle paikalle. Paikattomien ympäristöjen syntymistä edistävät joukkoviestimien kautta leviävät kitschmäiset trendit, standardoidut arvot, suurten yritysten ja monikansallisten yhtiöiden vaikutus rakentamiseen ja kaupunkikehitykseen, valtiotason ohjaus ja sääntely sekä talousjärjestelmä, jossa painoarvo annetaan teknisille seikoille (Relph 1976). Vaikka nämä havainnot ovat 70-luvulta, ne ovat edelleen hyvinkin relevantteja mediakentän muutoksen ja globalisaation kiihtyessä. ”Paikattomien paikkojen” esimerkkinä toimivat muun muassa ostoskeskukset ja lentokentät, sillä ne usein suunnitellaan juuri Relphin (1976) kuvaamasti maksimoimaan yritysten taloudellista näkökulmaa, eikä esimerkiksi viihtyvyyden kautta.

Neljäntenä teoreettisena lähtökohtana on konkreettisemmin arkkitehtitaustaisen Jan Gehlin ajatukset kävely-ystävällisestä kaupungista, jossa fyysiset rakenteet ja suunnittelun keinoin luodut tilat houkuttelevat kokemaan kaupunkitilaa jalan sekä jäädä viipymään: ”Pieni määrä kauan viipyviä ihmisiä tuo tilaan saman elävyyden tunteen kuin suuri määrä vähän aikaa viipyviä” (Gehl 2010).

Käyttämämme teoreettisen taustan melko pitkästäkin historiasta 1960-luvulta aina 2010-luvulle huomaa, että samanlaiset haasteet kaupunkisuunnittelussa ovat säilyneet puheenaiheina vuosikymmenestä toiseen. Hyvin perustelluista kaupunki-ihanteista ja kaupunkisuunnittelijoidenkin tekemistä ratkaisuista päädytään usein toteutusvaiheessa sellaiseen ympäristöön, joka ei vastaa täysin alkuperäisiä ajatuksia. Syitä tähän voi olla muun muassa poliittisen päätöksenteon kausiluontoisuus, jolloin suunnitteluihanteet muuttuvat kesken rakentamisen tai taloudelliset tekijät, eli budjetin riittämättömyys tai yllättävät menot.

Data ja lähdemateriaali

Aiemmin esitetyn kirjallisuuden lisäksi visiomme perustuu kotimaisiin ja kansainvälisiin esimerkkeihin sekä opintokäyntiimme Nummelassa 3. helmikuuta 2026. Valitsemamme kirjallisuutta voidaan pitää maantieteen ja kaupunkisuunnittelun klassikoina, jolloin niistä on helposti sovellettavissa ajatuksia, jotka tukevat visiotamme. Lisäksi klassikot ovat ikääntyneet varsin hyvin, eli niiden sanomaa on vuosikymmenten saatossa vielä sovellettu eteenpäin ja niiden sanoma siis sopii kuvaamaan myös nykyaikaa.

Esimerkkinaapurustoina inspiroiduimme muun muassa Kartanonkoskesta, noin 3000 asukkaan asuinalueesta Vantaalla. Kartanonkoski noudattaa hyvin Gehlin (2010) ajatusta omaleimaisesta asuinalueesta, jossa mielenkiintoinen arkkitehtuuri yhdistyy hyvin ihmisen kokoiseen mittakaavaan. Vantaan kaupungin mukaan Kartanonkoskea rakentaessa tavoitteena on ollut korkeatasoinen ja omaperäinen kaupunkimainen asuinympäristö, joka liittyy olevaan kulttuurimaisemaan ja poikkeaa myönteisesti pääkaupunkiseudun tavanomaisesta asuntotuotannosta – kartanon sinänsä vaatimattoman päärakennuksen jäädessä asuntoalueiden ympäröimäksi helmeksi” (Vantaan kaupunki 1999). Kartanonkoski erottuu ympäristöstään, mutta alueen sisällä on yhdenmukaista ja omaleimaista, eli alueella on oma selvä identiteetti. Tällaista toivoisimme myös Nummelan uudelle asuinalueelle.

Opintokäyntimme aikana huomasimme, että alueella on valtava mahdollisuus kehittyä omakseen, sillä lähtökohdaksi on niin sanottu tabula rasa - tyhjä taulu. Käytännössä tyhjä alue estää aikaisemman ajatuksemme kysyä nykyisiltä asukkailta, mitä he kokisivat tärkeäksi säilyttää alueella. Kuitenkin näemme tässä myös oivan mahdollisuuden, sillä alueella on erittäin hyvä mahdollisuus kehittyä täysin omakseen ilman ulkopuolisia vaikutuksia. Suomessa on kuitenkin vahva tietotaito asemanseutu rakentamisesta, eli Nummelassa ei tarvitse keksiä pyörää uudelleen, mutta sen ei tarvitse toistaa samaa kaavaa, joka jo nähdään useilla asemanseuduilla ympäri Suomea.

Visiot

Visioiden tavoitteet

Edellä kuvatut teoreettiset lähtökohdat toimivat perustana visiollemme uudesta naapurustosta Vihti-Nummelan aseman välittömään läheisyyteen. Keskitymme määrällisten seikkojen sijaan paikan laadullisiin ulottuvuuksiin, eli emme tarjoa esimerkkikorttelia tai karttakuvaa, mutta pyrimme selittämään ominaisuuksia, jota kaupunkirakenteesta tulisi löytyä, jotta se noudattaisi esittelemäämme visiota. Visiomme tavoittelee ympäristöä, joka mahdollistaa ihmisten kohtaamisen, kunnan elinvoimaisuuden ja turvallisuudentunteen syntymisen. Tavoitetta tukee alueen omaleimaisen, pinnanmuodoiltaan monipuolisen luonnonympäristön säilyttäminen, mielenkiintoisien pintojen ja välitilojen käyttö sekä asukkaiden itsensä muovaamat tilat heille merkityksellisellä tavalla.

Alueelle rakentuu Relphin (1976) korostama yhtenäinen ja yksilöllinen identiteetti, joka kehittyy myös ajan kanssa asukkaiden ja alueen muiden käyttäjien mukana. Vahvaksi muodostuva identiteetti voi vähentää asukkaiden vaihtuvuutta, mikä toisin sanoen vahvistaa alueen pitovoimaa. Asukaskannan pysyessä vakaana myös sosiaalisten suhteiden syntymisestä tulee mahdollista, ja koettua ja varsinaistakin turvallisuutta parantava epävirallinen sosiaalinen kontrolli vahvistuu (Sampson ym.

1997). Huomioimme myös eri vuorokaudenajat ja vuodenaajat suunnittelussa niin, että katutila pysyy elävänä eri kellonaikoihin ja vuodenaikoihin.

Visiomme konkreettisia ehdotuksia yhdistää kävelyyn ja viipyilyyn kannustava katutila. Monipuoliset toiminnot sijaitsevat sopivan välimatkan päässä toisistaan, alue sisältää kiinnostavia ja asukkaiden muokattavissa olevia välitiloja, ja näillä fyysisten rakenteiden toimenpiteillä rakennamme edellytykset ihmisten väliseen vuorovaikutukseen ja välittämiseen.

Visio 1: Korkeuserojen hyödyntäminen

Etelä-Nummelan ja suunnittelualueen nykyisessä maisemassa huomio kiinnittyy merkittäviin korkeuseroihin ja laajoihin ikivihreisiin metsäalueisiin. Rinteiden, selänteiden ja laaksojen vuorottelu muodostaa suunnittelualueelle omaleimaisen maisemarakenteen, johon kiinnostavat kaupunkitilat ja näkymät asettuvat tehden alueesta tunnistettavan, omaleimaisen ja viihtyisän. Paikallisten ympäristön piirteiden säilyttäminen ja niiden tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen uuden alueen rakentuessa vahvistaa paikan identiteettiä fyysisen ympäristön osalta (Relph 1976) ja kiinnittää uuden asuinalueen olemassa olevaan Nummela-kuvaan.

Tässä visiossa inspiraationa on ollut Kartanonkosken asuinalue Vantaalla, joka houkuttelee erilaisia asukkaita ja se nostetaan säännöllisesti esiin mediassa (esim. Helsingin Sanomat 2025a). Alueen vahvuutena pidetään omaleimaista arkkitehtuuria, viheralueiden runsautta ja saavutettavuutta sekä pikkukaupungin miljööttä (emt) – tekijöitä, joita korostamme tässäkin visiossa. Kun kiinnostava ja ihmisen mittakaavainen rakentaminen yhdistyy Nummelan luonnonmuotoihin, syntyy houkutteleva, niin asukkaita kuin vierailijoita miellyttävä asuinalue, jolla on selkeä oma identiteetti.

Suunnitteluvaiheessa alueen fyysisen ympäristön vahvuudet otetaan tietoisesti huomioon. Tulevan aseman ympäristössä tällaisia ovat esimerkiksi mielenkiintoiset pinnanmuodot sekä harjumaasto ikivihreine puineen. Rakennettu alue integroidaan maaston muotoihin, ja esimerkiksi nykyiset metsäalueet ja kalliot muodostavat alueelle piha- ja puistoympäristöjä. Rakennusten ja luonnon vuoropuhelu tukee alueen identiteettiä luonnonläheisenä ja ihmisen mittakaavaisena elinympäristönä, tuoden lähiluonnon ja luonnonympäristöt osaksi arkea. Kun rinteille luodaan erilaisia reittejä ja pysähtymispaikkoja, muodostuu luontoreittejä ja kaupunkikohteita, joissa ihmiset voivat näkymistä, liikkua, ja kohdata toisiaan.

Alueen herkimät ja kiinnostavimmat luonnonympäristöt säilytetään virkistysalueina, ja esimerkiksi suunnittelualueen länsilaidalle sijoittuvat luontoarvoiltaan merkittävät kohteet (Vihdin kunta 2023) ja alueen koillisreunan kallioylänköalueet säilyisivät lähes luonnontilaisina. Lähiluonto ymmärretään erityisesti alueen asukkaille merkityksellisenä ulkoilu- ja rentoutumisalueena, ja tätä käyttöä varten metsäisenä säilyville alueille rakennetaan erilaisia ulkoilureittejä. Rinteille sijoittuvien ulkoilureittien varrelle sijoitetaan näköala- ja levähdyspaikkoja, ja reitit suunnitellaan niin, että luonnon läheisyys on mahdollista kokea päivittäin. Ulkoilu ja luonnon helmassa rentoutuminen tukevat alueen asukkaiden fyysistä ja psyykkistä hyvinvointia ja tekevät alueesta houkuttelevan erilaisille käyttäjille.



Kuva 1: Rinteen varrelle jää terasseja ja pysähtymispaikkoja.

Rinteille erityisesti kaupunkimaisemmassa ympäristössä toteutetaan erilaisia portaikkoja ja terassirakenteita, jotka tarjoavat paitsi kulkuväyliä ja kaupunkinäkömiä, myös paikkoja pysähtymiseen ja oleskeluun. Monitasoinen ympäristö tekee paikasta mielenkiintoisen ja vaihtelevan: ympäristön, joka aukeaa kokijalle kerta kerralta enemmän. Eri kohteiden välinen visuaalinen ja fyysinen yhteys auttaa hahmottamaan ympäristöä tehden siitä helposti navigoitavan ja tunnistettavan.

Alueen korkeuserot tarjoavat mahdollisuuksia erilaisten pienempien tilojen luomiseen alueella. Esimerkiksi aukio voi toimia tapahtumapaikkana, jonka yleisö on paitsi samassa tasossa toiminnan ympärillä myös rinteessä sijaitsevalla ”parvella”. Erilaiset sopet luovat paikkoja vetäytymiseen ja rauhoittumiseen aktiivisempien alueiden rinnalla. Valinnanvapaus tilan käytössä ja alueen hahmotettavuus näkymien kautta vahvistaa viihtyisyyden ja turvallisuuden tunnetta alueella, ja asukkaat voivat tehdä siitä toiminnallaan oman näköisen. Fyysinen ympäristö tarjoaa myös tuulensuojaa, varjoa tai aurinkoisia paikkoja, jolloin ympäristö on miellyttävää useammissa säätiloissa.

Suunnittelualueen sekä luonnollisten korkeuserojen että ajoharjoitteluradan kuopan tuomat haasteet rakentamiselle on tunnistettu alueen suunnittelussa, mutta tässä visiossa omaleimaiset maastonmuodot nähdään mahdollisuutena kiinnostavan kaupunkitilan luomisessa. Kun luonnonympäristö otetaan mukaan suunnittelun alusta asti, alueesta muodostuu ekologisesti kestävä ja aidosti asukkaiden hyvinvointia tukeva. Arkkitehtuurin ja luonnonympäristön vuoropuhelulla Etelä-Nummelasta muodostuu vetovoimainen asuinalue, jossa luonnonläheisyys ja pikkukaupungin yhteisöllisyys yhdistyvät.

