



# HELSINGIN YLEISKAAVA

## Kohti urbaanimpaa Helsinkiä



**Helsingin kaupunki**  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston  
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:2

# HELSINGIN YLEISKAAVA

## Kohti urbaanimpaa Helsinkiä

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Teksti: Salla Ahokas, Douglas Gordon, Crista Toivola, Marja Piimies, Matti Visanti,  
Sakari Jäppinen, Virpi Mamia, Lauri Kangas, Raisa Kiljunen-Siirola, Tapani Rauramo,  
Taneli Nissinen ja Rikhard Manninen

Graafinen suunnittelu: Tsto  
Taitto: Sari Yli-Tolppa  
Kansikuva: Matti Tapaninen

# Sisältö

<b><u>1. Johdanto</u></b> .....	5
<b><u>2. Kohti urbaanimpaa Helsinkiä</u></b> .....	6
<b><u>3. Mitä on urbaani kaupunki?</u></b>	
Urbanismi .....	7
Urbaani paikka ja urbaani tila .....	7
Kaupunkityypit ja niiden vyöhykkeet .....	9
Oikeat pikkukaupungit .....	12
<b><u>4. Miksi urbaania tilaa syntyy nykyisin vain harvoin?</u></b>	
Kaupunki .....	13
Kaupunkirakenne .....	14
Ympäristönormisto .....	15
Kaavoituksen lähtötiedot .....	15
Sekoittunut kaupunkirakenne voidaan kokea häiriönä .....	15
Kauppa .....	16
Liikenne, liikennetilat ja yhteiskuntatalous .....	16
Kunnallistekniikka .....	18
<b><u>5. Urbaani kaupunki kannattaa: Sosiaaliset, terveydelliset ja taloudelliset hyödyt</u></b> .....	19
Sosiaaliset ja terveydelliset hyödyt .....	20
Taloudelliset hyödyt .....	21
<b><u>6. Mitä sitten voimme tehdä?</u></b>	
Ympäristön laadun määrittely .....	23
Laadun varmistaminen kaupunkisuunnitteluprosesseissa .....	25
Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö .....	25
Laadun toteutumisen seuranta .....	26
<b><u>7. Urbaani Helsinki 2050 on tiivis, ekologinen ja elämää sykkivä metropoli</u></b> .....	27
<b><u>8. Miten tavoitteeseen päästään</u></b> .....	29



# 1. Johdanto

Vuonna 2050 Helsinki on enemmän kivijalkakauppoja, raitiovaunujen kolinaa, torikahveja, kansainvälisyyttä, kaupunkituottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosafestivaaleja ja kävelykatuja. Ihmiset ovat tulleet ulos autoistaan ja ryhtyneet kävelemään ja pyöriilemään. Helsinki on kokemuksia, kohtaamisia, anonyymiä yhteisöllisyyttä, johon sisältyy myös tuntematon kaupunkilainen.

Urbaani elinympäristö synnyttää mahdollisuuksia ja luo virikkeitä, joilla on kiistaton arvo kaupungin viihtyisyyteen ja sitä kautta myös kilpailukykyyn. Urbanin ympäristön tunnusmerkkejä ovat tiiviys, toimintojen sekoittuneisuus, viihtyisä julkinen kaupunkitila, jalankulkijan mittakaava, verkkomainen katuverkko ja mielenkiintoinen katutila, laadukas virkistysympäristö, palveluiden hyvä saavutettavuus, historiallinen kerrostuneisuus, tehokas joukkoliikenne jne.

Tulevaisuuden menestyvät kaupungit ovat ”kivoja” kaupunkeja. Vuonna 2050 Helsinki on metropolialueen vahva urbaani sydän. Kaupunkielämä syntyy ihmisten kohtaamisista ja hyvä kaupunki tarjoaa siihen tilaa ja mahdollisuuksia. Teknologian kehitys ja robotiikka mahdollistavat uusia urbaaneja innovaatioita, työ- ja vapaa-aika on sekoittunut, kaupungissa on yhä enemmän erilaisia elämäntyyplejä.

Urbaani Helsinki kasvaa merkittävästi nykyisestä kantakaupungin laajentumisen myötä. Kantakaupungin ohella uudet urbaanit ytimet nykyisillä esikaupunkialueilla kehittyvät voimakkaasti, mahdollistaen kaupunkimaisen elämäntavan myös perinteisen ydinkeskustan ulkopuolella. Uudet keskukset on yhdistetty toisiinsa kattavalla ja tehokkaalla raideliikenneverkolla luoden kestävästä liikkumisen selkärangan ja vahvistaen kaupunkirakenteen kehittymistä aidosti verkostomaiseksi. Kaupunkisuunnitteluviraston vision mukaan tuomme kaupungin takaisin kaupunkiin.

Tiivistyvä urbaani rakenne tarvitsee vastavoimakseen laajat ja yhtenäiset viheralueet sekä toiminnallisesti laadukkaita kaupunkipuistoja, joiden merkitys virkistysympäristönä kasvaa nykyisestä.

Urbanismi ei synny pelkästään rakenteellisista vaan myös sosiaalisista tekijöistä. Edistämällä sosiaalista ja alueellista tasa-arvoa esimerkiksi palveluiden, yhteyksien ja virkistykseen osalta turvataan kaupungin tasapainoinen kehitys.

Yleinen asennoituminen urbaanissa ympäristössä elämiseen ja kaupunkisuunnittelijoiden suhtautuminen urbanin kaupungin tavoitteluun ovat muutoksessa. Käytännössä sektoroitunut suunnittelu ja normitus kuitenkin estävät tänä päivänä toteuttamasta yhtä Suomen suosituimmasta ympäristötyypistä. Alueet, kuten Kruununhaka, Töölö, Punavuori ja Kallio jäisivät hyvinkin toteutumatta niistä lähtökohdista käsin, jotka nykyisin ohjaavat kaupunkisuunnittelua ja kaupunkirakentamista.

## 2. Kohti urbaanimpaa Helsinkiä

Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa urbaanin Helsingin laajeneminen. Viihtyisän ja toimivan kaupunkiympäristön muodostumiseksi tarvitaan käynnissä olevan arvo- ja asennemuutoksen tukemista yleiskaavallisin keinoin. Urbanisoituvia alueita kehitetään kantakaupunkimaisina, niin laajenevan ydinalueen osalla kuin nykyisissä esikaupunkikeskustoissakin. Tämä edellyttää rakenteen tiiviyyttä ja toimintojen sekoittamista eri mittakaavoissa, mikä parhaimmillaan mahdollistaa ns. kriittisen massan muodostumisen. Kriittisellä massalla tarkoitetaan sosiaalisesta näkökulmasta määriteltynä riittävää määrää toimijoita samalle alueelle keskittyneenä. Näin esimerkiksi uusien innovaatioiden omaksuminen ja käyttöönotto on mahdollista ja niihin perustuva taloudellinen kasvu voi alkaa ruokkia itse itseään. Se voi tarkoittaa paikoin kaupunkirakenteen voimakastakin uudistamista.

Urbaanissa ympäristössä tilaa on niukasti, minkä johdosta tehokkaita liikkumismuotoja, kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tulee suosia suhteessa henkilöautoon. Tämä edellyttää myös aiempaa vähemmän pysäköintipaikkoja. Jotta kestävä liikkuminen muodostuu todelliseksi vaihtoehdoksi myös pidemmällä matkoilla, tulee seudun säteittäistä raideliikenneverkkoa kehittää verkostomaiseksi yhdistämällä keskukset toisiinsa raideyhteyksin.

Liikkumisympäristön ja katutilan suunnittelun tulee tapahtua jalankulkijan ja pyöräilijän ehdoilla. Mielenkiintoinen katutila kivijalkakauppoineen sekä toimivat kulkureitit myös lyhentävät koettua matkan pituutta. Kantakaupungin kävelykeskustaa tulee laajentaa ja kävelykatuja luoda myös muihin keskuksiin - myös nykyisten kauppakeskusten ulkopuolelle. Katutila tulee ymmärtää kaupungin yhteisenä tilana, kohtaamispaikkana, olohuoneena, ei ainoastaan liikkumisympäristönä.

Moottoritiemäiset väyläympäristöt vievät nykyisellään runsaasti tilaa ja eristävät kaupunkirakenteen eri osia toiminnallisesti toisistaan. Kantakaupunkimaisen alueen laajentuessa moottoritiemäiset alueet muuntuvat kaupunkibulevardeiksi, jotka erottamisen sijaan sitovat kaupunkirakennetta yhteen. Lähtökohtana on, etteivät moottoritiet ulotu tiiviin kaupunkirakenteen sisälle. Muodostuneet bulevardit sidotaan tiiviisti osaksi kestävästä liikennejärjestelmästä pikaraitioteiden ja liityntäpysäköintijärjestelyiden avulla. Kokonaisuudessaan katuverkkoa kehitetään esikaupungille tyypillisestä puumaisesta rakenteesta verkkomaiseksi. Verkkomainen katuverkko tukee puumaista rakennetta paremmin toimintojen saavuttamista ja synnyttää siten välillisesti liikettä, läpikulkua ja urbaania elämää. Puumaisen rakenteen kehittämisen verkkomaiseksi ei tarvitse merkitä liikenteen häiriöiden ohjaamista rauhallisimmille asuntokaduille. Verkkomaisessakin rakenteessa on osoitettavissa tietty katujen hierarkia. Hierarkian syntymistä tukee se, että toiminnot pyrkivät yleensä keskittymään parhaiten saavutettavissa oleville paikoille myös verkkomaisessa rakenteessa. Tässä vertailukohteeksi voidaan ottaa vaikkapa Töölö, joka pitää sisällään sekä vilkkaampia pääkatuja että rauhallisempia asuntokatuja.

Urbaanit ympäristöt ovat myös tärkeitä virkistysympäristöjä sekä kaupunkikulttuurin näyttämöitä. Laadukkaiden viheralueiden ohella tämä tarkoittaa myös esimerkiksi ravintoloita, merenrantabulevardeja ja toreja. Kaiken pohjalla on kuitenkin julkinen tila, joka luo paikkoja yhteisön toiminnalle.

# 3. Mitä on urbaani kaupunki?

## Urbanismi

Urbanismi- käsite voidaan ymmärtää monella tavalla. Yksimielisyys vallitsee siitä, että se liittyy kaupunkiin ja kaupunkimaiseen elämäntapaan. Käsitteiden käytön kannalta ahtaat termit ovat käyttökelpoisimpia, koska silloin keskustelusta ja toimenpiteistä tulee täsmällisempiä. Kansainvälinen käsite "urban planning" tarkoittaa laajempaa asiasisältöä kuin mitä sisältyy perinteisesti suomalaisen kaupunkisuunnittelijan työhön, joka on paljolti kaupunkielämän fyysisten rakenteiden suunnittelua. Muut urbaaniin elämään liittyvät asiat syntyvät muuta kautta. Eri kaupunkityypeissä "urbanismi" tarkoittaa eri asioita.

Urbanismiin sisältyy vaihtoehtojen mahdollisuus fyysisen ympäristön ja toimintojen kannalta. Esimerkiksi alakulutturit, rock-konserttien määrä, erilaisten viiteryhmiä omat paikat, kahvilaelämä, kivijalkapuodit ja yleensäkin ympäristön ja sen rakenteiden monipuolisuus ilmentävät urbaania elämää.

Kaupunki ei ole urbaani, ellei siellä ole urbaania kaupunkielämää.

## Urbaani paikka ja urbaani tila

Paikkana urbaani alue käsitetään niin, että siellä on ihmisen luomia rakenteita selvästi enemmän kuin sitä ympäröivillä alueilla. Urbanit alueet ovat kaupungeja tai taajamia, useimmiten niiden keskeisiä osia. Maaseudun asutuksia ei yleensä pidetä urbaaneina. Toisaalta perinteinen tiiviistä yhteisöstä muodostuva kylä tai pikkukaupunki kylänraitteineen voi määritelmästä riippuen olla hyvinkin urbaani. Urbaani paikka on rakennettu kohtalaisen tiiviisti, mutta se ei kuitenkaan tarkoita pelkkää kerrostaloista muodostuvaa kaupunkirakennetta. Tästä ovat hyvänä esimerkkinä esim. vanha Porvoo ja Rauma. Urbanit paikat mieluiten ovat niin tiiviitä, että niihin voi syntyä kivijalkakauppoja tai ne voivat muodostaa ns. high street- tyyppistä katumiljöötä. High street voitaisiin suomentaa vaikkapa pääkaduksi tai kauppakaduksi, jonka varrelle pääosa kaupallisista toiminnoista on keskittynyt.



Porvoo, kuva Anna-Maija Sohn.



Fredrikintori, kuva Marja Piimies.



Kaupunkiaukio Tukholmasta, kuva Salla Ahokas.

Perinteinen urbaani tila on usein kokonaan rakennettu katu tai aukio. Maankäyttö on tehokasta, julkiset ulkotilat ovat laadukkaita, jalankulkua painotetaan, ympäristön laatu on huoliteltu. Ihmisen mittakaava on tärkeä ominaisuus. Katuvarsien silmän korkeuden ominaisuudet korostuvat, on yhteisöllisyyttä ja paikallisuutta. Urbaani tila on kaikille vapaa paikka. Urbanissa paikassa voi kohdata toisia sattumanvaraisesti. Anonyymi yhteisöllisyys on urbanismin tärkeä ominaisuus. Siihen sisältyy myös tuntematon kaupunkilainen.

Traditionaalista tiheästi rakennettua kaupunkia katuineen ja toreineen pidetään usein urbaanina silloinkin, vaikka se olisi vain asuinpaikka. Tällaisia vanhoja pikkukaupunkeja on Keski- ja Etelä-Euroopassa paljon. Suomesta poiketen muualla Euroopassa jopa kylät ovat monesti omia pieniä urbaaneja kokonaisuuksiaan. Suomessa kyläurbanismi on tehty viime vuosikymmeninä (perinteisesti ollut tiiviitäkin kyliä osassa Suomea) mahdolliseksi lähinnä autoilua suosivien suunnitteluratkaisujen takia, mikä on sääli maaseutumme rakennetun ympäristön kannalta.

Urbaanin tilan myönteisen imagon takia sanaa halutaan käyttää myös paikoista, joita se ei ole perinteisesti tarkoittanut. Myös kaupunkibrändäys ja markkinointi on ottanut tuulta alleen viimeisen vuosikymmenen aikana, koska alueiden imagon merkitys on ymmärretty tärkeäksi osaksi suunnitteluprosessia ja mielikuvien luomista. Usein markkinoinnissa käytetyt elementit ovat juuri urbaania elämää ilmentäviä asioita. Esimerkiksi Mikkelissä pyritään parhaillaan uudistamaan kaupungin keskustaa urbanismia tukevien periaatteiden mukaisesti.



Lahdenväylää Kehä I:n sisäpuolella, kuva Marja Piimies.



Punavuori, Helsinki, kuva Marja Piimies.



## Kaupunkityypit ja niiden vyöhykkeet

Urbaania elämää voi viettää monenlaisissa puitteissa. Kaupunkityyppejä ovat traditionaalinen kaupunki, autokaupunki, joukkoliikennekaupunki, kävelykaupunki, puutarhakaupunki, lähiökaupunki, nauhakaupunki, pientalokaupunki, kerrostalokaupunki, kantakaupunki, jne. Kaupunkityypit myös sekoittuvat samassa kaupungissa. Kaikissa kaupunkityypeissä voi olla urbaaneja osia.

Tilastollisesti voidaan selkeästi havaita, että suomalainen kaupunki on väljempi kuin tyypillinen eurooppalainen kaupunki. Suomalaisessa kaupungissa ei esim. ole tiivistä keskiaikaista ydintä eurooppalaiseen tapaan, ei edes suurissa kaupungeissa. Metsän läsnäolo tuntuu Suomen kaupungeissa, eurooppalaiseksi mielletty kaupunki taas on yleensä viljelysmaiden keskellä. Meidän kaupunkimme ovat historialtaan eurooppalaisesta kaupungista kehittyneitä omaan maahamme soveltuvana muunnoksena. Siksi mm. meidän puutarhakaupunkimme (Tapiola) ei muistuta englantilaista tai muuta eurooppalaista puutarhakaupunkia. Suomalainen vanha puukaupunkiperinne on kuitenkin urbaania.

Historiallista myyttiä suomalaisista "metsäläisinä" rakennettiin tietoisesti kirjallisuudessa, runoudessa ja kuvataiteessa etenkin 1900-luvun vaihteessa kansallisuusaatteen siivittämänä. Taustalla oli pyrkimys oman vahvan kansallisidentiteetin rakentamisesta muista eurooppalaisista poikkeavaksi oikeuttamaan itsenäisen kansallisvaltion synnyttämistä. Tämä on vaikuttanut mitä ilmeisimmin myös kaupunkisuunnitteluun. Maailmansodan jälkeen, suuren maaltamuuton aikaan, konstruoitu myytti "metsäsuomalaisista" sopi oivallisesti tukemaan ns. "metsälähiöiden" suunnittelua ja rakentamista suomalaisten kaupunkien liepeille.

Metsän tuntu osana kaupunkia ja urbaani kaupunki eivät aina ole tavoitteena ristiriitaisia, vaikka suomalaisia metsälähiöitä ei yleensä pidetäkään urbaaneina ympäristöinä. Esimerkiksi metsäluonnon ympäröiviä Kanadan suurkaupunkeja kuten Vancouveria on suunniteltu urbaaneiden suunnitteluperiaatteiden mukaisesti jo 1980-luvulta lähtien. Villi metsäluonto on siitä huolimatta jatkuvasti läsnä osana kaupunkikokemuksesta. Tämä selittyy paljolti laajojen tiiviisti rakennettua kaupunkia ympäröivien avoimien näkymien ansiosta.



Kanadan Vancouverissa sekä meri että villi luonto metsineen ovat läsnä suurmaisemassa. Kuva kaupungin keskustasta kohti North Vancouveria. Kuva, Rikhard Manninen.



2–3 kerroksisella townhouse -rakentamisella voidaan luoda jalankulkijan mittakaavaa ja rajata katutilaa korkeasta rakentamisesta huolimatta. Hieman vanhempi esimerkki Vancouverista. Kuva Rikhard Manninen.



Vaikka Vancouverissa rakennetaan tehokkaasti ja korkealle, katutasen suunnittelu lähtee aina jalankulkijan mittakaavasta. Tuloksena on urbaaneja, viihtyisiä katuja. Kuva Rikhard Manninen.



Kruunuhaka, kuva Kaupunkimittaus.



Pihlajamäki, kuva Simo Karisalo.



Käpylä, kuva Salla Ahokas.