Visio 2: Monikäyttötilat

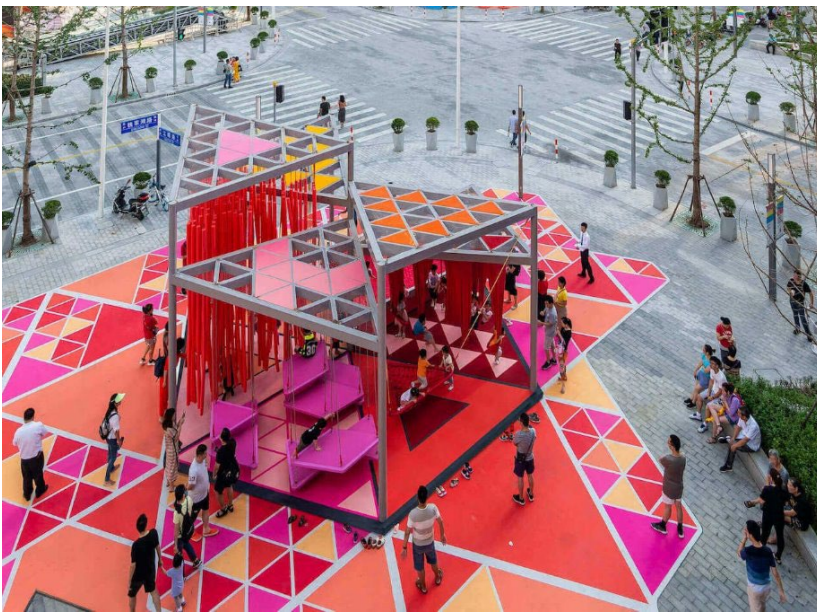
Kaupunkiympäristössä visiomme rakentuu monikäyttöisille tiloille, joissa erilaiset ihmiset ja toiminnot kohtaavat. Inspiraationa näille tiloille meillä on ollut ranskalaisen kaupunkipuiston petankki, terassi ja leikkipaikka – ympäristö, jossa eri ikäiset asukkaat tekevät luontevasti omia juttujaan, ei välttämättä yhdessä, mutta rinnakkain. Helposti saavutettavat ja avoimet julkiset ja puolijulkiset tilat vahvistavat

Jacobsin (1961) kuvailemaa toimintojen sekoittamista ja luovat paikkoja erilaisille asukkaiden kaipaamille toiminnoille.

Kun kaupunkitila suunnitellaan mahdollistamaan erilaisia toimintoja, se houkuttelee monenlaisia käyttäjiä ja ympäristö on elävä eri vuorokauden- viikon- ja vuodenaikoina. Käytännössä tämä voidaan toteuttaa monikäyttöisten korttelien ja laadukkaan julkisen tilan kautta: avaamalla korttelipihat oleskelulle ja kaupunkitilan kalusteilla – siis luomalla paikkoja pysähtymiseen, istumiseen, leikkimiseen ja luovuuteen. Monikäyttöiset puistomaiset aukiot kutsuvat kaikenikäiset ihmiset viettämään aikaa. Mitoitusta ei tule suurentaa varmuuden vuoksi: ”jos olet epävarma mittakaavan suhteen, jätä muutama metri pois” (Gehl 2018).

Kaupalliset toiminnot ovat kiistämättä osa alueen elinvoimaa, ja näiden integroiminen ei-kaupallisten oleskelun ja harrastamisen paikkojen kanssa tuo kaupunkiympäristöön monenlaisia toimijoita eri ajankohtina. Katutason liiketilat monipuolisine elinkeinotoimintoineen avautuvat terasseille, aukioille ja puistoille, ja visuaalinen ja sosiaalinen kontakti ympäröivään katutilaan säilyy.

Alueet, joissa on kaupallisten toimijoiden lisäksi tilaa myös ei-kaupallisille aktiviteeteille, kuten pelailulle ja piknikeille, voivat täydentää toisiaan luoden inklusiivisen ja pysähtymään houkuttelevan ympäristön. Viipyilevät ihmiset vahvistavat yhteisöllisyyden kokemusta ja koettua turvallisuutta ja väljät, inklusiiviset tilat tukevat sosiaalisesti kestävästä asuin ympäristöstä. Kun ihmiset erilaisista taustoista kokoontuvat luontevasti lähekkäin, syntyy mahdollisuuksien tila uusille kohtaamisille, jotka puolestaan lisäävät ympäristön koettua turvallisuutta.



Kuva 2: Kiipeiltävää katutaidetta (<https://designwanted.com/100architects-interview/>)

Visiossa tavoiteltuja monikäyttöisiä tiloja luodaan korttelitasolla eri toimintoja sekoittamalla ja kaupunkitilan osalta mahdollistamalla erilaiset tilankäyttötavat. Laadukas julkinen tila ei erota eri sukupolvien toiminnallisuuksia toisistaan, vaan tarjoaa toimivalla tavalla yhteistä aikaa niin senioreille, perheen pienimmille ja vanhemmille sekä yksineläjille ja nuorille pariskunnille. Alueen toiminnot kannustavat sekä aktiiviseen osallistumiseen että vain kaupunkielämän tarkkailuun. Tällaiset ratkaisut

eivät ole vain inklusiivisia, vaan myös tuovat tervettä, myös Sampsonin et al. (1997) kuvaamaa sosiaalista kontrollia alueen asukkaiden ja vierailijoiden keskuuteen: nämä ratkaisut sekä lisäävät kaupunkitilan käyttöä että koettua turvallisuutta (Gehl 2018). Toisin sanoen, fyysisen ympäristön ratkaisuilla voidaan tukea myös turvalliseksi koetun naapuruston yhteisöllisyyden syntymistä.

Julkisen tilan monipuolista ja luovaa käyttöä voidaan tukea erilaisilla oleskeluun ja toimintaan kutsuvilla kaupunkikalusteilla. Rinteille muodostuu edellä kuvattuja oleskelusoppia ja puistoissa liikuteltavat kalusteet tai kosketeltava ja kiivettävä julkinen taide tarjoavat käyttäjälle erilaisia tapoja kokea paikka ja tehdä siitä omansa. Siirrettävät tuolit kaupunkitilassa ovat osoittautuneet paitsi suosituiksi, myös käyttäjän tilasuhteeseen vaikuttaviksi kaupunkitilan elementeiksi (Helsingin Sanomat 2025b, Tenkanen 2025). Jokapäiväisessä käytössä olevien liikuteltavien tuolien ja penkkien lisäksi puistoihin ja aukioille voidaan pystyttää erilaisiin tapahtumiin tai kausiluontoiseen toimintaan liittyviä rakenteita, kuten markkinakojuja, luistinratoja tai frisbeegolf-koreja.



Kuva 3: Liikuteltavat puistokalusteet mahdollistavat erilaisia toimintoja. Kuva Niilo Tenkanen (HS 2025b)

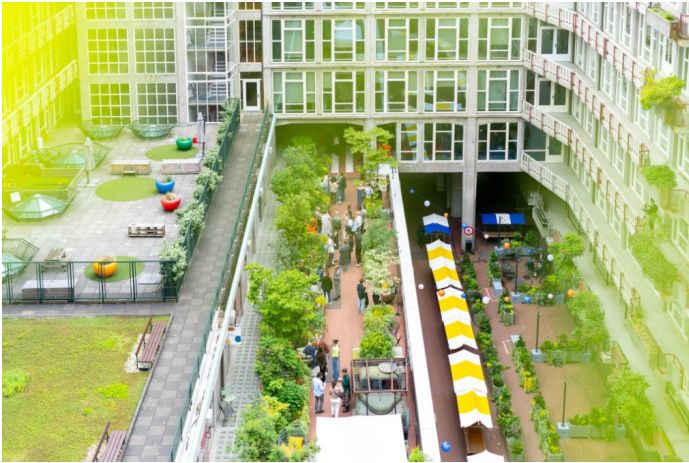
Kun asukkaat voivat itse määrittää millaista toimintaa Etelä-Nummelassa elämiseen kuuluu, vahvistuvat Relphin (1976) kuvaamat paikan identiteetin toiminnallinen ja merkityksellinen osa-alue. Tilan aktiivinen käyttö ja paikkasuhde lisää myös ympäristöstä huolehtimista, koettua turvallisuutta (Jacobs 1961) ja yhteisön ja kohtaamisten kautta vähentää syrjäytymistä ja yksinäisyyttä. Näillä keinoilla Nummelasta tulee houkutteleva elinympäristö elämän eri vaiheissa, ja elinvoimaisena alueena siitä muodostuu kunnallinen vetovoimakohde ja alue, jolta ei ole kiire muuttaa pois.

Visio 3: Välitilat

Välitilat ovat nimensä mukaisesti kaupunkien usein suunnittelemattomia nurkkauksia ja kulmia, esimerkiksi pieniä aukioita, kadunkulmia ja penkereitä. Välitilat jätetään usein huomiotta tai niihin tehdään ratkaisuja, jotka tekevät niistä käyttökelvottomia oleskeluun tai kohtaamisiin, jotka ovat visioidemme kulmakivet. Haluaisimme välitiloille mahdollisuuden olla kohteita itsessään, eikä vain paikkoja, joiden lävitse kuljetaan. Visiomme korttelit ovat yksilöllisesti suunniteltuja ja laadukkaasti suunniteltuja, jolloin ne kutsuvat viihtymään ja viipymään. Välitiloissa liikkumista tai oleskelua ei rajoiteta vaan päinvastoin, eli ihmisiä kannustetaan viettämään niissä aikaa, joka mahdollistaisi merkityksellisiä kohtaamisia eri ihmisten välillä katsomatta ikään, sukupuoleen tai asukasstatukseen, eli myös vierailijoita kannustetaan viettämään aikaa osana mukana yhteisöä.

Välitiloissa toiminnot siis kannustaisivat sekä aktiiviseen osallistumiseen että vain kaupunkielämän tarkkailuun. Tällaiset ratkaisut eivät ole vain inklusiivisia, vaan myös tuovat tervettä, myös Sampsonin et al. (1997) kuvaamaa sosiaalista kontrollia alueen asukkaiden ja vierailijoiden keskuuteen: nämä ratkaisut sekä lisäävät kaupunkitilan käyttöä että koettua turvallisuutta (Gehl 2018). Toisin sanoen, fyysisen ympäristön ratkaisuilla voidaan tukea myös turvalliseksi koetun naapuruston yhteisöllisyyden syntymistä.

Välitiloissa haluaisimme luoda kannustavat edellytykset liikkuvaan myyntitoimintaan niin, että alueen sosiaaliseen ytimeen voi syntyä myyntitoimintaa vuodenajoista riippumatta: kesällä jäätelöä, talvella hehkuviiniä. Ympäri vuoden syntyvää toimintaa voidaan mahdollistaa niin kaupunkitilan mitoituksen keinoin kuin järjestyssääntöjen vapauksinkin. Voisiko talvimarkkinat syntyä orgaanisesti asukkaiden ja vapaamielisen myyntitoiminnan myötä? Esplanadin puistossa tällainen toiminta kiellettiin vuonna 2024 (Helsingin kaupunki 2024), mutta toisenlaisiakin ratkaisuja toimivaan yhteispeliin voi löytyä etenkin pienemmän mittakaavan sijainnissa. Välitiloissa olisi myös toivottavaa, jos kaupalliset ja ei-kaupalliset toiminnot voisivat täydentää toisiaan, eli esimerkiksi jäätelö- tai mehukojun läheisyydessä toimiva katusoittaja. Alueet, joissa on kaupallisten toimijoiden lisäksi tilaa myös ei-kaupallisille aktiviteeteille, kuten pelailulle ja piknikeille, voivat täydentää toisiaan luoden inklusiivisen ja pysähtymään houkuttelevan ympäristön. Viipyilevät ihmiset luovat tunteen yhteisöllisestä tunnelmasta ja koetusta turvallisuudesta. Ihmisiä ei välttämättä tarvita *lisää* kaupunkitilan elävöittämiseksi, vaan laadullisin keinoin voidaan houkutella pientäkin määrää ihmisiä viipymään *pidempään* (Gehl 2018). Gehlin (2018) mukaan toimiva välitiloja voidaan korostaa pehmeästi esimerkiksi istutusten ja markiisien avulla, jolloin eri alueet ja kadut eivät tuntuisi irrallisilta toisistaan vaan muodostaisivat kaupunkitilan jatkumoa.



Kuva 4: Houkutteleva välitila (<https://www.landscapefirst.com/maaskant-park/>)

Visio 4: Identiteetti ja omaleimaisuus

Esimerkkinä käyttämämme Kartanonkosken asuinalue Vantaalla houkuttelee kävijöitä, erilaisia asukkaita ja nostetaan säännöllisesti mediassa esiin (esim. Helsingin Sanomat 2025). Yksi syy tälle voi piillä alueen omaleimaisessa arkkitehtuurissa. Rapatut pastellinväriset julkisivut eivät edusta nykyään vallitsevaa rakentamista, mutta on linjassa ihmisten toiveiden kanssa. Miksi tätä ei toisinnettaisi enempää? Uudessa Nummelassa haluaisimme unohtaa ikävällä tavalla harmaantuvat ja kuluvat asfalttipinnat ja turhat kanttikivetykset. Suosimme laattapintaisia, mielenkiintoisia kuvioita toistavia kadunpintoja, jotka yhdistävät rakennusten väliin jäävät alueet tilamaiseksi kokonaisuudeksi. Painotamme sitä, että tila houkuttelee jäämään, emme suoraviivaisia ripeään etenemiseen kehottavia liikenneväyliä. Arkkitehtuuri on vetovoimatekijä, jonka ei tarvitse aina esiintyä yksittäisen ison ja upean rakennuksen muodossa, vaan se voi olla myös omaleimainen värimaailma tai joku muu koko alueen kattava yksityiskohta.