Urbanismi tai urbaani kaupunki uudistus (urban revival) suunnittelupolitiikan lähtökohtana on saanut vahvaa jalansijaa sekä Kanadassa että Yhdysvalloissa vuosikymmeniä jatkuneen kaupunkirakenteita hajauttavan esikaupungistumiskehityksen ja autoriippuvaisen elämäntavan vastavoimana. Tämä näkyy etenkin liikennesuunnittelun tavoitteidenasettelussa, joissa priorisoidaan jalankulkijan kokemusta. Tavoitteita on otettu osaksi myös muita kaupunkiympäristön laatua tavoittelevia ohjauskeinoja.

Kaupungit voidaan jakaa yleensä vyöhykkeisiin eli esim. jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunkiin. Kaupungissa on usein vaikea toteuttaa erilaisia urbaaneja kaupunkirakenteita kuin mitä niiden sijainti kaupungin kullakin vyöhykkeellä perinteisesti edellyttää. Esikaupunkimaista rakentamista ei kannata harrastaa keskustoissa ja toisaalta keskustamaisen rakentamisen harjoittaminen lähiöiden reunoilla on erittäin haastavaa.

Vanhojen kaupunkikeskustojen jalankulkualueet edustavat traditionaalista urbaania tilaa. Auton tuominen tälle vyöhykkeelle vaatii yksityiskohtaista suunnittelua. Autokaupunkia edustavat kaupungin reunat, jonne ei ole kannattavaa järjestää edes joukkoliikennettä.

Herttoniemenranta, kuva Simo Karisalo.





Malmi, kuva Simo Karisalo.

Joskus halutaan rakentaa tytärkaupunki eli kaupunki, joka on monipuolinen jalankulkukaupunki, mutta esikaupunkivyöhykkeellä. Luontevimmin se onnistuu vanhemman asutuksen tuntumaan. On paljon kaupunkeja, jotka ovat laajetessaan sulkeneet sisäänsä vanhoja urbaaneja kyläkeskustoja (esim. Helsingin Malmi, Berliinin Spandau), joita voidaan kehittää urbaaneiksi paikoiksi. Helsingin Malminkartano on mielenkiintoinen malli tietoisesta yrityksestä luoda uutta kantakaupunkimaista urbaania ympäristöä esikaupunkivyöhykkeelle ilman tällaista historiallista ydintä. Myös Helsingin Vuosaaresta kaavailtiin tytärkaupunkia Helsingille.

Kaupunkisuunnittelijan on valittava, minkälaista urbanismia suunnittelukohteeseen halutaan. Kukaan kaupunkityyppi vaatii omanlaisiaan suunnitteluratkaisuja. Peruseriaatteet kuitenkin lienevät aina samat: ihmisen mittakaavan huomioiminen, kohtaamispaikat, katutilan elävyys jne..

Malminkartano, kuva Simo Karisalo.



Spandau, kuva Marja Piimies.



## Oikeat pikkukaupungit

Tiedämme, että pienet kaupungit kykenevät sisällyttämään itseensä paljon urbaaneja ominaisuuksia, joita lähiöllä tai omakotialueella ei ole, vaikka väkiluku olisi sama. Esim. n. 11 000 asukkaan Maarianhamina on urbaanina kokonaisuutena aivan eri luokkaa kuin saman väkimäärän sisältävä lähiö. Se johtunee itsenäisestä hallinnosta eli tarpeesta järjestää kaikki ihmisten palvelut omalla alueella sekä etäisyydestä muihin kaupunkeihin. Kauniainen puolestaan on osoitus siitä, että suurempi etäisyyskään ei ole välttämätön edellytys.

Vajaan 10 000 asukkaan Hanko on urbaani pikkukaupunki, kuva Salla Ahokas.



## 4. Miksi urbaania tilaa syntyy nykyisin vain harvoin?

Useimmat kaupunkisuunnittelijat tietävät, kuinka vaikeaa toiminnallisesti monipuolisen kaupunkirakenteen luominen nykyisin on. Meillä on vähän uusia perinteisen urbanismin piirteitä sisältäviä alueita. Jossain määrin poikkeuksena ovat kantakaupunkiin rajoittuvat uudisrakennusalueet. Niissäkin kadunvarren liiketilojen luominen ja kadunvarsipysäköinti saattavat olla vaikeasti järjestettävissä.

Syitä on monia. Liiketilojen rakennuttajat/sijoittajat ovat useimmiten eri kuin asuinkiinteistöjen. Asuinrakennusten yhteyteen rakennettaville liiketiloille on vaikea löytää sijoittajaa/rakennuttajaa. Kärjistäjien voitaisiin ilmaista, että liiketilojen rakentaminen ei kiinnosta asuntorakentajaa eikä asuntojen rakentaminen liiketilojen rakentajaa. Asuinrakennusten rahoitusjärjestelmät suosivat yksipuolisuutta. Siksi rakennuttajat ja rakennusliikkeet yrittävät poistaa kaavojen sallimat kadunvarsitilat suunnitelmista. Asumisoikeuslainsäädäntö ei myöskään suosi liiketiloja. Toimistotalojen turvapäälliköt vierastavat monipuolisia kadunvarsitiloja turvasyistä. Melkein ainoat liiketilat kadunvarteen muiden toimintojen yhteyteen voivat syntyä kaupungin vuokraloihin, joiden rahoituksen kaupunki hoitaa itse. Asunto-osakeyhtiöaloista kadunvarren liiketilat voivat poistua pienenkin osakasjoukon vastustukseen.

Mutta syytä on paljon myös kaupunkisuunnittelussa. Mervi Ilmonen on ”Mitä on urbaani”-selvityksessään todennut, että lähiöstä puuttuu kaikkea sitä, mitä oikeassa kaupungissa on ja viittaa amerikkalaisiin kaupunkitutkijoihin Richard Sennettiin ja Jane Jacobsiin, jotka ovat syyttäneet lähiöitä tai naapuruusyksiköjä rakentavaa suunnittelua julkisen tilan ja urbaanin sosiaalisuuden väärin ymmärtämisestä: ”Richard Sennettin (1978) mielestä neighbourhood unit ajattelu on tuhonnut kaupungin julkisen tilan. Sennettin mielestä kaupunkisuunnittelun virheenä on ollut pyrkimys luoda yhteisöllisiä verkostoja, kun sen pitäisi mieluummin helpottaa persoonatonta kanssakäymistä luomalla julkisia tiloja, joissa kaupunkilaiset voivat hankkia urbaania kompetenssia opettelemalla seurustelemaan tuntemattomien kanssa. Kaupungin tarjoaman anonymiteetin myönteinen puoli ja sen mukanaan tuomat vapausasteet tulisi ottaa huomioon suunnittelussa.” Myös Jane Jacobs (1972) on väittänyt, että kaupunkitilasta on tullut vaarallinen juuri siksi, että moderni kaupunkisuunnittelu on laiminlyönyt julkisen kaupunkitilan suunnittelun. Jacobsinkin mielestä pyrkimykset luoda naapuruusverkostoja ja yhteisyyttä kaupungissa ovat itsepetosta: kaupunki on oleellisesti tuntemattomien yhteisö.”

### Kaupunki

Kaupunki, katu ja puisto ovat termeinä kaupunkisuunnittelun peruselementtejä. Niitä kaikkia lainlaati on rakentamisperinteen katkeamisen vuoksi kohdellut kaltoin. Kaupungeiksi kutsutaan nykyisin laissa kuntia, jotka eivät ole todellisia kaupungeja fyysisenä esineenä. Kaduiksi voidaan lain perusteella kutsua liikenneväyliä, joita ei todellisuudessa voi pitää katuina. Lainsäädännössä esiintyvällä kaupunkipuisto-sanalla ei kuitenkaan tarkoiteta kaupunkipuistoa vanhassa urbaanissa merkityksessä vaan suurta lähes kaupungin kokoista kulttuuriluontoa sisältävää aluetta. Perinteisessä mielessä ymmärrettyä kaupunkipuistoa ei laki tunne. Näyttää siltä, että näille kaikille kolmelle käsitteelle: kaupunki, katu ja puisto perinteisessä muodossaan olisi edelleen käyttöä hyvää urbaania kaupunkia luotaessa.

Katutila mielletään nykyään lähes pelkästään liikennealueena ja huoltotilana, kun se pitäisi ymmärtää yhteisenä tilana, joka toimii myös tärkeänä inhimillisen toiminnan näyttämönä ja kohtaamispaikkana.

## Kaupunkirakenne

Kaupunkirakenteen jakaminen toiminnallisesti erillisiin alueisiin ja niiden vaatimiin suojavyöhykkeisiin laajentaa kaupunkien pinta-alaa kaupunkien nopeaa vauhtia. Hallinnonalat pyrkivät maksimoimaan tilatarpeensa. Erottelu on lähtöisin modernismin syntyajoilta. Modernismi kaupunkisuunnittelussa lähtee siitä, että sektorikohtaiset hyvään pyrkivät normit yhteen laskien syntyä paras tulos. Tämä ei ole välttämättä totuus. Eri näkökulmista hyvät asiat eivät ole hyviä jostain muusta näkökulmasta. Paras tulos syntyy, kun kaikista joustetaan kokonaisuuden hyväksi.

Suunnittelussa korostuu myös liikaa kaupunkitilan ylläpidon helppous ja käytännöllisyys. Mikäli tämä otetaan aina lähtökohdaksi, syntyy ympäristöstä helposti liian kliinistä. Myös tilatarve kasvaa. Katutilaa määrittää aurauskaluston koko eikä kadun toiminnan vaatima tila tai inhimillinen mittakaava.

Sektorikohtainen toimintojen normitus tukee erottelua. Ympäristö- ja liikennenorjitus tukee funktionalistisen kaupunkisuunnittelun periaatteita. Toimintojen erottelu omille alueilleen läpäisee kaavoitusjärjestelmämme, vaikka sitä ei välttämättä enää pidetäkään arkkitehtonisena tai edes toiminnallisena ideaalina.

Urbaani tila sitä vastoin ei ole toiminnallisesti eroteltu. Erikoista on, että sekä ympäristö- että liikennealan normit on laadittu ilman laaja-alaista ympäristövaikutusten arviointeja, vaikka kaupungit perustuvat monituhatuotiseen rakentamistraditioon.

Pinta-alojen kasvu johtaa yhä suurempaan autoliikenteeseen, mikä edelleen kasvattaa maa-alan tarvetta. Perinteisen katu-urbanin elämäntavan harjoittaminen rajoittuu siksi vain kaupungin vanhaan keskustaankin sekä joihinkin pienialaisiin alakeskuksiin.

Tällaisessa kaupunkirakenteessa myös arjen sujuvuus kärsii, kun eri toiminnot hajaantuvat ja muodostuu pitkiä välimatkoja. Urbanissa kaupunkirakenteessa lähipalvelut ovat monipuolisempia ja aidosti lähellä.



Kallvikintie, maantiemäinen kaupungin katu, kuva Anna-Maija Sohn.



Kruununhaka, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki.



Kannelmäki, kuva Simo Karisalo.

## Ympäristönormisto

Elämä tarkoittaa aineenvaihduntaa eli elämä tuottaa aina päästöjä. Näitä ovat äänet, hajut, pölyt ym. Kärjistäen ilmaistuna ympäristönormiston ihannemaailma on hajuton, mauton, äänetön ja ilman esteettisiä ärsykeitä. Urbanissa tilassa taas on oltava elämää ollakseen urbaani.

Melu- ja hiukkaspäästönormit lisäävät julkisen tilan mittoja uudisrakentamisen yhteydessä. Helsingissä on jouduttu puolustelemaan jopa perinteistä kaupunkitapaa sijoittaa taloja kadun varteen ympäristönormien takia. Tuotantotilat, ravintolat, kahvilat ym. ovat hyviä elementtejä sekoittuneessa pienimittakaavaisessa urbanissa paikassa. Ympäristönormiston takia joudutaan todistelemaan, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa.

Normilähtöisen suunnittelusysteemin tarjoamat vaihtoehdot eivät välttämättä tue jatkuvasti muokkautuvaa ja käsitteellistä suunnittelua. Normatiiviset suunnittelutyökalut perustuvat suoraviivaisuuteen ja hierarkisuuteen, joka usein tuottaa modernistisen suunnitteluihanteen mukaisia tuloksia, (Edelman 2007:201).

## Kaavoituksen lähtötiedot

Kaavoituksen alkaessa selvitetään lähtötiedot varsin laajasti. Osa kaavoituksen lähtötiedoista on luonteeltaan reunaehtoja, joita suunnittelun kuluessa tulkitaan sitoviksi tai vähemmän sitoviksi. Sitovista reunaehdoista valtaosa on sellaisia, jotka rajoittavat rakentamista. Erilaisten reunaehtojen ja selvitysten pohjalta suljetaan pois alueita, jonne maankäyttöä voisi suunnitella. Syntyy helposti kartta, jossa jäljelle on jäänyt repaleisia palasia, joille on mahdollista osoittaa maankäyttöä. On liki mahdotonta, että nämä kohteet voisivat muodostaa lähtökohdan hyvälle kaupunkirakenteelle. Tämä pirstoo kaupunkirakennetta ja vaikeuttaa kestävien ratkaisujen aikaansaamista. Rakentamiseen jäljelle jäävistä alueista tulee saarekkeita, jotka ovat liian pieniä voidakseen synnyttää urbaania elämää.

Siksi on tärkeätä, että reunaehtojen sitovuus koskee vain erittäin poikkeuksellisia ominaisuuksia ja että yksittäisiä lähtötietoja tärkeämpänä pidetään kokonaisuutta ja toimivien monipuolisten urbaanien kokonaisuuksien syntyä.

## Sekoittunut kaupunkirakenne voidaan kokea häiriönä

Sekoittuneen rakenteen saavuttaminen ei ole kaupunkisuunnittelussa aina yksiselitteistä. Usein koetaan, että tietyt toiminnot tuottavat häiriöitä alueen asukkaille tai vastaavasti asuinalueet eivät sovellu yrittäjille. Työpaikkarakentaminen asuntoalueilla koetaan usein häiriönä, liikennettä lisäävänä, ja myös yrittäjät karsastavat sijoittumista asutuksen viereen valitusten pelossa. Kuitenkin sekoittunut rakenne mahdollistaa myös paremmat palvelut asukkaille. Moni kahvila ja ravintola saa elintärkeän tulolähteen työpaikkalounaista.

Jopa kaikkia hyödyttäviä toimintoja, kuten virkistyspalveluhankkeita saatetaan vastustaa. Kuitenkin urbaanin ympäristön yksi ydinperiaate on toimintojen sekoittuneisuus. Sekoittunut rakenne mahdollistaa paremmat palvelut kaikille alueen käyttäjryhmille. Kahvilat, ravintolat ja kaupat tarvitsevat asiakkaita elääkseen ja asukkaat tarvitsevat palveluita viihtyäkseen ja pystyäkseen elämään sujuvaa arkea.

## Kauppa

Hypermarkettien rakentuminen irralleen kaupunkirakenteesta ja tietyn tyyppisten automarkettien rakentuminen myös kaupunkirakenteeseen on aiheuttanut pienimuotoisen kaupan näivettymistä ja vaikeuttanut huomattavasti urbaanin kaupunkimiljöön syntyä esikaupunkikeskuksiin. Laajat pysäköintialueet markettien ympärillä tuhlaavat tilaa, eristävät ja vievät mahdollisuuksia rakentaa tiiviisti ja tehdä viihtyisää ihmisen mittakaavaista ympäristöä. Ne pidentävät välimatkoja eri toimintojen välillä. Yllättävintä on myös se, että väljässä rakenteessa markettien parkkipaikan ääripäistä saattaa olla satojen metrien matka kaupan ovelle, jota ei toistaiseksi koeta ongelmana. Samanpituisen ostoskassin kantomatka julkisen liikenteen pysäkiltä mielletään eri tavoin.

Kaupunkisuunnittelun on myös reagoitava käynnissä olevaan kaupan rakennemuutokseen ja pohdittava sen merkitystä tulevaisuuden tilavarausten suhteen. Asioinnin helppous, mukavuus ja nopeus tulee korostumaan, jolloin myymälätilojen koko tulee pienentymään. Sähköinen kaupankäynti päivittäistavaroiden osalta on lähtenyt Suomessa hitaasti liikkeelle, mutta kasvaa nopeasti lähivuosina. Osa ihmisiä ei enää halua ajaa töiden jälkeen automarketteihin kuluttamaan aikaa vaan tilaavat tuotteet suoraan koteihinsa. Myös vanhanaikaisen palvelun arvostus saattaa nostaa päätään. Alueilla, missä paikallinen ostovoima on vahvaa, nähdään jo kivijalkaliiketilojen ja pienempien kaupan yksiköiden paluu. Muualla Euroopassa jopa isot ostoskeskukset pyrkivät luomaan sisälleen myös ulkoilmassa sijaitsevaa, katumaisempaa ympäristöä.



Lahden eteläinen sisääntulo, kuva Marja Piimies.

## Liikenne, liikennetilat ja yhteiskuntatalous

Liikenteen ja maankäytön yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia arvioitaessa kustannuksia ja säästöjä tarkastellaan paljolti aikasäästöjen näkökulmasta. Lähtökohtana ovat yleensä liikennemäärien muutoksia oletetussa lopputilanteessa kuvaamaan pyrkivien ennusteiden pohjalta tehdyt suunnitteluratkaisut, jotka eivät huomioi kaupunkiympäristön laadullisten muutosten vaikutuksia liikennekäyttäytymiseen. Arvioinneissa pystytään harvemmin ottamaan riittävästi huomioon liikenteen laadullisia tekijöitä kuten raitiovaunun matkustusmukavuutta tai sen vaikutuksia kaupunkitilaan. Liikenteellisesti heikommalta näyttävä tiheämpi pysäkkiverkko voi esimerkiksi houkuttaa käyttämään kaupunkimaista matkustustapaa ja tätä kautta edistää kivijalkamyymälöiden sekä pienten kioskien elinvoimaa. Eli joskus tiheämpi pysäkkiväli voi tarkoittaa parempaa palvelukykyä vaikka kulkuun linjan päästä päähän kuluukin enemmän aikaa. Kuinka usein urbaanissa kaupunkirakenteessa matkustaja muutoinkaan aidosti matkustaa lähtöpysäkiltä päätepysäkille - koko linjan?

Tie- ja katuverkon liikennenormeissa painotetaan moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Turvallisena on pidetty tähän saakka mm. katuverkon tiukkaa hierarkiaa ja puumaista katuverkkoa, jossa läpiajo ei ole mahdollista. Tieteellisesti tätä ei ole kuitenkaan voitu näyttää toteen (esim. The Cul-de-sac Safety Myth: Housing Markets and Settlement Patterns / The American Planning Association). Kuitenkin vain verkkomainen katuverkko voi synnyttää urbanismia ja tukea kadunvarsitoimintoja.