Kuva 5. Kartanonkoski näyttää viehättävältä myös harmaana syyspäivänä. Kuva Sami Kero (HS 2025a)

Edward Relph (1976) erottaa paikan identiteetin muodostumisessa kolme komponenttia: 1) fyysinen ympäristö, 2) toiminnot ja 3) merkitykset. Suunnitteluvaiheessa alueen fyysisen ympäristön vahvuudet voidaan ottaa tietoisesti huomioon. Tulevan aseman ympäristössä tällaisia ovat esimerkiksi mielenkiintoiset pinnanmuodot sekä harjumaasto ikivihreine puineen.

Toimintoja voidaan kehittää suunnitteluvaiheessa sekoittamalla erilaisia toimintoja ja luomalla puitteet monikäyttöisille tiloille, jotka mahdollistavat monenlaisten ihmisten kohtaamisen. Merkitykset sen sijaan syntyvät ajan kanssa asukkaiden ja muiden alueen käyttäjien kokemusten kautta. Tämä korostaa sitä, että suunnitteluvaiheessa ei tulisi määritellä ja ennakoida liikaa asukkaiden arkea ja vapaa-ajanviettotapoja, vaan pikemminkin luoda edellytykset alueen ja toimintojen autenttiselle kehittymiselle asukkaiden oman kädenjäljen kautta.

Lopuksi

Visionamme kiteytyy Gehlin lainaukseen: *“people come where people are”*, eli alueen elinvoimaa ja vetovoimaisuutta vahvistaa se, että ihmiset viipyvät kaupunkiympäristössä, pysähtyvät sinne ja käyttävät sen tarjoamia mukavuuksia. Tämä kaikki yhdessä luo kuin positiivisen kierteen, jossa ihmiset sekä tutustuvat omaan asuinalueeseen, kokevat kuuluvansa sinne ja kohtaavat toisiaan luonnollisesti. Vision onnistumisen kannalta pidämme tärkeänä, että Vihdin kunta on aktiivisesti kiinnostunut asemansseudulle muuttavien mielipiteistä ja ovat valmiita vastaamaan kritiikkiin ja ehdotuksiin. Muita keinoja mitata vision onnistumista on muun muassa alueen muuttoliikenteen seuraaminen, sekä eri alueiden käyttöasteiden tarkastelu. Asuinalueen rakentuminen on suunniteltu useiksi vuosikymmeniksi eteenpäin, mutta nykymaailmassa emme voi ennustaa, mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Kaupunkirakenteen tulisi vastata kaupunkilaisten tarpeisiin ja toiveisiin, joten sen on myös syytä kehittyä ajassa. Visionamme heijastaa myös ajankuvaa, sillä esittelemämme ratkaisut kannustavat merkityksellisiin kohtaamisiin, jotain mitä olemme digitalisaation myötä kenties hiukan menettäneet.

Kirjallisuus

Gehl, J. (2018). Ihmisten kaupunki. Rakennustieto Oy, Helsinki. Alkuperäisteos Gehl, J. (2010). Byer for mennessker. Bogværket.

Helsingin kaupunki (2024). Myynti polkupyörästä tai kärrystä ei ole sallittua Esplanadin puistossa tai Senaatintorilla. Luettu 26.1.2026. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/myynti-polkupyorasta-tai-karrysta-ei-ole-sallittua-esplanadin-puistossa-tai-senaatintorilla>

Helsingin Sanomat (2025a). Kylä kaupungissa. Luettu 26.01.2026. <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000011617051.html>

Helsingin Sanomat (2025b). Maisema-arkkitehti ja muotoiluopiskelija Niilo Tenkanen jätti kuusi siirrettävää tuolia julkisiin ulkotiloihin Helsingissä ja seurasi, mitä tapahtuu. Luettu 1.3.2026. www.hs.fi/pkseutu/art-2000011679041.html

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Random House.

Relph, E. (1976). Place and placelessness. Pion Limited.

Sampson, R., Raudenbush, S., Earls, F. (1997). Neighborhoods and Violent Crime: A Multilevel Study of Collective Efficacy. Science 277, 918–924. <https://doi.org/10.1126/science.277.5328.918>

Tenkanen, N. (2025). "I feel I am trusted": Promoting placemaking with a movable urban chair design intervention. <https://aaltodoc.aalto.fi/items/64dea4e2-f8c2-4efb-8850-13ccea7b66fb>

Vaattovaara, M., Joutsiniemi, A., Bernelius, V., Page, M., Rönberg, O., Stjernberg, M., Iltanen, S., Ramos Lobato, I., Jama, T. (2023). Re:Urbia: Lähiöiden segregatiohaaste ja tulevaisuus. Helsinki University Library. <https://doi.org/10.31885/9789526496375>

Vantaan kaupunki (1999). Pakkalan puutarhakupunki. Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen nro 511400, Pakkala 5, Selostus. <https://mfiles.matti.vantaa.fi/VampattiWebApplication/kaavaselostus/511400>

Vihdin kunta (2023). KR01 Vihti-Nummelan asemaseudun kaavarunko, selostus. Asia 233/10.02.00.03/2022. Vihdin kunta, elinvoimalautakunta.

Ryhmä 3: Masa Solonen ja Pieti Raunio

Nummelan aseman kehittäminen: Aseman ympäristö epävarman kasvun oloissa

1. Suunnittelualueen lähtökohdat

Vihti on vajaan 30 000 asukkaan kunta Uudellamaalla, jonka yhdyskuntarakenne perustuu pitkälti autoliikenteeseen ja on siitä riippuvainen. Tähän on tulossa muutos länsiradan rakentamisen myötä, sillä Vihdin kunnan alueelle suunnitellaan uutta asemaa. Uusi asemanseutu sijaitsee parin kilometrin päässä Vihdin nykyisestä keskustajamasta Nummelasta, jossa asuu noin 15 000 asukasta. Uusi alue sijaitsee suhteellisen hyvien liikenneyhteyksien varrella, esimerkiksi Valtatieltä 1 ja 2 on vaivaton yhteys alueelle. Alueella ei nykyisellään ole juuri mitään, mutta asemanseudun läheisyyteen on suunnitteilla esimerkiksi Microsoftin datakeskus, jonka ennustetaan tuovan Vihtiin useita satoja työpaikkoja. Lisäksi alueen läheisyyteen on kaavoitettu esimerkiksi tilaa vaativan kaupan alueita.

Suunnittelualue sijaitsee noin 30 kilometrin päässä Helsingistä. Matka-aika tulevaa länsirataa pitkin tulee olemaan noin 37 minuuttia. Vastaavanlaisen etäisyyden päässä Helsingistä sijaitsevat esimerkiksi Jokela tai Söderkullan alueet Sipoossa ja Tuusulassa. Uuden ratayhteyden liikennöintitiheys ei ole vielä selvillä, mutta terveenä oletuksena voidaan pitää noin 30-minuutin vuoroväliä Helsingin suuntaan. Länsirata tarjoaa loistavat yhteydet esimerkiksi Leppävaaraan ja Pasilaan, mutta toisaalta esimerkiksi paikalliseen liikenteeseen se ei sovi. Esimerkiksi Lohjan tuleva asema sijaitsee yli 5 kilometrin päässä Lohjan keskustasta, missä suurin osa Lohjan palveluista sijaitsee. Vihdin osalta aseman sijainti aiheuttaa myös haasteita tulevaisuudessa esimerkiksi liityntäliikenteen suhteen. Esimerkiksi Mäntsälän kunnan oman selvityksen mukaan liityntäliikenteessä Mäntsälän asemalle ei ole mitään järkeä, vaan suurin osa saapuu asemalle autolla tai kävellen. Tämän perusteella voidaan olettaa, että Vihdin ”kaukainen” asema ei tule merkittävästi vaikuttamaan kunnan sisäisiin liikenteen kulkutapaosuuksiin.

Tällä hetkellä Vihdin kunta on pyrkimässä saamaan alueelle noin 7000–10 000 uutta asukasta. Meidän mielestämme tämä on tavoitteena liian kunnianhimoisen ja tuskin tulee sellaisenaan toteutumaan. Mahdollisen realistisen väestönkasvun arviointi on asemanseudun ja Nummelan kohdalla laajemmin hyvin vaikeaa analyysimme perusteella ja asemanseudun toteutumisen muodon yllä kummittleekin epävarmuuden haamu. Tämä on suunnitelmamme ehdoton kulmakivi.

Vihdin väestö on noin viimeisen 10-vuoden aikana pysynyt hyvin tasaisena (Vihdin kunta, 2024). Nummelassa väestö on kasvanut hieman, kun taas muualla Vihdissä väestön määrä on laskenut. Samoin työpaikkojen määrä on pysynyt hyvin tasaisena noin 8000 pinnassa, vaikka trendi on ollut lievästi laskeva. Jo pelkästään näiden tietojen valossa on epätodennäköistä, että Vihti pystyisi kasvattamaan väkilukuaan yli 7000–10 000 asukkaalla etenkin, kun lapsiperheiden (pääasiainen muuttajaryhmä Vihtiin) määrä on Suomessa huomattavassa pudotuksessa. Tällä hetkellä tilastokeskuksen väestöennuste ennustaa, että Vihdin väkiluku pysyisi suhteellisen samana vuoteen 2040 asti (Tilastokeskus, 2024). Vuoden 2023 MAL-sopimuksessa ennustetaan, että Vihdin väestö kasvaisi parilla tuhannella asukkaalla (Ympäristöministeriö, 2024). Tämä määrä on meidän ryhmämme maksimaalisin väestönkasvu mitä Vihdin kunta tulee realistisesti saavuttamaan. Väestöennusteista

tulee kuitenkin ottaa pari asiaa huomioon. Väestödynamiiikka pienalueilla voi olla hyvin erilainen kuin koko kunnan skaalalla. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vaikka Vihti menettäisi väestöä niin esimerkiksi Nummela tai uuden aseman seutu kasvaisi. Toiseksi muissa KUUMA-kunnissa väestönkasvu on taas viime aikoina ollut huomattavan vahvaa. Esimerkiksi Tuusula ja Järvenpää ovat kasvaneet hyvin ripeästi ja onkin mahdollista, että jossain skenaariossa Vihti pääsisi samanmoisen kasvun kelkkaan mukaan. Yhteenvetona väestöennusteita voidaan kuitenkin siis sanoa, että epävarmuus on Vihdin väestöllistä tulevaisuutta määrittävä tekijä.

Suunnitelmamme yhtenä lähtökohtana on ollut verrata tulevan asemanseudun aluetta muihin vastaaviin asemanseutuihin ja uusiin asuinalueisiin monesta eri näkökulmasta. Suurin osa vastaavilla sijainnilla olevista alueista on erittäin pientalovaltaisia ja palvelultaan usein jokseenkin suppeita. Toisin sanoen urbaanin elämän ihmekeskittymää uudesta asemanseudusta ei todennäköisesti ole tulemassa. Kaikkein lähimpänä uutta asemanseutua on Orimattilassa sijaitseva Hennan asema. Henna sijaitsee Lahti-Helsinki oikoradan varrella hyvin samanlaisessa sijainnissa kuin tuleva Vihdin asema. Alun perin alueelle suunniteltiin kunnianhimoisesti noin 15 000 asukkaalle koteja. Alueen suunnitelma noudatteli hyvin vahvasti Ebenezer Howardin puutarhakaupunkiajatusta. Hennan asema avattiin vuonna 2017 ja alueelle on tämän jälkeen muuttanut maksimissaan joitakin satoja ihmisiä (Salmela, 2024). Voidaan siis sanoa, että alue on epäonnistunut ja suunnitelmamme tavoitteena onkin välttää samanlainen skenaario. Hennan tapaus myös mielestämme osoittaa, että juna-asema itsessään ei takaa asuinalueen menestystä etenkin kaukaisilla sijainneilla. Yhtä varsinaista vastausta sille ei kuitenkaan ole, että miksi Hennan alue epäonnistui. Toisinaan syyksi on ehdotettu palvelujen puutetta, joskus on osoitettu syyttävää sormeja rakennusliikkeitä kohtaan.

Hennasta huolimatta KUUMA-kunnissa on esimerkkejä alueista, jotka ovat onnistuneet. Esimerkkinä aiemmin mainitut Tuusula kokonaisuudessaan ja esimerkiksi Ainolan alue Järvenpäästä. Muualta Suomesta löytyy samanlaisia esimerkkejä ja useassa maakunnassa nopeimmin kasvavin kunta on jokin suurkaupungin läheinen pikkukunta (Pirkkala, Kempele yms.). Nurmijärvi-ilmiö ja lähiömäinen kehitys ei siis ole Suomessa ilmiönä missään nimessä kuollut. Luonteeltaan urbaaneja nämä uudet kehyskunnissa olevat alueet eivät ole. Vihdin omien tutkimusten, sekä aiempien Helsingin yliopiston tutkimusten mukaan nykyiset asukkaat nauttivat tällä hetkellä kaikkein eniten rauhallisuudesta, luonnosta sekä Vihdin maaseutumaisuudesta “The importance of maintaining this “countryside” quality was underscored repeatedly” (Vaattovaara, Jännes, & Posti, 2025). Jos Vihtiä tulee kehittää urbaanimpaan suuntaan näkemyksemme mukaan tämän tulisi tapahtua nykyisen Nummelan keskustan alueella. Mahdolliset muuttajat Vihdin kuntaan ovat pääasiassa lapsiperheitä ja paluumuuttajia ja kuten Vihdin kunta itsekin sanoo sen vahvuutena, on esimerkiksi edulliset tontit, mahdollisesti edulliset verot ja rauhallinen ympäristö. Yritämme sanoa, että Vihdillä ei etenkin ole edellytyksiä rakentaa urbaania ja kaupunkimaista ympäristöä vaan kunnan kilpailuedut ja mahdollisuudet piilevät vertailujen ja tilastojen perusteella vanhoissa kilpailueduissa, joiden perusteella pääasiassa lähiömäinen/matalan tehokkuuden kehittäminen on mahdollista Nummelan taajaman ulkoreunoilla.