Maa-alueita on tähän saakka varattu reilusti liikenteen käyttöön maan hintaa laskematta. Katuverkon hierarkia, pysäköinti, näkemäalueet jne. vievät maa-alasta yhä suuremman osan. Normien tuloksena syntyy väljiä liikennealueita, joista rakennukset ovat etäällä. Sekä autoilun että pyöräilyn vaatimat vapaan näkemän



metrimääräiset normit kadunkulmissa tekevät tontin nurkkiin rakentamisen käytännössä mahdottomaksi, mikäli mittakaava on pieni. Yksi maailmanlaajuinen urbaanin kaupungin peruspiirre on kuitenkin tiukat suljetut kadunkulmat.

Liikennetilanormit toteutuvat paremmin suurimittakaavaisessa kuin pienimittakaavaisessa kaupungin osassa. Maantielaki edellyttää pienellekin kylätielle runsaasti rakentamatonta suojavyöhykettä molemmin puolin. Eli tilallisesti tiivistä ja maanpintaa säästävää kylärakennetta ei voi juuri enää syntyä.



Liikennealueiden suojavyöhykkeet vievät paljon tilaa, Mellunkylä, kuva Simo Karisalo.

Kehä I:n Pakilan kohdalla, moottoritie lievealueineen pirstaloi tehokkaasti kaupunkirakenteen, kuva Kaupunkimittaus.

Pysäköintipaikat määrittävät kaupunkirakennetta enemmän kuin voisi ajatella, ja lumen auraus ohittaa helposti viimeaikaisen julkisuudessakin olleen keskustelun esimerkkien valossa tärkeydessä kadun miljöötekijät. Sekä pysäköinnin vaatimat tilat että lumitilat ovat urbaanin tilan kannalta tärkeitä suunnittelulementtejä. Ne ovat myös erittäin kallista tilaa, joka voisi olla tuottavammassa käytössä. Maanalainen paikoitus maksaa 35 000–80 000 euroa autopaikkaa kohden, esikaupunkien avopaikat ovat vastaavasti poissa rakennusmaakäytöstä.

Pienyritykset tarvitsevat joustavaa kadunvarsipysäköintiä toimiakseen. Ajatukset tonteilla sijaitsevista pysäköintipaikoista tai erillisistä kauempana sijaitsevista pysäköintialueista tai laitoksista taas syrjivät tätä kaikkein vähiten tilaa vievää, toiminnallisesti joustavinta ja taloudellisesti edullisinta pysäköinnin muotoa. Kadunvarsipysäköinti on myös elintärkeä pienille yrityksille ja liiketoilille, joiden olemassaolo edellyttää sitä, että ohiajajat asiakkaat voivat piipahtaa ostoksille.

Tulevaisuudessa liikennekin saatetaan nähdä palveluna yhä enenevässä määrin. Siihen viittaavat jo uudet visiot robottiliikenteestä. Itseajaminen nähdään ajan tuhlaukseksi. Yhä harvempi helsinkiläinen nuori ajaa ajokortin. Tukholmassa trendi on vielä selvempi. Uusi sukupolvi haluaa käyttää rahaa ja aikaa toisin. Tämä tarkoittaisi henkilöautojen merkittävää vähenemistä alueilla, joissa joukkoliikenne toimii ja ympäristö sopii kävelemiselle ja pyöräilylle. Tämä ja uudet teknologiat tukevat myös erilaista ajattelua kaupunkitilan käytöstä.

Kuvat: Freiburg ja Strasbourg ovat kuuluisia raitiovaunulinjoistaan. Pääasiassa raitiovaunut kulkevat hyvinkin tiiviin rakenteen läpi ja lähellä rakennuksia. Kiskoalueita on muutettu vihreiksi ja ne toimivat samalla mm. imeytyspintoina, kuvat Salla Ahokas.



## Kunnallistekniikka

Kunnallistekniset ratkaisut vaativat yhä enemmän maata, kun laitteitten ja työkonettien kokoa kasvatetaan. Esikaupunkialueita suunniteltaessa törmätään ristiriitaan puhdistus- ja aurauskaluston vaatimasta tilatarpeesta suhteessa miellyttävään jalankulkuympäristöön. Katupuiden juuriston ja lehvästön tilavaatimuksia on niin ikään kasvatettu. Viemärit ja vesijohdot on totuttu sijoittamaan väljemmin esikaupunkialueilla.

Tarvitsemme ajattelutavan muutosta, saadaksemme aikaan myös esikaupunkialueilla urbaaneja ympäristöjä.

## 5. Urbaani kaupunki kannattaa: Sosiaaliset, terveydelliset ja taloudelliset hyödyt

Väkimäärä maailmassa lisääntyy ja kaupungit kasvavat. Ennemmin tai myöhemmin hedelmällisestä viljelymaasta tulee pula. Helsingissä tätä ongelmaa ei vielä ole johtuen maamme suuresta pinta-alasta asukasmäärään nähden. Kuitenkin laaja harva kaupunkirakenne tuhlaa energiaa meilläkin. Tiiviimmän urbaanin kaupunkirakenteen toteuttaminen on edellytys yhdyskuntarakenteen hajoamisen estämiseksi.

Urbaani elinympäristö synnyttää mahdollisuuksia ja luo virikkeitä, joilla on kiistan arvo kaupungin viihtyisyyteen ja sitä kautta myös kilpailukykyyn.

Tuhlailevan maankäytön taloudelliset vaikutukset pystymme helposti laskemaan menetetyt maanarvon avulla. Muut hyödyt ovat välillisiä ja niiden taloudellinen arviointi on vaikeampaa. Miellyttävä ympäristö kannustaa kuitenkin ihmisiä käyttämään sitä, synnyttää sitä kautta ihmisvirtoja, joiden kautta taas palvelut saavat asiakkaita. Laatu luo myös positiivista imagoa paikoille ja tekee niistä houkuttelevampia asuin- ja työssäkäyntipaikkoja, matkakohteita ja yritysten sijoittumiskohteita.

Toiminnallinen tavoite kaupunkirakenteessa on se, että kaupunkiympäristö palvelisi käyttäjiään, eli erilaisia ihmisiä mahdollisimman hyvin. Kun kriittistä massaa syntyy tarpeeksi, syntyy myös erilaisia ihmisryhmäkeskittymiä joiden tarpeet tuottavat sille ryhmälle kohdennettuja palveluja ja edistävät alueidentiteetin muodostumista. Helsingin kantakaupungissa tällaisia alueita ovat jo esimerkiksi Punavuori, Kruunuhaka ja Kallio. Yhtä hyvin näitä alueita voi syntyä esikaupunkialueilla, mikäli niiden toteutumiselle luodaan edellytyksiä merkittäväällä lisärakentamisella ja rakenteen tiivistämisellä.

Urbaanin elinympäristön kysyntä on ollut erityisen voimakasta viimeisen parin vuosikymmenen ajan. Se näkyy esimerkiksi Helsingin kantakaupungin hintatason voimakkaana nousuna, mikä ei selity pelkillä sijaintitekijöillä. Tästä huolimatta tällaisen elinympäristön tarjonta ei ole juurikaan lisääntynyt. Myös yleisesti negatiivisena pidetyn yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen kannalta on oleellista että tulevaisuudessa kaupunki kasvaa voimakkaasti sisäänpäin.

Ympäristön laatu tuottaa parhaimmillaan sekä sosiaalisia että taloudellisia hyötyjä samalla kun se parantaa käyttäjäkokemusta. Kaikkia hyvän ympäristön hyötyjä ei voida mitenkään edes mitata. Laadun kokeminen on lopulta subjektiivista. Mutta on olemassa paljon tutkimustietoa siitä, kuinka miellyttävät ympäristöt vaikuttavat positiivisesti terveyteen, mielialaan ja turvallisuuden kokemiseen.

Hyvin suunnitellun ympäristön hyödyt heijastuvat parhaimmillaan laajemmillekin alueille. On muistettava, että usein positiiviselle kierteelle tarvitaan vain yksi moottori, yksi erittäin onnistunut esimerkki, jonka ympärille alueen imago alkaa rakentua.

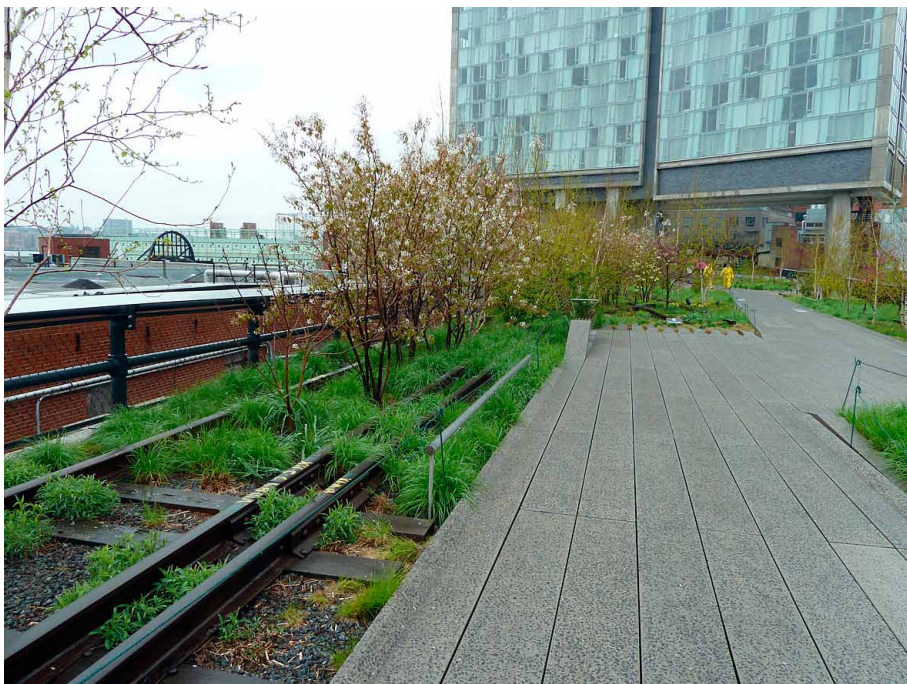
## Sosiaaliset ja terveydelliset hyödyt

Pyrkimys urbaanimpaan kaupunkiin ei nouse vain rakenteellisista, vaan korostetusti myös sosiaalisista tavoitteista. Elävä ympäristö luo sosiaalista kontrollia ja sen kautta parantaa turvallisuutta ja turvallisuuden tunteen kokemuksia. Turvallisuuden tunne on keskeinen edellytys vetovoimaisen kaupunkiympäristön syntymiselle. Levottomat, epäsiistit ja huonosti ylläpidetyt ympäristöt mielletään helposti turvattomiksi ja niitä aletaan välttää. Monotoniset ympäristöt tuottavat myös negatiivisen kierteen - mitään ei tapahdu, koska mitään ei tapahdu. Jos ympäristö on tylsää, ei se tuota erityistä syytä myöskään käyttää sitä.