Yhteenvetona suunnitelmamme lähtökohtana on Vihdin tulevaisuudennäkymien epävarmuus. Tavoittemme onkin siis visiossa pyrkiä hallitsemaan ja ennustamaan epävarmuustekijöitä mahdollisimman tarkasti. Suunnitelmamme ydin onkin siis resilienssi ja monet tulevaisuudet.

2. Teoreettinen kehys

Tämä kappale tulee käsittelemään suunnitelman teoreettista kehystä ja pitää sisällään kaksi eri osiota. Ensimmäisenä on alueen kehittämisen teoreettinen kehys, jolla pyritään vastaamaan epävarmuustekijöihin. Toisena ehdotamme teoreettista kehystä itse fyysiselle rakentamiselle, jotta voimme luoda edes jonkinlaisen vision.

Epävarmuustekijöihin vastaaminen ja monitulevaisuuteen liittyvien työkalujen määrä on jokseenkin rajallinen, mutta nykyisestä tutkimuskirjallisuudesta löytyy joitakin esimerkkejä, joista voisi meidän mielestämme olla hyötyä Nummelan asemanseutua kehittäessä. Esimerkit ja teoreettiset pohjat ovat pääosin kehitetty ulkomailla, mutta Suomessa on myös käyty rajallista keskustelua ja tutkimusta siitä, kuinka näitä raameja voitaisiin hyödyntää. Yksi esimerkki tämänlaisesta kirjallisuudesta Suomessa käsittelee suunnittelua matalan kasvun alueilla, tarkemmin Turun lähiöissä (Kosunen, Atkova, Hirvonen-Kantola, 2020). Kirjallisuutta. Vaikka Turun lähiöiden lähtökohdat ovat hyvin erilaisia, kuin Nummelan asemanseudun, on mahdollista, että vastaavanlainen kirjallisuus voisi antaa eväitä kestävämpään asemanseudun kehittämiseen.

CAS (Complex Adaptive Systems) on teoreettinen perusta, jossa kaupungit nähdään monimutkaisina ja mukautuvina järjestelminä (Rauws & de Roo, 2016). Mukautuminen tapahtuu jatkuvasti erilaisten toisiinsa kytkeytyneiden prosessien kautta. CAS-ajattelumallissa nähdään kaupungeilla olevan neljä pääominaisuutta, jotka määrittävät niitä. Nämä ovat:

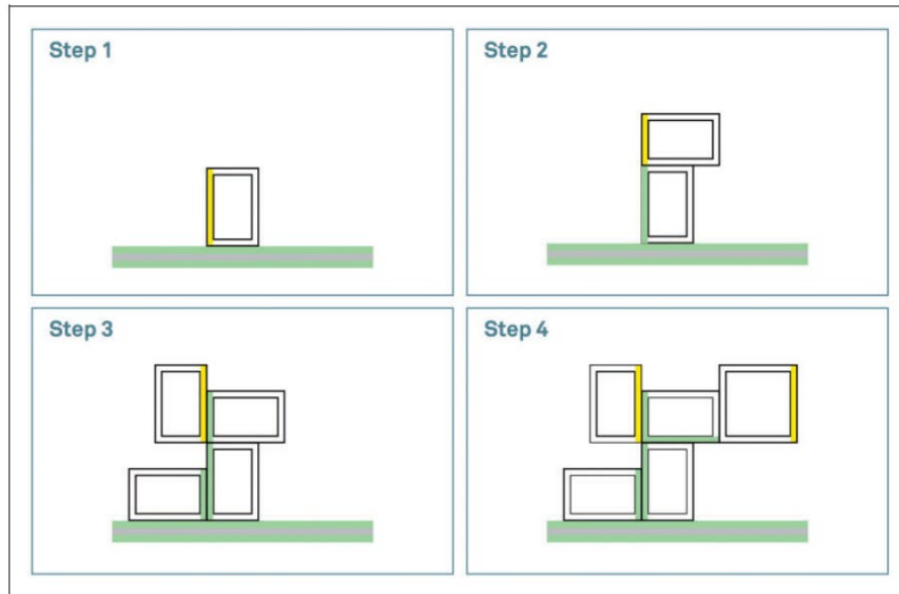
1. Epälineaariset kehityskulut (kaupunkien kehitys vaihtelee nopeudeltaan ja laajuudeltaan)
2. Reaktiot dynaamiseen ympäristöön (kaupungit ovat avoimia järjestelmiä, jotka reagoivat ympäristöön ja siksi niiden täytyy olla mukautuvaisia)
3. Itseorganisoitavuus (uusia malleja ja rakenteita syntyy toimijoiden välisestä vuorovaikutuksesta ilman ohjausta)
4. Yhteisevoluutio (kaupungin eri osat mukautuvat jatkuvasti toisien osien toiminnan seurauksena)

CAS luo siis teoreettisen pohjan sille, miksi perinteinen komprehensiivis-rationaalinen suunnittelu ei välttämättä toimi. Esimerkiksi Hennan alueella tapahtuneiden epälineaaristen kehityskulkujen seurauksena voidaan nähdä, että alue epäonnistui

“when the uncertainties which come with non-linear change are solely regarded as risks of failure, this is likely to frustrate the system’s adaptability (Holling, 1978). This means that stakeholders can become paralysed and no longer be willing to take action or make investments”. (Rauws & de Roo, 2016)

ODS (Organic Development Strategies) on lähestymistapa, jossa luovutaan perinteisestä komprehensiivisestä suunnittelusta ennalta määrättyineen lopputuloksineen, kuten Etelä-Nummelan seudulle on nyt suunniteltu. ODS on siis kaupunkisuunnittelustrategia, joka soveltaa CAS-ajattelua käytäntöön. ODS:n idea on, että kaupunkirakenne perustuu itseorganisoitumiseen paikallisten “aloitteiden” kautta. ODS mukaista suunnittelua ollaan pääasiassa toteutettu Alankomaissa. Näiden “aloitteiden” osalta yksittäisiä henkilöitä tai toimijoita kutsutaan käynnistämään näitä aloitteita, mikä tarkoittaa sitä, että mahdollisimman usein tulevat asukkaat ovat heitä ketkä vastaavat tulevan elinympäristönsä suunnittelusta. Tämä tarkoittaa sitä, että ODS hankkeet ottavat niiden luonteen takia epävarmuustekijät huomioon jokaisessa kehitysvaiheessa ja ODS tyyppinen kehitys mahdollistaakin

monitulevaisuuden erinomaisen hyvin. ODS ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaavoittajan tai kaupunkisuunnittelijan rooli unohtuisi kokonaan. Sen sijaan ODS:ssä kaupunkisuunnittelija toimii pikemminkin fasilitaattorina. Tämä tapahtuu esimerkiksi ohjaavien sääntöjen kautta, joilla vältetään tiettyjen haittojen syntyminen ja varmistetaan yhteisten tavoitteiden täyttyminen. Alla olevassa kuvassa on esimerkiksi Almeren kaupungissa sijaitsevan Oosterwoldin alueen kehittämisperiaate.



(ODS-järjestelmä, jota on käytetty Almeren Oosterwoldia kehittäessä, Rauws & de Roo, 2016)

Toinen mahdollinen lähestymistapa, jonka löysimme, on niin sanottu DAPP eli (Dynamic Adaptive Policy Pathways) (Kwakkel, Walker, & Haasnoot, 2016). DAPP on lähestymistapa, jota käytetään päätöksenteossa syvän epävarmuuden oloissa. DAPP-menetelmää käytetään usealla muullakin alalla, esimerkiksi ilmastopolitiikassa, mutta nykyisin sitä käytetään yhä useammin kaupunkisuunnittelussa. DAPP:in ideana on, että yksittäinen suunnitteluratkaisu ei ole pysyvä, vaan muuttuneiden olosuhteiden myötä entisiä toimenpiteitä voidaan täydentää tai korvata kokonaan uusilla toimenpiteillä. Tämä tehdään käytännössä kahden eri DAPP:iin sisältyvän työkalun avulla. Ensimmäisenä on politiikkapolut, joilla pyritään määrittelemään eri skenaarioita, joiden mukaan voidaan tietystä tilanteesta toimia. Toisena on seuraintaindikaattorit ja kynnyksarvot, joiden avulla pyritään päästä eroon erilaisista polkuriippuvuuksista sekä lukkiutumista, joita kehittämisessä voi tapahtua. Tarkemmin tämä tapahtuu kynnyksarvojen avulla eli käytännössä jonkin kynnyksarvon saavutettua (jokin politiikkatoimi ei enää toimi) siirrytään uudenlaiseen toimintatapaan.

Tiivistettynä siis CAS-ajattelutapa luo teoreettisen pohjan sille, miksi nykyiset suunnittelutavat eivät ole välttämättä optimaalisia Nummelan asemaseudulla. ODS on suunnittelustrategia, jonka avulla tuodaan CAS-ajattelua käytäntöön ja DAPP tarjoaa rakenteen päätöksentekoprosessille ja monille tulevaisuuksille, jossa ODS:ssa voidaan hyödyntää.

Miten näitä teoreettisia periaatteita sitten toteutettaisiin käytännössä. Käytännön esimerkkinä voidaan esimerkiksi pitää sitä, että kasvun nopeus sidotaan tiettyjen palvelujen määrään, tai että rakennuksien

mahdollista typologiaa sidotaan alueella käytävän asuntokaupan nopeuteen esimerkiksi siten, että kerrostaloja-asuntoja saa rakentaa vasta kuin tietty määrä muita asuntoja on myyty.

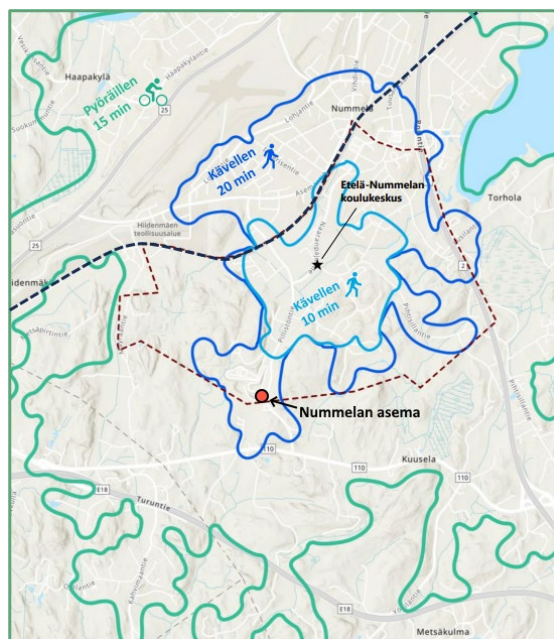
3. Itse visio

Tarkastelemme asemaa ympäröivää suunnittelualueutta lähtökohtaisesti olemassa olevien paikallisten toimintojen kautta sen sijaan, että Nummelan asema itsessään olisi alueen toiminnallinen ja sosiaalinen keskus. Erityinen painoarvo tässä suunnitelmassa kohdistuu Etelä-Nummelan koulukeskukseen, joka on aloittanut toimintansa elokuussa 2023 ja joka sijaitsee vajaan puolentoista kilometrin päässä suunnitellusta rautatieaseman sijainnista. Koulukeskuksen olisi tarkoitus toimia kehittyvän asemanseudun alueen alkuvaiheen sosiaalisena ja toiminnallisena ytimenä. Vaikka Nummelan aseman pitkäaikainen merkitys tulee olemaan koulukeskusta huomattavasti merkittävämpi erityisesti saavutettavuustekijänä, muodostavat paikalliset palvelut, kuten juuri kyseinen koulukeskus ja sen erilaiset nuoriso- ja yhteisöpalvelut vahvemman ja välittömämmän keskusvaikutuksen.

Tämä näkemys Etelä-Nummelan koulukeskuksesta alueen sosiaalisena ytimenä ei ole uusi ajatus, vaan se pohjautuu vankasti Clarence Perryn (1929/1999) klassiseen naapurustoyksikköteoriaan. Perryn teorian mukaisesti koulukeskus määrittäisi rakentuvan alueen mittakaavaa, rakennetta ja liikkumissuhteita, sillä se tuottaa päivittäistä liikennettä, sosiaalista vuorovaikutusta ja paikallista identiteettiä alueella. Lisäksi myöhemmässä kaupunkitutkimuksessa on todettu, että erityisesti kasvavilla reuna-alueilla koulut ja muut arjelle keskeiset palvelut voivat muodostaa todellisen paikallisen keskuksen jo ennen kaupallisten tai liikennehankkeiden valmistumista (Hall, 2014).

Sosiaalisen ytimen huomioinnin lisäksi raideliikenteeseen perustuvien keskusten toteutuminen puolestaan riippuu usein laajemmista väestö- ja markkinakehityksistä, sekä palvelutarjonnan, kuten kauppojen ja muiden liikkeiden vaiheittaisesta muodostumisesta. Pelkkä aseman rakentaminen ei automaattisesti synnytä toimivaa keskusta, vaan se edellyttää riittävää asukas pohjaa, palvelukysyntää ja muita selkeitä houkuttimia. Mikäli rakentaminen nojaa liian voimakkaasti vasta toteutumassa olevaan infrastruktuuriin, riskinä on pitkään vajaasti toimiva ympäristö. Hyvä esimerkki spekuloidusta tällä tavalla epäonnistuneesta tapauksesta on juuri Hennan asema Lahden oikoradalla, jota myytiin utopistisena ideana kehittyvästä asuinalueesta ilman varsinaista olemassa olevaa konkretiaa taustalla.

Palataan Vihtiin. Nummelan aseman suunnittelualueella tämä asetelma on erityisen relevantti, sillä asema sijaitsee kohtalaisen kävelymatkan päässä koulukeskuksesta, ja aseman vaikutus paikalliseen arkeen realisoituu todennäköisesti vaihteittain riippuen monista asemaa ja Länsirataakin koskevista tekijöistä, kuten liikennöintiäikatauluista. Aseman sijaan koulukeskus siis toimiikin jo nykytilanteessa konkreettisenä käyttöä tuottavana paikkana, jonka

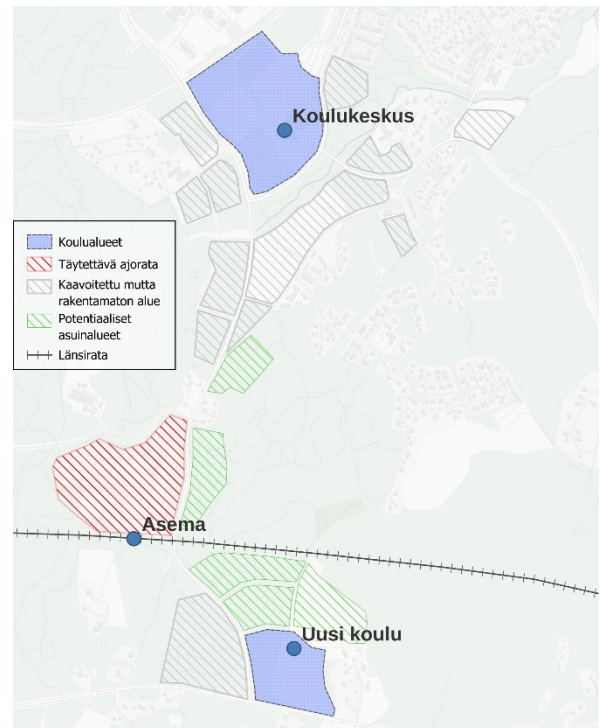


Liikkumisetäisyydet Etelä-Nummelan koulukeskuksen vaikutusalueella.

ympärille syntyy päivittäistä liikkumista ja yhteisöllisiä käytäntöjä. Tästä syystä suunnitelmassamme tarkastellaan pohjarakennetta, jossa alkuvaiheen kasvu tukeutuu koulun ympäristöön, ja leviää siitä etelän suuntaan kohti Nummelan asemaa, joka samalla mahdollistaa myöhemmän kytkeytymisen aseman vahvistuvaan vaikutusalueeseen.

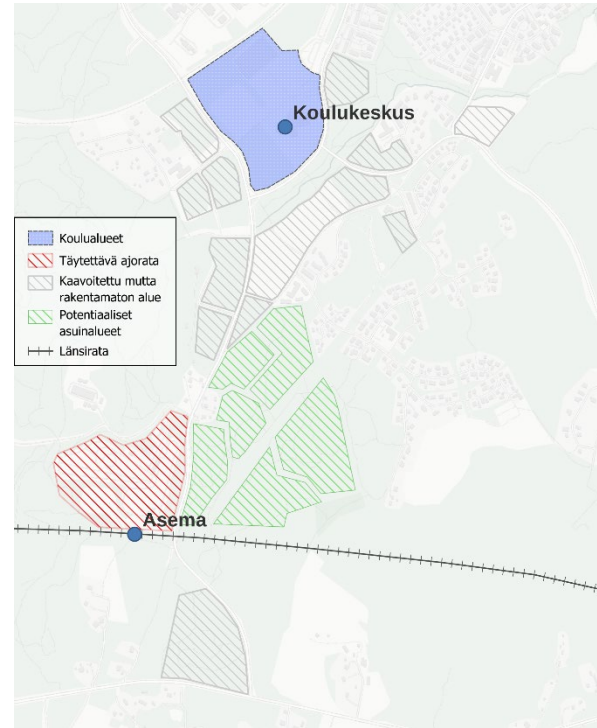
On itsestään selvää, että koulukeskuksen asema sosiaalisena ytimenä kymmenelle tuhannelle uudelle asukkaalle ei ole realistinen, eikä suunnitelmamme tavoite olekaan tarjota utopistista toimintakeskusta, vaan sen sijaan lähestymistapamme tukee vaihteista ja adaptiivista yhdyskuntakehitystä. Kun koulukeskusta pidetään Perryn (1929/1999) mallin mukaisena keskuksena, ei rakenteen alkuvaihe ole riippuvainen epävarman infrastruktuurin toteutumisesta, eikä se myöskään estä myöhempiä tiivistymistä aseman läheisyydessä, mikäli tilanne sen paremmin sallii. Tarjoamme siis tilallista perusratkaisua, joka toimii sekä varhaisessa että myöhemässä kehitysvaiheessa ja vähentää riskiä, että alueen rakenne lukkiutuu heikosti toimivaan alkuasetelmaan. Etelä-Nummelan ei haluta olevan uusi Henna.

Tämä vaihteittainen perusratkaisu mahdollistaa myös kahden vaihtoehdoisen kehityspolun tarkastelun. Ensimmäisessä skenaariossa kasvu käynnistyy asemaympäristöstä, jolloin rakentaminen nojaa raideliikenteen saavutettavuuteen ja aseman läheisyyteen syntyvään houkuttelevuuteen, ja mahdollinen uusi koulu rakennetaan aseman läheisyyteen palvelemaan alueen asukkaita. Tällöin asemasta uuden koulun kera muodostuu alueen varhainen ja uusi sosiaalinen keskus, jonka ympärille syntyy vähitellen tiivistyvä asuinrakenne ja palvelutarjonta. Adaptiivisen suunnittelun näkökulmasta tätä voidaan pitää politiikkapolkuna (policy path), joka aktivoituu tilanteessa, jossa kysyntä ja saavutettavuus osoittautuvat odotettua vahvemmiksi.



Toisessa skenaariossa kasvu käynnistyy Etelä-Nummelan koulukeskuksen ympäristöstä, josta se etenee vaiheittain ”valuen” etelän suuntaan kohti asemaa. Tässä mallissa rakentuminen tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan sosiaaliseen infrastruktuuriin, arjen palveluihin ja jo kaavoitettuihin mutta rakentamattomiin alueisiin, jolloin uusi asutus liittyy heti toimivaan paikalliseen ympäristöön. Aseman merkitys vahvistuu tällöin myöhemmässä vaiheessa, kun väestöpohja kasvaa riittävästi tukemaan asutuksen tiivistymistä aseman läheisyyteen. Tällainen kehityspolku vähentää riskiä, että rakentaminen perustuisi liikaa optimistisiin kasvoletuksiin tai että asemaseutu jäisi pitkäksi aikaa vajaasti toimivaksi.

Kahden eri skenaarion esittäminen ei kuitenkaan tarkoita välttämättä kahden erillisen suunnitelman laatimista, vaan pikemminkin sitä, että alueen rakenteen tulisi mahdollistaa siirtyminen kehityspolulta toiselle. DAPP-lähestymistavan mukaisesti skenaariot voidaan ymmärtää vaihtoehtoisina politiikkapolkuina, joiden välillä voidaan liikkua ja vaihdella seurantaindikaattorien ja kynnyksarvojen perusteella (Kwakkel, Walker, & Haasnoot, 2016). Mikäli esimerkiksi asuntokysyntä, investointivalmius tai raideliikenteen käyttöaste osoittautuvat vahvoiksi, painopiste voi siirtyä asemaympäristön nopeampaan kehittämiseen. Jos taas kasvu etenee hitaammin, kehitys voi tukeutua enemmän koulukeskuksen ympärille rakentuvaan vaiheittaiseen laajenemiseen ilman, että alueen rakenne menettää toimivuuttaan. Näin visio ei lukkiudu yhteen epävarmaan ja hataraan oletukseen, vaan mahdollistaa hallitun sopeutumisen useampaan mahdolliseen tulevaisuuteen.



Lähteet

Vihdin kunta. (2024). *Vihdin kasvuohjelma 2025–2033* [PDF]. Retrieved from <https://www.vihti.fi/wp-content/uploads/2024/12/vihdin-kasvuohjelma-2025-2033.pdf>

Ympäristöministeriö. (2024). *Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035* (allekirjoitusversio, 13.12.2024). <https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Helsingin%2Bseudun%2BMAL-sopimus%2B2024-35%2Ballekirjoitusversio%2B%281%29.pdf>

Vaattovaara, M., Jännes, J., & Posti, M. (Eds.). (2025). *Perspectives into sustainability and vitality in Nummela*. Helsinki Institute of Urban and Regional Studies (Urbaria), University of Helsinki.

Salmela, R. (2024, July 23). *Hiljainen Henna*. *Helsingin Sanomat*. <https://www.hs.fi/suomi/art-2000010533588.html>

Rauws, W., & de Roo, G. (2016). Adaptive planning: Generating conditions for urban adaptability. Lessons from Dutch organic development strategies. *Environment and Planning B: Planning & Design*, 43(6), 1052-1074. doi:10.1177/0265813516658886

Kwakkel, J. H., Walker, W. E., & Haasnoot, M. (2016). Coping with the wickedness of public policy problems: Approaches for decision making under deep uncertainty [Editorial]. *Journal of Water Resources Planning and Management*. doi:10.1061/(ASCE)WR.1943-5452.0000626

Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. John Wiley & Sons.

Perry, C. (1929/1999). *The neighbourhood unit*. In *Regional survey of New York and its environs, Volume VII: Neighbourhood and community planning*. New York: Regional Plan Association.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste [verkkójulkaisu]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 1.3.2026]. Saantitapa: <https://stat.fi/fi/tilasto/vaenn>

Kosunen, H., Atkova, I., & Hirvonen-Kantola, S. (2020). Co-evolutionary urban planning of a Finnish city for its low growth neighborhoods. *Planning Theory & Practice*, 21(4), 552-569.

Ryhmä 4: Ida Gündogdu, Anni Kähre, Oskar Strauss

Mitä naapurusto voisi olla? Uusi näkökulma Vihdin Nummelassa

1. Tausta

Nykyään on olemassa laajaa tutkimuskirjallisuutta, joka käsittelee asuinalueiden piirteitä, niiden sosiaalisia, ympäristöllisiä ja kokemuksellisia ulottuvuuksia. Samanaikaisesti uusia kaupunkialueita tuotetaan usein prosesseissa, joissa korostuvat tehokkuus, standardisointi sekä mitattavat tuotokset. Tämän on useissa yhteyksissä todettu kaventaneen suunnittelun mielikuvituksellista ja eettistä ulottuvuutta, samalla rajoittaen kykyä tarkastella arjen elämää ja elettyä kokemusta koskevia kysymyksiä (Davoudi, 2023). Tässä kontekstissa uuden asemanseudun kehittämistä voidaan tarkastella paitsi suunnittelutehtävänä myös mahdollisuutena pohtia uudelleen, minkälaista rakennettua ympäristöä todella haluamme luoda. Sen sijaan että aluetta lähestyttäisiin ensisijaisesti kasvun tai säästämisen kautta, tässä työssä asuinalueen rakentuminen ymmärretään prosessina, joka kytkeytyy kestäväan asumiseen, hoivaan ja jaettuihin toimiviin arkisiin käytäntöihin.

Asuinalueita voidaan tarkastella paitsi tilallisina yksikköinä myös relationaalisina ympäristöinä, jotka muotoutuvat sosiaalisen vuorovaikutuksen, arkisten rutiinien ja jaettujen merkitysten kautta. Yhteisöpsykologiassa yhteisöllisyyden kokemus (sense of community) on määritelty tunteeksi siitä, että yksilöt kuuluvat yhteen, merkitsevät toisilleen ja jakavat käsityksen siitä, että heidän tarpeensa voidaan täyttää yhdessä toimimalla (McMillan & Chavis, 1986). Yhteisöllisyys ei synny automaattisesti fyysisestä läheisyydestä, tiheästi rakentamisesta, vaan kehittyy usein toistuvan vuorovaikutuksen ja arjessa jaettujen kokemusten myötä. Paikkasuhdetta koskeva tutkimus täydentää tätä näkökulmaa. Scannell ja Gifford (2010) esittävät kolmiulotteisen mallin, jossa paikkakiintymys muodostuu henkilön, prosessin (affektiiviset, kognitiiviset ja käyttäytymiseen liittyvät ulottuvuudet) sekä paikan (sosiaaliset ja fyysiset piirteet) välisestä suhteesta. Paikkakiintymys ei näin ollen ole pelkästään tunne, vaan se kytkeytyy käytäntöihin, muistoihin ja ympäristön ominaisuuksiin. Asuinalueet voidaan tästä näkökulmasta ymmärtää ympäristöinä, joissa sosiaaliset suhteet, fyysinen muoto ja arkiset toiminnot kietoutuvat toisiinsa.