Terveyttä edistävät vaikutukset tulevat mielekkään liikkumisen ja liikunnan kautta. Miellyttävä katu-ympäristö tarjoaa tapahtumia ja nähtävää, kohtaamisia ja koettavaa. Se houkuttelee kulkemaan jalan ja pyöräillen. Pitkäikäisyyteen kuuluu luontainen liikkuminen. Yleiskaavatyöhön liittyvässä liikenneseminaarissa näyttelytila Laiturilla Kimmo Rönkä (Movense Oy) peräänkuulutti käveltävää kaupunkia, esimerkiksi erityisen miellyttäviä jalankulkureittejä joukkoliikenteen asemille. "Kävelyn edistäminen on myös tasapuolista, sillä kaikki kaupungissa kulkevat ovat jossain vaiheessa myös jalankulkijoita. Lisäksi hän otti esiin juuri terveystieteiden näkökulman: "New Yorkissa kävellään paljon, mikä on yksi syy siihen, että siellä elinajanennuste on yli 80 vuotta".

Kävelen ja pyöräillen kaupungit avautuvat aivan eri tavalla kuin auton tai bussin ikkunasta katsottuna. Monimuotoiset kaupunkitilat tarjoavat fyysisesti kiehtovia elämän näyttämöitä. Elävässä kaupunkitilassa ihmiset toimivat myös suvaitsevammin kuin eristyneemmissä ympäristöissä. Elävä urbaani kaupunkitila antaa yksinäisellekin anonyymien mahdollisuuden kokea sosiaalisia kohtaamisia tai harrastaa ihmisten tarkkailua.

Läntisissä metropoleissa on havaittavissa kolme sosiaalisen kehityksen megatrendiä, jotka muuttavat ihmisten tapaa käyttää kaupunkitilaa. Nämä ovat: liikkumistapojen muutos, tee se itse -kulttuuri ja urbaani luonnonläheinen



New York High Line, tarpeettomaksi jäänyt rautatie muutettiin puistoksi, kuva Marja Piimies.

elämäntyyli. Liikkumistapojen muutos aiheuttaa todennäköisesti sen, että siirrytään auton omistamisesta joustaviin liikkumismuotoihin (pyörät, sähköpyörät, julkinen liikenne, autonvuokraus) kulloisenkin tarpeen mukaan. Muutos mahdollistaa katutilan monimuotoisemman käytön autopaikkatarpeen vähentyessä.

Käsillä tekemisen ja itse tekemisen arvostaminen muuttaa työtä ja vapaa-aikaa. Itse tekemisen kulttuuri ulottuu puutarhakasvien viljelystä omiin rantabaareihin, rantalentopallokenttiin, ulkoilmateattereihin ja urbaaniin mehiläisten hoitoon. Itse tekemisen kulttuuri voidaan nähdä tärkeänä kaikkien kaupunkilaisten, mm. ikääntyvien ihmisten selviytymisen keinona.

Osa kaupunkilaisista haluaa elää urbaanissa ympäristössä paitsi urbaanisti ja nopeasti myös luonnonläheisesti ja rauhallisesti. Tämä ilmenee urheilu- ja kuntoilukulttuurina ja toisaalta luomu- ja lähiruuan arvostuksena. Uraanien viheralueiden tulee palvella fyysisen kunnon kohottamisen alueina ja toisaalta rauhaa tuottavina luonnon ympäristöinä ja maisemina.

Amerikkalaisissa kaupungeissa puhutaan ns. millennials -sukupolvesta, joiden elämäntapa on korostetun urbaani ja joka suosii autosta riippumatonta elämäntapaa osin taloudellisesta välttämättömyyden pakosta, mutta kasvavassa määrin myös tietoisten elämäntapavalintojen myötä.

On olennaista tiedostaa, että näiden kasvavien trendien ja valinnanvapauden sekä yksilöllisyyden korostuminen tuottaa väijäämättä muutoksia myös kaupunkirakenteeseen. Hyvällä suunnittelulla voidaan tukea kaupunkitilan toiminnallista tavoitetta. Kysymys on kaupunkilaisesta, mielekkästä elämäntavasta. Siksi meilläkin on vakavasti harkittava sellaista maailmaa, jossa asiat voivat toimia lomittuneina toisiinsa. Kehittyvä kaupunki ottaa vastaan näitä muutoksia mahdollistamalla joustavien ja laadukkaiden tilojen muodostumisen erilaisiin käyttötarkoituksiin. Kaupungille tunnusomaista julkista tilaa ja toiminnallista monipuolisuutta on oltava myös uusissa kaupungeissa eikä vain vanhojen kaupunkien keskustoissa.

## Taloudelliset hyödyt

Tilaa hukkaavasta suunnittelusta maksetaan korkea hinta menetetyn maanarvon kautta. Jokainen liikenteen lievealue tai hukkapala tuhlaa maata. Osansa on myös kaupan hankkeilla. Kallista maapinta-alaa käytetään laatikkomaisiin hypermarkettiympäristöihin laajoine pysäköintikenttineen, paikoin jopa muutoin tiiviissä kaupunkirakenteessa. Samalla urbaanin katutilan muodostaminen tehdään käytännössä mahdottomaksi näillä alueilla. Suorana maan arvon menetyksenä voidaan pitää myös huoltoajoneuvojen ja huollon kasvavia mitoitusvaatimuksia. Tilatarve on pois usein rakentamisen tilasta. Menetetyt neliömetrimäärät on laskettavissa ja suhteutettavissa siihen, mitä tiiviimmällä ja pienipiirteisemmällä rakentamisella saadaan aikaan. Vanhassa, tiiviissäkin kaupunkirakenteessa huolto on hoidettavissa, kalusto mitoitetaan ympäristön mukaan eikä päinvastoin.

Tulevaisuudessa yksikerroksisia hallimaisia ratkaisuja tulee välttää ja suurtenkin kaupallisten yksiköiden tulee pyrkiä tuottamaan "kivijalkakauppamaisempaa" ympäristöä, jossa kaupan kerrosalaa jaetaan kadun varteen ja kaupallisen tilan päälle rakennetaan tilankäytön kannalta kustannustehokkaasti asuntoja. Näin saadaan maata käytettyä tehokkaammin, palvelujen äärelle mahdollisimman paljon uusia asukkaita ja luodaan viehättävämpää, myös jalan käytettävää keskustamaista ympäristöä.

Mielenkiintoisen ja laadukkaan ympäristön ei tarvitse aina syntyä kalliista ratkaisuista. Pienetkin yksityiskohdat voivat tuoda lisäarvoa. Esimerkiksi tilapäiskäytöt voivat tuoda kaupunkikuvaan toivottua yllätyksellisyyttä ja parhaimmillaan jopa tukea alueen toiminnallisuuden kehittymistä. Julkisessa ympäristössä on mahdollista toteuttaa myös jotain alueen erityispiirrettä esille tuovaa imagoa esimerkiksi katukalusteiden, tilataiteen, pintamateriaalivalintojen jne. kautta.

Urbaanit agglomeraatioedut ja erilaisten toiminnallisten klustereiden muodostuminen ovat myös yhteydessä ympäristön laatuun ja tarjontaan. Esimerkiksi moni luovien alojen keskittymä on saanut alkunsa alueelta, jossa on ollut riittävästä kohtuuhintaisia tiloja ja sitä kautta alueesta on pikkuhiljaa alkanut kehittyä omanlaisensa urbaani keskittymä. Tässä päästään kaupunkirakenteen kerrostuneisuuden merkitykseen. On tärkeää, ettei alueista tule yhdellä kertaa rakennettuja tai että uusien alueiden alta purettaisiin kaikki vanha.

Huonon ympäristön kustannukset ovat sen sijaan paljon suurempia. Mikäli ympäristö on suunniteltu niin, ettei se ole houkuttelevaa erilaisille käyttäjäryhmille, se alkaa hiljalleen yksipuolistua, sinne ei suunnata uusia investointeja ja se rappeutuu. Tällöin alueelle jo suunnatut investoinnit menettävät arvoaan ja sen rinnalle ilmestyy myös sosiaalisia ongelmia.