Asuinalueen tilallinen rakenne vaikuttaa siihen, millaisia mahdollisuuksia vuorovaikutukselle ja kiintymykselle syntyy. Empiirinen tutkimus osoittaa, että vapaa-ajan kävely ja naapureiden kohtaaminen ovat yhteydessä vahvempaan yhteisöllisyyden kokemukseen, kun taas puhtaasti hyötylähtöinen liikkuminen on heikommin yhteydessä näihin tekijöihin (Wood, Frank & Giles-Corti, 2010). Arkisten ympäristöjen kuten jalkakäytävien ja pyöräteiden laadulla on keskeinen merkitys. Gehl (2010) erottaa välttämättömät toiminnot (esim. työmatka-, kaupassa käyminen), valinnaiset (esim. kävelyllä käyminen) ja sosiaaliset toiminnot (esim. lasten leikit pihapiirissä, naapureiden tervehtiminen) ja toteaa että valinnaiset ja sosiaaliset toiminnot lisääntyvät erityisesti ympäristöissä,

jotka ovat suunniteltu ihmisen mittakaavaan, tarjoavat suojaa ja viihtyisyyttä. Kadut, pihat, reitit ja julkiset tilat voidaan näin ymmärtää arjen elinvoimaisuuden infrastruktuurina, joka mahdollistaa toistuvat kohtaamiset ja epämuodollisen vuorovaikutuksen. Liikennesuunnittelu (kävely, kevyt, julkinen ja yksityinen) ja paikanluonti (uuden asemaseudun) huolellisen suunnittelun kautta ovat näin ollen erottamattomasti yhteydessä toisiinsa.

Vaikka rakennettu muoto luo puitteita, merkitys syntyy käytön kautta. Sennett (2018) erottaa rakennetun kaupungin ja eletyn kaupungin toisistaan ja korostaa näiden välistä suhdetta kaupunkien toimivuuden kannalta. Liiallisesti määritellyt ja kontrolloidut ympäristöt voivat rajoittaa tilojen omaksumista ja muuntumista, jopa olla luotaantyöntäviä, kun taas avoimet ja muunneltavissa olevat ympäristöt mahdollistavat monimuotoisia olemisen tapoja. Antropologinen tutkimus korostaa, että ihmiset hahmottavat ja arvottavat ympäristöään kehollisen kokemuksen ja toiminnan kautta (Ingold, 2000). Asuinalueet saavat merkityksensä toiston, tutuksi tulemisen ja arjen rutiinien kautta. Suunnittelua voidaan tästä näkökulmasta tarkastella toimintana, joka muokkaa edellytyksiä omasta ympäristöstä ja kanssaelävistä välittämiseksi.

Paikkasuhde kytkeytyy sekä rakennettuihin että luonnonympäristöihin. Suomalainen empiirinen tutkimus osoittaa, että asuinalueen viheralueiden, metsien ja virkistysalueiden läheisyys on yhteydessä parempaan koettuun terveyteen ja että viheralueiden laatu on määrää merkittävämpi tekijä (Nevanto, 2023). Havainnot tukevat laajempaa tutkimusnäyttöä viherympäristöjen ja hyvinvoinnin yhteyksistä. Paikkaan kiinnittymisen näkökulmasta luonnonympäristöt tukevat sekä affektiivisia että kognitiivisia siteitä paikkaan (Scannell & Gifford, 2010). Lähivirkistysalueet ovat tärkeää asumisviihtyisyyden kannalta. (Soininvaara, O., 2025) Olemassa olevien luontoalueiden säilyttäminen ja integrointi osaksi uusia asuinalueita on näin ajateltuna sekä ekologinen teko että sosiaalisen hyvinvointiin liittyvä linjaus.

Viihtyisän ja tiiviin kaupungin teesiin sisältyvät seuraavat kohdat; rakennetun ympäristön ja ulkotilojen moninaisuus, rakennusten muuntojoustavuus, inhimillinen mittakaava, joka edistää käveltävyyttä, alueen identiteetti, mikroilmaston hyödyntäminen, pieni hiilijalanjälki ja rikas biodiversiteetti. (Sim, D., 2022) Nämä kohdat toimivat hyvin myös pienemmän mittakaavan, kuten asuinalueiden suunnittelussa.

2. Aineisto ja lähteet

Olemme keränneet referenssikohteita sekä Suomesta että ulkomailta. Useimmat referenssikohteet sijaitsevat kuitenkin Euroopassa. Pyrimme havainnollistamaan visiotamme esimerkkikohteiden avulla ja tutkimme, millaiset suunnitteluratkaisut voisivat soveltua juuri Vihti-Nummela kohteeseen. Rakennusten mittakaavaan on haettu inspiraatiota Kartanonkoskesta, josta on useampia myönteisiä julkaisuja. Jotkut kohteet valikoituivat Pehmeä Kaupunki kirjan sisällöstä, kuten Vauban ja Porvoon

Länsirannan asuinkorttelit. Sonder Boulevard Kööpenhaminassa on kiinnostava katu, joka yhdistää päärautatieaseman ja Vesterbron asuinalueen. Yksi visiomme on eläväinen katubulevardi, joka yhdistää olemassa olevan Nummelan ja tulevan aseman. Vaikka mittakaava on esimerkissä suurempi, voidaan toimivia konsepteja sijoittaa myös meidän ehdotukseemme.

Alla olevissa esimerkeissä toistuu asuinalueiden houkuttelevuus, paikallisten paikkakiintymys ja toimivat rakenteet.

2.1 Taulukko käytetyistä referensseistä ja alue- esimerkeistä

Kartanonkoski	Rakennusten mittakaava, vaihteleva arkkitehtuuri ja kylämäinen rakenne. Onnistunut asuinalue.
Porvoon länsiranta	Asuinkorttelien mittakaava, rantaan ja julkisiin tiloihin tukeutuva kaupunkirakenne.
Puu- Käpylä	Pienimittakaavainen, vehreä ja viihtyisä asuinympäristö.
Myllypuro	Kylätalo, viheralueiden säilyttäminen ja alueellinen yhteisöllisyys.
Vauban (Saksa)	Autottomuus, yhteisöllähtöinen rakentaminen, ekologiset ratkaisut, keskitetty pysäköinti
Sønder Boulevard (Kööpenhamina)	Eläväinen katubulevardi, joka yhdistää alueita ja toimii kohtaamispaikkana.
Vesterbro (Kööpenhamina)	Tiivis ja elävä kaupunginosa, jossa yksityiset ja julkiset toiminnot sekoittuvat.
Kööpenhaminan päärautatieasema	Esimerkki vahvasta joukkoliikenteensolmukohdasta.
Driebergen–Zeist -juna-asema (Alankomaat)	Pyöräily, bussien ja junansaumaton integraatio ja turvallinen syöttöliikenne.
Pohjois-Amerikka (Block Repair Project / City Repair)	Korttelien sisäpihojen avaaminen yhteiselle käytölle, kylämäisyys.

2.2 Alue- esimerkki: Vauban

Vauban on Freiburgissa Saksassa sijaitseva noin 5 000 asukkaan kaupunginosa, joka on tunnettu ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä kaupunkisuunnittelun esimerkkinä. Alueen kehittämisessä keskeisessä roolissa on ollut kansalaisyhteisö Forum Vauban, jonka kaupunki on nimennyt vastaamaan osallistavuuden ja asukaslähtöisyyden toteuttamisesta.

Vaubanin suunnittelussa on painotettu autottomuutta, pienimittakaavaista tonttijakoa sekä rakennusryhmäpohjaista toteutusta. Tontteja on myyty eri kokoisille asuinyhteisöille (noin 3–20 kotitaloutta), jotka ovat vastanneet rakennustensa yksityiskohtaisesta suunnittelusta, julkisivuista ja toiminnallisista ratkaisuista. Rakennuskannassa on vältetty omakotitaloja sekä yli neljäkerroksisia rakennuksia, ja alueella on suosittu monipuolisia rakennustyyppejä.

Ekologiset ratkaisut ovat keskeinen osa alueen toteutusta. Rakennuksissa käytetään ympäristöystävällisiä materiaaleja, energiankulutukselle on asetettu tiukat standardit ja alueella tuotetaan uusiutuvaa energiaa aurinkopaneelien avulla. Esimerkiksi Solarsiedlung-asuinalue tuottaa aurinkokennoilla oman energiantarpeensa ja syöttää ylijäämäenergian julkiseen verkkoon. Lisäksi alueella hyödynnetään sadeveden talteenottoa sekä biojätteestä tuotettavaa biokaasua (Knox, 2012).

Liikennejärjestelyt perustuvat autoliikenteen voimakkaaseen rajoittamiseen. Alueen pääkadulla nopeusrajoitus on 30 km/h, ja muut kadut on toteutettu 5 km/h pihakatuina. Autojen pysäköinti on keskitetty alueen reunoille rakennettuihin pysäköintilaitoksiin, eikä pysäköintiä sallita asuinrakennusten välittömässä läheisyydessä. Pihakaduilla ajo on sallittu ainoastaan huolto- ja saattoliikenteelle. Autottomat asukkaat voivat liittyä yhteiskäyttöautojärjestelmään, ja järjestelmään liittyneille on tarjottu joukkoliikenteeseen liittyviä kannustimia (Knox, 2012).

Vauban toimii tässä työssä referenssikohteena, jonka kautta tarkastellaan ekologisesti, sosiaalisesti ja rakenteellisesti kestävästä asuinalueen toteutustapoja.

Referenssien sekä Vihdissä toteutetun maastokäynnin pohjalta muodostui analyysia ohjaava viitekehys, jonka avulla jäsennettiin suuntaviivoja utopistiselle asemaseudulle Nummelassa.

3. Analyysi

Työ perustuu laadulliseen tutkimusasetelmaan, jonka tavoitteena on tuottaa kontekstisidonnainen ja teoriapohjainen visio uudelle asemaseudun asuinalueelle. Yksittäisen aineistolähteen sijaan työ nojaa useiden erilaisten aineistojen ja tarkastelutapojen yhdistämiseen, mukaan lukien kirjallisuuskatsaus, vertailu olemassa oleviin pienten kaupunkien ja toimivien seutujen esimerkkeihin, maastokäyntiin Vihdissä sekä ryhmänä toteutettu tulkinta ja synteesi.

Työ alkoi kirjallisuuskatsauksella, jonka tarkoituksena oli muodostaa teoreettinen perusta työlle. Katsaus kattoi sekä suunnitteluteoriaa että ympäristöpsykologista, kaupunkisuunnittelun tutkimusta. Kirjallisuus ohjasi analyysiteemojen valintaa sekä suunnitteluperiaatteiden muotoilua. Seuraavaksi tarkasteltiin olemassa olevia onnistuneita ja vähemmän onnistuneita hiljalleen rakennettuja ympäristöjä. Suhteellisen lyhyessä kurssin keston aikataululla emme pyrkineet kaiken kattavaan perusteelliseen visioon vaan toistuvien tilallisten piirteiden, toimivien rakenteellisten ratkaisujen ja toimintojen tunnistamiseen. Huomiota kiinnitettiin erityisesti kestävyteen (sosiaalinen, ekologinen, rakennettu), viihtyvyyteen ja elinvoimaisuuteen ja näiden aiheiden kautta alueen houkuttelevuuteen.

Asemaseudun ja sen lähiympäristön havainnointi mahdollisti pragmaattisemman lähestymisen työhön. Vaikka tulevan asuinalueen tämänhetkinen topografia, askeettisuus teki tehtävästä hieman hankalamman, alueen luonne, mahdollisuudet ja rajoitteet joita kartalta ei välttämättä erota näyttäytyivät.

Eri aineistojen ja ryhmän yhteisen panoksen tuloksena esiin nousi teemoja, joiden pohjalta kehitettiin suunnitelma alueelle.

4. Visio

4.1 Kehityskäytävä ja elinvoimaisuus

Keskeinen suunnitteluratkaisumme on kehityskäytävä, joka yhdistää nykyisen Nummelan keskustan ja tulevan juna-aseman toisiinsa. Väliin jäävä sydän on olemassa oleva koulukeskus ja mahdollinen liikunta ja terveysaseman sijoituspaikka tulevaisuudessa. Sen sijaan että asema olisi yksittäinen keskus, elinvoima jakautuu käytävän varrelle. Mikä mahdollistaa sen, että arjen palvelut, kohtaamispaikat ja viherympäristöt sijoittuvat käveltäville etäisyyksille ja tukevat jokapäiväistä elämää. Kehityskäytävä ajattelulla pyritään siis välttämään hajanaista rakentamista ja keskittämään voimavarat paikkoihin, joissa yhteydet ja elinvoima ovat jo valmiiksi vahvoja.

Palveluiden ja toimintojen tulee sijaita hyvässä yhteydessä toisiinsa, jotta asukkaat voivat käyttää niitä helposti. Tarjoamalla erilaisia sekä julkisia että yksityisiä palveluita, voidaan luoda monitahoinen järjestelmä, joka tukee monenlaisia toimintoja. Nykyiset ja tulevat nummelalaiset pyritään yhdistämään onnistuneen aluesuunnittelun avulla. Tarjoamalla päivittäisiä kohtaamispaikkoja, asukkaat voivat luoda sosiaalisia yhteyksiä keskenään. (Sim, D., 2022) Tulevat asukkaat tuovat verotuloja ja kuluttavat yritysten tarjoamia palveluita. Alue, jossa on monipuolisesti yrityksiä ja heidän tarjoamiaan palveluita, kukoistaa ja luo elinvoimaisen asuinympäristön. Kuntaa saa myös yhteisöveroa muun muassa osakeyhtiöiltä, osuuskunnilta ja tietyin edellytyksin liikelaitoksilta, julkisyhteisöiltä, laitoksilta, ja säätiöiltä. (Elinkeinoverotus - Valtiovarainministeriö., 2025). Suunnitelmassamme sijoitamme palvelut, toiminnot ja paikat Vihdin keskuksen ja tulevan juna-aseman yhdistävään katubulevardiin.

Olemassa olevan kasvillisuuden ja luonnon säilyttäminen sisältyy myös pääajatuksiimme. Näin voidaan luoda vaihtelevia ja luonnonmukaisia viheralueita sekä yhteisiin virkistyskohteisiin että yksityisempiin piha-alueisiin. Pyrimme asuinalueissa luonnonläheiseen asumiseen, joka mahdollistaa monipuoliset ulkoilumahdollisuudet ja yhteydet vehreän lähiympäristön metsiin ja vesistöihin. Lähivirkistysalueet ovat tärkeää asumisviihtyisyyden kannalta. (Soininvaara, O., 2025)

Elinvoimaisuutta tukevat myös urbaanit mukavuudet (urban amenity), jotka ovat vahvasti osana suunnitteluohjelmamme. Näihin voivat lukeutua mm. kaunis puisto tai viheralue, rantaraitti, laatoitettu kävelykatu tai kauniit julkisivut eli positiiviset ulkoisvaikutukset, jotka vaikuttavat alueen vetovoimatekijöihin. Toisin sanottuna kyse on julkishyödykkeistä, joihin on vaikea löytää rahoitusta. Kannattaisi kuitenkin sisällyttää investoinnit urbaaneihin mukavuuksiin, sillä ne voivat vaikuttaa maanarvoon ja asuinalueen haluttavuuteen. Hyvillä asuinalueilla asuntojen hinnat nousevat, mikä voi johtaa kaupunkien tavoittelemaan positiiviseen naapurustoefektiin. (Soininvaara, O., 2025)

Alueella sijaitsevia palveluita voisivat käyttää myös Veikkolalaiset matkallaan asemalle, he eivät itse ole tämän hetken tiedon mukaan saamassa asemaa Länsiradan varteen. Tämä voisi monipuolistaa alueella olevia palveluita ja toimintoja, jotka sijoittuvat erityisesti yhdistävän katubulevardin varrelle, jolloin

nykyiset ja tulevat nummelalaiset ja mahdollisesti veikkolalaiset pääsevät kohtaamaan toisensa. Näin kehityskäytävä toimii sekä sosiaalisena että toiminnallisena selkärankana koko alueelle.

4.2 Kestävä liikkuminen

Liikennettä asemalle ajatellen otimme mallia Driebergen-Zeistin juna-asemasta Alankomaista. Asema on rakennettu 65 tuhannen asukkaan Zeistin ja 19 tuhannen asukkaan Driebergenin väliin, kokoluokka on siis hieman eri, mutta kuitenkin realistinen esimerkki. Driebergen-Zeistin asema on periaatteessa keskellä metsää ja peltoa kahden kunnan välissä alueella, jossa rakentaminen ei ole kovinkaan tiivistä, mutta silti syöttöliikenteelle tarjotaan kulkutavan vaihtoehtoja. Aseman alta kulkee pyöräbaana, joka on eristetty fyysisesti autoliikenteestä ja omistettu vain pyörille. Baanalta pääsee suoraan aseman pyörävarastoon, joka sijaitsee suoraan laiturien alla. Varasto on avara, hyvin valaistu ja pitää pyörät kuivana, sekä turvassa. Asemalta saa myös varattua kaupunkipyöriä. Suoraan aseman yhteydessä on myös bussiasema, josta pääsee helposti junille ylittämättä teitä tai parkkipaikkoja. Autojen tiputus alue on toisella puolella asemaa, kuin baana ja bussi, eristäen autoliikenteen muista. Parkkitalo on myös lyhyen matkan päässä asemasta, joka ohjaa vaarallisen autoliikenteen pois aseman välittömästä läheisyydestä näin tehden muista kulkutavoista turvallisia.

Asema-alueella olevilla autoväylillä voisi kulkea bussiliikennettä alueen läpi pysähtyen muissa paikoissa aseman lisäksi. Asema voisi toimia bussien solmukohtana, josta voi helposti hypätä bussiin, joka kulkee kaikkiin suuntiin asemasta. Näin asema-alueelta ja sen ulkopuolelta pääsee helposti asemalle ja sieltä pois ongelmitta. Bussien kokoa voi sopeuttaa Nummelan kokoisen asutuksen kokoon.

Haluamme alueelle kattavan, laadukkaan ja turvallisen pyöräverkoston, jotta pyöräily alueen sisällä ja sen ulkopuolelle olisi mahdollisimman houkuttelevaa. Juna-asema ei saa olla erillään tästä pyöräverkostosta. Kuten Driebergen-Zeistin asemalla, ehdotamme saavutettavan ja laadukkaan pyörävaraston rakentamista asemalle, jonne on mieluisaa ja helppoa viedä pyörä päiväksi suojaan ja pääsee suoraan laitureille. Asemalle vievät pyörätiet olisivat myös erotettuja autoliikenteestä. Kaupunkipyörien käyttöönottoa Nummelassa voisi myös harkita tämän suhteen.

Autojen "drop-off" alue voisi olla toisella puolella asemaa, kuin pyöräbaana ja bussiasema, vähentäen liikenneonnettomuuksien riskiä ja parantaen viihtyvyyttä. Myös Vaubanissa sovellettu malli, jossa pysäköinti on keskitetty alueen reunoille ja asuinkadut on toteutettu pääosin pihakatuina, osoittaa että autoliikenteen rajaaminen voi lisätä turvallisuutta, viihtyisyyttä ja sosiaalista vuorovaikutusta. Samankaltainen periaate voisi tukea Nummelan asemaseudun käveltävyyttä ja inhimillistä mittakaavaa. Kun katuympäristö ei ensisijaisesti toimi läpikulkuliikenteen väylänä, siitä voi muodostua arjen kohtaamisten tila.

Autopysäköinti voisi tapahtua parkkihallissa, jonka ehdottaisimme rakennettavaksi nykyiseen ajoratomonttuun. Näin maan päälle jää enemmän tilaa muuhun käyttöön. Parkkihallista olisi myös

lyhyt kävelymatka asemalle, joka tekee sinne pysäköimisestä helppoa ja jättää aseman välittömään läheisyyteen enemmän tilaa pyöräilijöille, kävelijöille ja bussilla saapuville. Tämä pysäköinnin eristys myös parantaa turvallisuutta. Pysäkkihalli voisi olla myös car sharing -autojen pysäköintipaikka ja koko asemaseudun yleinen pysäköintihalli.

Autoilusta muihin liikkumisen muotoihin vaihtamiseen tarvitaan monia eri keinoja. Pelkkä laaja ja kattava pyöräinfrastrukturi ei vielä riitä, vaan tarvitaan myös viihtyisiä kävely ja pyöräilyreittejä, toimivaa julkista liikennettä, poliittisista halua, yleisen sosiaalisen konsensuksen muutosta, sekä monien erityistarpeiden huomioonottoa (Roaf ym., 2024)

4.3 Inhimillinen mittakaava liikkumisessa

Kaikki lähiliikkuminen sekä alueen sisällä että ulkopuolella mahdollistaa tilaisuuksia sosiaalisiin kohtaamisiin, ja näin ollen uusien yhteyksien syntymiseen. Lähiliikkumisen sisältyy kävely, pyöräily, yksityisautoilu ja julkinen liikenne sekä palvelu- ja jakeluajoneuvot. Kuinka voidaan sovittaa isot ja monimutkaiset liikennejärjestelyt inhimilliseen mittakaavaan, joka mahdollistaa asukkaiden välisiä kohtaamisia. Sujuva liikkuminen mahdollistaa arjen sujuvuuden ja mukavan asuinympäristön. David Simin mukaan käveltävyys voi lisätä sosiaalisuutta, jonka vuoksi rakennetussa ympäristössä tulisi ottaa huomioon kävelijä. (Sim, D., 2022)

Kaupunkitutkimuksesta tuttu kaupungin jaottelu käveltäväksi-, joukkoliikenne- ja autokaupungiksi, jotka nivoutuvat toisiinsa. Kyseessä on yksinkertaistus, mutta voi auttaa kokonaisuuksien yhteensovittamisessa. Käveltävä kaupunki sisältää kapeita katuja, pientä mittakaavaa ja lyhyitä etäisyyksiä, jotka tukevat kävelyä. Leveämmät kadut toimivat kuten Esplanadi Helsingissä toimii pitkänä torina, tai oleskeluun ja kohtaamisiin kannustavana alueena. Olennainen osa käveltävyyttä on miellyttävä ja kiinnostava ympäristö, jossa puheääni ei häviä liikenteen aiheuttamaan meluun. (Soininvaara, O., 2025) Näiden eri tasojen yhdistäminen toimivaksi kokonaisuudeksi on olennaista, viihtyisässä rakennetussa ympäristössä.

4.4 Inhimillinen mittakaava ja urbaani kylä

Yleisesti inhimillinen mittakaava ottaa huomioon ihmisen aistit ja havainnointikyvyn rajallisuuden. Ihmisen näköaisti rekisteröi automaattisesti tietoa noin kolmen metrin korkeuteen asti, mikä tekee katutasosta tärkeän näyttämön asukkaille. Kävely on luontainen tapa liikkua ja siksi kiinnitämme huomiota ja reagoimme asioihin silmien tasolla, jolla ihmiskasvot sijaitsevat. Pohjakerros on siis tärkein huomiotamme vievä alue julkisilla alueilla kävellessämme. Kävelykorkuisissa rakennuksissa yhteys katutasoon ja ylempien kerrosten (enintään viisi kerrosta) välillä säilyy ja voimme havainnoida myös eri ääniä kuten puhetta. (Sim, D., 2022)

Toinen huomioon otettava kategoria on ihmisen käyttäytymiseen vaikuttavat mitat ja fysiologia. Standardimitoitus voi helpottaa rakentamista ja asioiden sijoittelua, jonka avulla luodaan viihtyisiä tiloja hyväksi todettujen esimerkkien avulla. Mittasuhteiden ja yksityiskohtien tulee edistää asukkaiden hyvinvointia, minkä vuoksi pienimittakaavainen, monimuotoinen ja tiivis rakennettu ympäristö on suunnitteluehdotuksessamme. Rakennusten ja niiden väliin jäävien välitilojen mitoitus tulee pitää tarpeeksi pienenä, jotta luodaan tiloja, joissa asukkaat voivat seurustella ja oleskella. Rakennuskannassa suositaan matalahkoja rakennuksia, koska pienemmät tilat tuntuvat usein viihtyisiltä ja turvallisilta. Pienet mitat ja välimatkat mahdollistavat kiinnostavan ja vaihtelevan ympäristön, kun niihin kiinnitetään huomiota suunnitteluvaiheessa. Ihmiset havaitsevat rakennusten materiaalit, ikkunat, ovet, tekstuurit, ja värit. (Sim, D., 2022) Referenssikohteissamme on vaihtelevaa rakennustypologiaa, mikä ottaa huomioon ihmislähtöisen suunnittelun ja mittakaavan. Vaihtelevien värien, materiaalien, yksityiskohtien, ja luontoelementtien sijoittaminen kaupunkiympäristöön edistää ihmisten viihtyisyyttä ja oleskelua, jonka vuoksi ne on sisällytetty suunnitteluun.

Rakennusten monimuotoisuus mahdollistaa visuaalisen vaihtelevuuden, jonka avulla voidaan luoda paikan tuntua ja vahvistaa alueen identiteettiä. Alueen tai rakennuksen omaleimaisuus mahdollistaa orientoitumista ja suosii kävelyä. Erilaisten rakennusten sekoittaminen kuten pientalojen, kerrostalojen, toimistorakennusten, teollisuus- ja tuotantotilojen, liikuntatilojen, uskonnollisten rakennusten ja kulttuuritilojen tukee monimuotoista rakennusympäristöä. (Sim, D., 2022)

Konseptiamme voi kuvata urbaaniksi kyläksi, jossa yhdistyvät kylämäinen yhteisöllisyys ja kaupungin toiminnot. Ehdotuksessamme sekoitamme eri rakennustyyppisiä naapuruston sisällä kuten pientaloja, matalia kerrostaloja, muunneltavia yhteis- ja palvelutiloja sekä työ- ja harrastustiloja. Tämä tukee monimuotoista ja elävää rakennettua ympäristöä ja mahdollistaa arjen toimintojen sijoittumisen lähietäisyydelle. Näin muodostuva monimuotoinen naapurusto tukee myös eri elämäntilanteita. Tavoitteena ei siis ole pelkkä asemanseudun asuinalue, vaan tunnistettava, ihmisen kokoinen ja identiteetiltään vahva naapurusto, joka yhdistää nykyisen Nummelan rakenteen ja tulevan kasvun hallitusti.