”Hyvä urban design on vahva työkalu paremman elämisen laadun ja taloudellisen vireyden sekä resurssien tehokkaamman käytön saavuttamiseksi. Se on avain sellaisten paikkojen luomiseksi, jossa ihmiset haluavat elää ja jotka ruokkivat taloudellista menestystä.” Urban initiatives 2003

”Laittakaa ihmiset yhteen ja he tuottavat viihtymisen yhteisenä lisäarvona, pankaa rakennukset yhteen ja yhdessä ne voivat antaa silmälle iloa jota yksikään niistä ei yksin anna.” Gordon Cullen, 1971

Tilapäiskäytöt, rosoisuus ja yllättävät tilat ja tapahtumat tekevät kaupungeista mielenkiintoisia ja synnyttävät parhaimmillaan positiivista kehitystä myös lähiympäristössään



Lontoo, Thames, kuva Salla Ahokas.

Oslo, kuva Salla Ahokas.

# 6. Mitä sitten voimme tehdä?

## Ympäristön laadun määrittely

Urbanin ympäristön laadun määrittäminen on pohdittu jo vuosikymmenten ajan. Urban design -konseptina sijoittuu arkkitehtuurin ja maankäytön suunnittelun välimaastoon. Voitaisiinkin ajatella, että urban design toimisi yhdistävänä tekijänä toiminnallisuuden ja fyysisen toteuttamisen välissä. Urban design mielletään usein vahvimmin fyysisen ympäristön laadun kehitysvälineeksi, koska sen avulla voidaan kehittää aluekohtaisia laatustandardeja, joita sovelletaan nimenomaan fyysiseen suunnitteluun (urban design guidelines). Yleisesti urban designin avulla pyritään luomaan kestävää ja viihtyisää kaupunkitilaa, jota ihmiset haluavat käyttää.

Lähtökohtaisesti kaupunki on ihmisten kokema tila. Ihmiset jäsentävät ympäristöään tiettyjen kiintopisteiden ja noodien kautta, kuten kaupunkisuunnittelija Kevin Lynch jo 1960-luvulla toi esiin mielikuvakarttojen kautta. Lynchin mukaan keskeisiä kaupunkitilan visuaalisia elementtejä ovat reitit, reunat, alueet, solmukohtat ja maamerkit. Nämä tekijät tuottavat paitsi tilallista jäsentymistä, auttavat myös erilaisia kaupunginosia erottumaan toisistaan, eli luovat alueidentiteettiä.

Journalisti ja kaupunkiaktivisti Jane Jacobs puolestaan peräänkuuluttaa kaupungin monipuolisuuden tärkeyttä. Kerrostuneisuus, ihmisen mittakaava, lyhyt ja ruutukaavamainen korttelirakenne, sekoittunut toiminnallisuus ja riittävä ihmistiheys ovat hänen mukaansa kriittisiä elementtejä onnistuneelle kaupunkirakenteelle. Toimintojen sekoittuneisuuden puolesta puhui myös arkkitehti Christopher Alexander. Hänen mukaansa olisi toivottavaa, että ihmiset voisivat hyödyntää ympäristöään monipuolisemmin ja tehokkaammin. Tähän päästäisiin, mikäli toiminnallisuuden tarjonta olisi monipuolisempaa. Ihmiset voivat tällöin käyttää ympäristöään omien valintojensa perusteilla ja muodostaa yksilöllisiä tila-aikaverkostoja.

Arkkitehti Jan Gehl on jaotellut ihmisen toiminnallisuutta kaupunkirakenteessa kolmeen eri osaan: välttämättömät aktiviteetit, valinnaiset aktiviteetit ja sosiaaliset aktiviteetit. Hänen mukaansa heikkolaatuisessa ympäristössä suoritetaan useimmiten vain välttämättömiä aktiviteetteja, kuten työ- ja asiointimatkoja. Monipuolista ympäristöä taas käytetään myös vapaaehtoisesti, esimerkiksi oleskeluun tai käyskentelyyn. Sosiaaliset aktiviteetit, kuten satunnaiset kohtaamiset, tervehtimiset ja ohikulkevien ihmisten katseleminen ovat mahdollisia vain siellä, missä ihmisiä liikkuu tarpeeksi. Gehl muistuttaa myös, että miellyttävät ympäristöt vetävät ihmisiä puoleensa ja saavat heidät viihtymään pidempään.

Kaupungin muotokieleen paneutuu arkkitehti Leon Krier, jonka mukaan kaupunkirakenteen tulisi olla helposti luettavaa, selkeää ja toteuttaa tiettyjä hierarkioita. Hän puhui kaupungeista kaupungin sisällä, naapurustoista, joiden sisällä tulisi toteutua kaikki urbaanin elämän elementit: asumisen, työssäkäynnin ja vapaa-ajan vieton. "Urban quarter" eli kaupunginosa ei hänen mukaansa saa olla yli 35 hehtaaria kooltaan eikä siellä saa asua 15000 ihmistä enempää. Krier painottaa että kaupunginosien tulisi ensisijaisesti rakentua kävelykaupunkina ja rakenteessa täytyy toteutua tietty katujen, aukoiden ja kortteleiden hierarkia. Jokaisella kaupunginosilla tulisi myös olla oma toiminnallinen keskus ja niiden tulisi erottua toisistaan. Samalla Krier puhui myös tiiveyden tarpeellisuudesta ja kaupunkirakenteen hajoamisen estämisestä.

Toinen urbaanin muotokiehen puolestapuhuja on arkkitehti Gordon Cullen, joka kirjassaan "Consice Townscape" puhuu ympäristön ja sen herättämien tuntemusten



Esimerkki uudesta urbanismista esikaupungissa, Vuosaaren Aurinkolahden uimaranta, kuva Simo Karisalo.

ja kokemusten tärkeydestä. Rikas, monipuolinen mutta jäsentynyt ympäristö herättää ihmisissä Cullenin mukaan paljon enemmän muistoja ja tunteita kuin yksipuolinen ympäristö. Tilan jäsentymisen ohjaa tilan kokemusta. Suomessa käsite ”torikammo” kuvastaa hyvin ihmisen tunnetta laajalla, aukealla ja yksipuolisella alueella. Cullenin mukaan paikoilla täytyy olla ”tässä” ja ”tuolla” elementit, eli ihmisen täytyy ensin tuntea olevansa jossain ennen kuin hän voi siirtyä johonkin.

Amerikassa, Australiassa ja Britanniassa termi ”placemaking” tarkoittaa poikkitieteellistä lähestymistapaa, jolla nimenomaan parannetaan julkisia urbaaneja tiloja, kuten katuja, aukioita ja puistoja. Lähtökohtana suunnittelulle pidetään paikallisten asukkaiden ja yrittäjien sekä suunnittelijoiden yhteistyötä. Placemaking tähtää nimenomaan paikantunnon ja ihmisystävällisen ympäristön luomiseen pientenkin parannusten avulla.

Suomessa tätä problematiikkaa on pohtinut professori Kaj Nyman, joka on kirjoissaan tutkinut kriittisesti suomalaisen kaupunkisuunnittelun lähimenneisyyttä. Hän muistuttaa ihmisen oikeudesta viihtyä kaupungissa. Hänen mukaansa kaupunkia olisi tehtävä toisin kuin funktionalistit; suunniteltava erilaisuuksien väliin heikkoja rajoja siten, että erilaisuudet voivat kohdata ja sekoittua raja-alueillaan. Asumista ja työtä samoille alueille, vuokra- ja omistusasuntoja samoihin taloihin, katuja, joilla autoilu ja pysäköinti tapahtuu oleskelun ja leikin ehdoilla. Vaikka suomalainen ei ole kovin seurallinen, on ihmisten kohtaaminen siitä huolimatta tehtävä mahdolliseksi.

Yksitoikkoisen lähiörakentamisen vastapainoksi kehittyi USA:ssa New Urbanism- liike, joka tavoittelee perinteisen eurooppalaisen kaupungin (Old Urbanism) piirteitä. New



Urbanism- periaatteet ovat varteen otettava vaihtoehto uusien kaupungin osien suunnittelussa. Sen peruspiirteitä ovat, kuten edelläkin on todettu esim. tehokas maankäyttö, huolellisesti käsitelty julkinen jalankulkijalle sopiva tila ja paikan tunne. On löydyttävä hyvä kaupunkipaikkoja asua ja nauttia kaupunkielämästä. Kävelyetäisyyksiä suositaan. Katujen design on jalankulkuystävällistä. Yhteisöllisyys ja paikallisuus ovat perusasioita. Väestörakenne ja toiminnot ovat monipuolisia. Kadut muodostavat verkoston. Kadunvarsipysäköintiä suositaan, avaria näkyviä pysäköintikenttiä vältetään. Raideliikennettä suositaan. Rakenteiden kestävyys on arvossaan. Ekoystävällistä teknologiaa suositaan. Tehoton urbaani sprawl halutaan lopettaa.

Samoja asioita ovat tavoitelleet 1970-luvun lopulta alkaen monet myös Suomessa noudatettavat suunnitteluihanteet. Nykyään harvemmin osuu seminaariin, jossa ei esim. suosita paikallista raideliikennettä. Näitä ihanteita ei tosin ole määritelty New Urbanismiksi vaan eurooppalaiseksi kaupungiksi. Urbaani kaupunkikulttuuri on pitkän kehityksen tulos ja siksi traditionaalinen käsitys urbanismista on voimakas ja sitä kannattaa käyttää, vaikka nimenä olisikin New Urbanism. Ainakin syntyy hyviä ihmisen paikkoja.