Lisäksi ehdotamme naapurustopohjaista hallintamallia, jossa pienemmät asukasyhteisöt osallistuvat tonttien, yhteistilojen ja alueen kehittämiseen yhteistyössä kunnan kanssa. Tämä lisää alueen monimuotoisuutta, yhteisöllisyyttä ja paikallisidentiteettiä. Samalla sosiaalinen ydin muodostuu palveluista, yhteisistä tiloista ja viheralueista naapurustoyksikköajattelun mukaisesti.

4.5 Pihä- alueet

Olemme ajatelleet vaihtoehtoista puutarhanhoidon muotoa, joka pelaa yhteen monien muiden meidän päätavoitteidemme kanssa, kuten yhteisöllisyys, kylähenki ja luonnon kanssa eläminen, yhteiset puutarhat yksityisten aidattujen pihojen sijaan. Pihojen rajojen aukominen avaa enemmän

tilaa naapuruston yhteiseen käyttöön ja luo pihoista muistettavia paikkoja. Yhtenä inspiraation lähteenä käytämme Communitecture arkkitehtuurifirman Block Repair Project –hanketta, sekä City Repairin lukuisia hankkeita. Hankkeissa ”korjataan” tyypillinen Pohjois-Amerikkalainen omakotitalokortteli vastaamaan näiden eri hankkeiden periaatteita yhteisöllisyydestä, kylämaisyydestä ja kestävydestä. Ruutukorttelista puretaan sisäpuolen yksityispihojen aidat ja tuotetaan sisäpihalle yhteinen tila, jossa on ajanviettopaikkoja, polkuja, viljelmiä, pieniä vesistöjä, leikkipaikkoja ja paljon muuta.

Luonto ja vesistöt myös luovat mahdollisuudet yhteisen pihaviljelyn harjoittamiselle korttelin sisässä. Pihaviljely on sama asia, kuin yhteisöviljely, mutta vain pienemmässä mittakaavassa. Se pystyy välttämään tiettyjä yhteisöviljelyn haasteita, kuten rakentamisen kanssa tilasta kilpailun, tuottaen silti samoja positiivisia terveys- ja ympäristövaikutuksia (Blake & Cloutier-Fisher, 2009). Pieni omavaraisuus ruoantuotannossa voi auttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja henkisesti asukkaita varsinkin, jos se otetaan laajamittaisesti käyttöön alueella. Tämä kuitenkin tarvitsee myös kannustusta kunnalta.

Pihaviljelyn ja laajemman yhteisöviljelynkin, suosittelemme toteuttamaan permakulttuurin periaatteiden mukaisesti, jonka kouluttamisesta asukkaille asumisyhteisöt ja taloyhtiöt voisivat olla vastuussa. Permakulttuuri on vähäresurssista itsenäistä ja yhteistä maanviljelyä, joka pyrkii kestävyteen niin ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti sekä kulttuurisesti (Habib & Fadaee, 2022). Edellä mainittuja yksityiskohtia ja paikan luomistapoja voi käyttää jo rakentamisvaiheessa.

4.6 Uuden seudun omaksi tekeminen ja toimiva yhteisö

Uuden asemanseudun suunnittelussa keskeistä on, muodostuuko alue pelkäksi liikkumisen solmukohdaksi vai paikaksi, johon asukkaat kiinnittyvät ja jonka he kokevat omakseen. Nummelan kaltaisessa kasvavassa taajamassa paikkasuhteen syntyminen on erityisen tärkeää, sillä ilman merkityksellisyyden kokemusta asemanseutu voi jäädä välitilaksi elävän naapuruston sijaan.

Yhteisöllisyyden kokemus vahvistaa hyvinvointia ja sitoutumista asuinalueeseen (McMillan & Chavis, 1986), ja paikkakiintymys rakentuu henkilön, ympäristön ja toiminnan vuorovaikutuksessa (Scannell & Gifford, 2010). Paikka ei ole valmiiksi merkityksellinen, vaan se saa merkityksensä arjen käytännöissä, liikkumisessa ja tekemisessä (Ingold, 2000). Myös kaupunkitilan laatu vaikuttaa tähän prosessiin, ihmisen mittakaavassa suunnitellut ympäristöt lisäävät valinnaisia ja sosiaalisia toimintoja (Gehl, 2010). Elävä kaupunki edellyttää avoimuutta tilojen omaksumiselle ja muokkaamiselle (Sennett, 2018).

Paikkasuhte vaikuttaa asukkaiden viihtyvyyteen ja hyvinvointiin, mutta myös alueen maineeseen, houkuttelevuuteen ja elinvoimaan: muuttaako sinne, viiptykö siellä vai kulkeeko vain läpi. Asemanseudun kehittämistä ehdotetaan neljän toisiinsa kietoutuvan teeman kautta: kohtaamisen paikat, viipymisen paikat, asukkaiden itse tekemät paikat sekä myönteinen ja kannustava suhtautuminen asukkaiden aloitteisiin.

Kohtaamisen paikat kuten pienimuotoiset kahvilat, kivijalkaliikkeet, päiväkotit, leikkipaikka, kylätalo ja jaetut sisäpihat tarjoavat tilanteita, joissa ihmiset kohtaavat toistuvasti arjen lomassa. Gehl (2010) korostaa, että sosiaaliset toiminnot lisääntyvät ympäristöissä, jotka on suunniteltu ihmisen mittakaavaan ja joissa liikkuminen tapahtuu kävellen. Kohtaamiset eivät ole suuria ja ennalta suunniteltuja tapahtumia, vaan usein lyhyitä, epämuodollisia tilanteita, jotka toistuessaan vahvistavat yhteisöllisyyden kokemusta (McMillan & Chavis, 1986). Kun ympäristö tarjoaa luontevia paikkoja tervehtiä, pysähtyä ja vaihtaa muutama sana, syntyy vähitellen tunne siitä, että naapurusto on tuttu, turvallinen ja juuri asukkaidensa näköinen.

Viipyminen paikat puolestaan tukevat paikkakiintymyksen rakentumista. Levähdyspaikat, vehreät reitit, lähiluonnon grillipaikat, aukiot, suojaisat sisäpihat ja näkymät luontoon kutsuvat pysähtymään ilman välitöntä tarkoitusta. Gehl (2010) liittyy tällaiset valinnaiset toiminnot ympäristön laatuun, mitä miellyttävämpi ja suojaisampi tila, sitä todennäköisemmin ihmiset viiptyvät siinä. Viipyminen mahdollistaa merkityksellisen kiintymisen ympäristön ja toistuvien rutiinien muodostumisen omassa naapurustossa. Viipyminen luo näin välittämistä ja huolenpitoa omasta ympäristöstä.

Asukkaiden itse tekemät paikat. Merkityksellinen ympäristö ei ole valmiiksi määritelty kokonaisuus, vaan muovautuu ajan myötä asukkaiden toiminnan kautta (Sennett, 2018). Yhteisviljelyalue, naapuruston oma tapahtuma, itse muodostunut polku lähimetsään tai asukkaiden yhdessä rakentama leikkipaikka ovat esimerkkejä tiloista, jotka syntyvät alhaalta ylöspäin. Tällaiset paikat vahvistavat kokemusta toimivuudesta ja vastuusta sekä tukevat kiinnittymistä ympäristöön. Ingoldin (2000) mukaan paikka saa merkityksensä juuri tekemisen ja liikkumisen kautta; ympäristö opitaan tuntemaan elämällä.

Positiivinen ja kannustava suhtautuminen asukkaiden aloitteisiin, erityisesti kunnan tasolla on tärkeää. Paikkasuhde vahvistuu, kun asukkaat kokevat voivansa vaikuttaa omaan ympäristöönsä ja että heidän toimintansa nähdään voimavarana eikä häiriötekijänä. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että kunta tukee asukkaiden järjestämiä tapahtumia, tarjoaa tiloja yhteiseen käyttöön tai ottaa ylläpidettäväkseen asukkaiden muodostaman luontopolun. Myönteinen vuorovaikutus kunnan ja asukkaiden välillä luo luottamusta ja vahvistaa tunnetta yhteisestä vastuusta. Kun asukkaiden omaehtoinen toiminta tunnustetaan ja sitä tuetaan, rakennettu ympäristö muuttuu jaetuksi ja tärkeäksi elinympäristöksi.

Näiden neljän teeman kautta asemanseudusta voi muodostua paikka, jossa ei ainoastaan asuta, vaan jossa viivytään, kohdataan, toimitaan ja vaikutetaan. Tällainen paikkasuhde on keskeinen sekä yksilöllisen hyvinvoinnin että alueen laajemman houkuttelevuuden ja elinvoimaisuuden kannalta. Se vaikuttaa siihen, koetaanko alue omaksi ja merkitykselliseksi vai jääkö se pelkäksi läpikulkutilaksi. Suunnittelun tehtävänä ei ole tuottaa valmista yhteisöä, vaan luoda edellytykset sen syntymiselle.

5. Päättelmä

Kirjallisuuskatsauksen ja referenssikohteiden tarkastelun perusteella havaitsimme, että samat teemat toistuvat sekä tutkimuksessa että onnistuneiksi arvioiduissa asuinalueissa: inhimillinen mittakaava, käveltävyys, hyvä julkinen liikenne, monimuotoisuus, yhteisöllisyyden mahdollistaminen ja luonnon integrointi osaksi arkea. Samalla on kuitenkin nähtävissä suuri määrä asuinalueita, joissa nämä periaatteet eivät toteudu. Keskeinen kysymys ei siis näyttäisi olevan tiedon puute, vaan se, mitä tapahtuu tutkimustiedon ja toteutuneen rakennetun ympäristön välillä.

Onko kyse siitä, miten tietoa tulkitaan ja arvioidaan, vai siitä, millaiset tavoitteet ohjaavat päätöksentekoa? Kuten työn alussa todettiin, uusia kaupunkialueita tuotetaan usein prosesseissa, joissa korostuvat tehokkuus, standardisointi ja mitattavat tuotokset. Näiden on todettu kaventavan suunnittelun mielikuvituksellista ja eettistä ulottuvuutta sekä rajoittavan sen kykyä tarkastella arjen elämää ja elettyä kokemusta koskevia kysymyksiä (Davoudi, 2023). Tällöin ihmislähtöiset tavoitteet saattavat jäädä muiden prioriteettien varjoon, vaikka tutkimus toistuvasti osoittaa niiden merkityksen hyvinvoinnille ja alueiden pitkäjänteiselle elinvoimalle.

Tämän työn perusteella voidaan todeta, että kestävän ja houkuttelevan naapuruston periaatteet ovat laajasti tunnistettuja. Mietimme, onko kysymys siitä, millaisille arvoille ja tavoitteille annetaan etusija. Ajattelemme että kun ihmislähtöisyys asetetaan keskiöön, syntyy ympäristöjä, joissa halutaan asua, viipyä ja josta välitetään.

Lähteet

- Blake, A. & Cloutier-Fisher, D. (2009) Backyard Bounty: exploring the benefits and challenges of backyard garden sharing projects. *Local Environment* 14(9) 797–807. <https://doi-org.libproxy.helsinki.fi/10.1080/13549830903166438>
- Davoudi, S. (2023). Prefigurative planning: Performing concrete utopias in the here and now. *Planning Theory*, 22(1), 3–21.
- Elinkeinoverotus - Valtiovarainministeriö. (2025). Valtiovarainministeriö. <https://vm.fi/verotus/elinkeinoverotus>
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island Press.
- Habib, B. & S. Fadaee (2022) Permaculture: a global community of practice. *Environmental Values* 31(4). <https://doi.org/10.3197/096327121X16245253346611>
- Holling, C. S. (1978). *Adaptive environmental assessment and management*. John Wiley & Sons.
- Ingold, T. (2000). *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge.
- Knox, P. (2012). Palimpsests: Biographies of 50 City Districts. *International Case Studies of Urban Change*, 256–261. Basel: Birkhäuser.
- McMillan, D. W., & Chavis, D. M. (1986). Sense of community: A definition and theory. *Journal of Community Psychology*, 14(1), 6–23.
- Nevanto, M., & Kempainen, Y. T. (2023). Viheralueiden yhteys koettuun terveyteen Helsingissä. *Helsingin yliopisto. Maisterintutkielma. Viitattu*, 28, 2024.
- Roaf, E., Larrington-Spencer, H., & Lawlor, E. R. (2024) Interventions to increase active travel: A systematic review. *Journal of Transport & Health* 38 101860. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101860>
- Scannell, L., & Gifford, R. (2010). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1–10.
- Sennett, R. (2018). *Building and dwelling: Ethics for the city*. New York, NY: Farrar, Straus and Giroux.
- Soininvaara, O. (2025) *Talous ja kaupunki*
- Wood, L., Frank, L. D., & Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Social Science & Medicine*, 70(9), 1381–1390.