### Laadun varmistaminen kaupunkisuunnitteluprosesseissa

Meillä laadun määrittely ja arviointi tapahtuu asemakaavoituksen ja rakennusluvan myöntämisen yhteydessä. Jo yleiskaavatasolla on mahdollista asettaa laatutavoitteita yksityiskohtaisemmille suunnitelmille (urban design guidelines). Yleiskaavan toteuttamishjelmaan on mahdollista sisällyttää ohjauskeinoja tukemaan tavoitetilaa urbaanin kaupungin suunnittelusta. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi ohjeistus rakennusten suunnittelusta kiinni katulinjaan sekä luopuminen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ns. suojaviheralueista kokonaan.

Lähtökohtaisesti hyvän ympäristön suunnittelussa on aina otettava huomioon sosiaaliset, taloudelliset ja kestävä kehityksen mukaiset periaatteet. Urban designia ei pidä myöskään mieltää pelkästään fyysisen ympäristön "esteettiseksi" suunnitteluksi vaan se tulisi nähdä monia eri suunnittelusektoreita poikkileikkaavana tasona. Mm. katujen ja puistojen ylläpito, liikennejärjestelyt, pysäköintijärjestelyt, sosiaalisen rakenteen hallinta ja jätehuolto ovat kaikki asioita, joilla on merkitystä ympäristön laadun kannalta.

### Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö

Kaupungissa tulisi aktivoida ja aktivoitua ottamaan yhteisvastuuta yhteisestä ympäristöstä. Helsingissä perinteisesti jokaisella toimijalla on omat reviirinsä joka on johtanut tilanteeseen, missä ympäristön ylläpitovastuut ovat paikoin epäselviä.

Helsingissä kuitenkin on hyviä esimerkkejä siitä, miten yhteistyö toimii kaavoituksesta rakennusten ja lähiympäristön toteutukseen saakka. Asuntorakentamisen yhteydessä erityisesti HITAS-prosessissa neuvotellaan kaikkien osapuolten kanssa samassa pöydässä myös lähiympäristön jatkosuunnittelu kaavoituksen jälkeen. Paikalla ovat kaikki keskeiset suunnittelija- ja toteuttajatahot. Vastaavasti usein jo asemakaavoituksen yhteydessä laaditaan rakennustapaohjeet tai lähiympäristön suunnitteluohjeet, jotka liitetään tontinluovutusehtoihin. Rakennuslupaprosessissa isoimpien kohteiden suunnitelmat menevät useimmiten kaupunkikuvaneuvottelukunnan käsittelyyn, joka ottaa kantaa myös julkisiin ulkotiloihin. Ongelmana saattaa olla ennemminkin, että jo suunnitelmat ovat syntyneet sektoroituneen suunnitteluprosessin kautta.

Valmiiden alueiden lähiympäristön kehittämisen ja ylläpidon kumppanuusprojekteja on Suomessa vielä verrattain vähän. Helsingin Herttoniemen yritysalueella on hiljattain perustettu kehittämissyhdystys jonka tarkoitus on toimia aktiivisena kumppanina kaupungin kanssa alueen kehittämishankkeissa. Muillakin alueilla tämänkaltaista kumppanuutta tutkitaan. Amerikassa ja joissain Euroopan maissa on jo kauan perustettu nk. "business improvement district"-alueita yhteistyössä paikallisten yrittäjien ja kaupungin kanssa. BIDsit ovat vastuussa sovitun alueen ylläpidosta ja kaupunkikuvallisesta kehittämisestä. Kokemukset ovat olleet myönteisiä. Asiakasviihtyisyys ja asiakkaiden lukumäärä on useilla alueilla noussut tällaisen hankkeen myötä. Hankkeisiin kuuluu myös paikallisten yritysten yhteinen markkinointi ja taloudellinen kehittäminen.

Yksistään kaupunkisuunnittelun voimin tuleva laadun varmistaminen ei riitä vaan yksittäinen kaupunkilainen tulee sitouttaa kaupunkiympäristön tiedostavaan käyttämiseen ja kuluttamiseen.

### Laadun toteutumisen seuranta

Jotta laadun toteutumista voidaan seurata, täytyisi olla olemassa mittaristo. Britanniassa CABE on kehittänyt mittariston, jolla seurataan ympäristön laatua ja sen taloudellista kannattavuutta. Ympäristön laatuksitekijät ovat:

1. Katukuva, yhtenäisyys ja niiden yhteisarvo
2. Tontin käyttötehokkuus ja sommittelu
3. Julkisivujen suunnittelu ja sopivuus ympäristöön
4. Hankkeen imagon ja markkinoinnin onnistuneisuus
5. Kestävän kehityksen mukaisten periaatteiden toteutuminen
6. Turvallisuus ja esteettömyys
7. Tilankäyttö ja käyttäjäystävällisyys
8. Julkisen tilan suunnittelu
9. Liikkumisen sujuvuus, yhteydet ja integraatio muuhun ympäristöön

Taloudellisen kannattavuuden arvioinnissa otetaan huomioon myös sosiaaliset ja ekologiset aspektit. Näitä arvioidaan muun muassa hankkeen tuoman kokonaisvaltaisen uudistuksen kautta, mitä lisäarvoa hanke tuo alueelle, kuinka se onnistuu nostamaan alueen imagoa ja yhteisöllisyyttä, saavutettavuutta, energiatehokkuutta, jätteenkäsittelyjärjestelmiä ja kuinka se vaikkapa hyödyntää paikallisia resursseja rakennustarvikkeissa ja työvoimassa. Arviointi teetetään useimmiten käyttäen ulkopuolista arvioitsijaa, joka pisteyttää hankkeen ja sen jälkeen keskustelee tilaajan kanssa tuloksesta. Arviointia käytetään jo ennen rakentamista, hankesuunnitelman aikana, jotta mahdollisiin epäkohtiin voidaan vielä tarttua ennen toteutumista. Yhtenäisen mittariston käyttö laadun arvioinnissa mahdollistaa myös erinäisten hankkeiden vertailun keskenään. Britanniassa eri hankkeiden vertailut ovat tuottaneet yhtenäistä tietoa ympäristön laatuun panostamisen kannattavuudesta.

## 7. Urbaani Helsinki 2050 on tiivis, ekologinen ja elämää sykkivä metropoli

Vuonna 2050 Helsinki on rohkeasti urbaani kaupunki. Tulevaisuuden menestyvien kaupunkien ollessa korostetusti ”kivoja kaupunkeja”, on urbaanimpi Helsinki enemmän kivijalkakauppoja, pyöräkaistoja, raitiovaunujen kolinaa, torikahveja, kansainvälisyyttä, kaupunkituottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosafestivaaleja. Helsinki on monimuotoisen asumisen, elinkeinoelämän ja kulttuurin kaupunki joka hyödyntää joustavasti uusia innovaatioita ja tarjoaa asukkailleen terveellisen ja toimintaa sykkivän ympäristön.

Nykyistä paljon suurempi asukas- ja työpaikkatiheys mahdollistavat lähipalveluiden hyvän saavutettavuuden. Asumisen, työssäkäynnin ja palveluiden lomittuminen tiiviimmin toisiinsa myös kantakaupungin ulkopuolella mahdollistaa elävän kaupunkiympäristön muodostumisen. Helsinki on edelleen turvallinen kaupunki. Kaduilla on liikkeellä ihmisiä vuorokauden ajasta riippumatta.

Helsingissä on enemmän kaupunkia kaupungissa. Urbaani Helsinki on kasvanut merkittävästi kantakaupungin laajenemisen myötä. Moottoritiemäisiä alueita on muutettu pääkatumaisiksi kaupunkibulevardeiksi, jotka erottamisen sijaan sitovat kaupunkirakennetta yhteen. Moottoritiet on rajattu tiiviin urbaanin kaupunkirakenteen ulkopuolelle. Kaupunkibulevardit on sidottu tiiviisti osaksi kestävästä liikennejärjestelmästä pikaraitioteiden ja liityntäpysäköintijärjestelyiden avulla.

Uudet urbaanit ytimet entisellä esikaupunkialueella kehittyvät voimakkaasti, mahdollistaen kaupunkimaisen elämäntavan myös perinteisen ydinkeskustan ulkopuolella. Katuverkko eroaa nykyisellään merkittävästi kantakaupungin ja esikaupungin välillä. Urbaanin katuverkon hierarkia on heikompaa ja katujen yhdistyvyys ruutukaavamaisen rakenteen johdosta parempi. Kadut muodostavat puumaisen rakenteen sijasta verkon. Kadulla on vahvempi rooli kaupunkielämän näyttämönä kuin steriilinä liikenneympäristönä

Liikenteen ja liikkumisympäristön vaikutus kaupunkitilaan on merkittävä. Vuonna 2050 liikkuminen perustuu Helsingissä kestäviin kulkumuotoihin, kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, henkilöautoilun toimiessa täydentävänä kulkumuotona siihen parhaiten sopivilla matkoilla.

Laajentunut raideliikenneverkko ja runkobussiyhteydet muodostavat joukkoliikenneverkoston selkärangan, mikä mahdollistaa aikatauluista irtautumisen tehden kestävästä liikkumisesta vaivatonta ja kilpailukykyistä. Etenkin keskustojen alueella liikkuminen on suunniteltu jalankulkijan ja pyöräilijän mittakaavassa, jossa korostuu katutilan mielenkiintoisuus sekä toimintojen avautuminen kadulle. Perinteisemmän ruutukaavakaupungin suuntaan kehittynyt katuverkko saa aikaan sen, että väylien estevaikutus on pienentynyt ja erilliset esikaupunkisolut kuroutuvat yhtenäisemmiksi toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi.

Vuoden 2016 jälkeen Helsinkiin ei ole rakennettu enää hypermarketteja tai puhtaasti autolla asiointiin perustuvia päivittäistavarakaupan yksiköitä. Palvelut ovat levittäytyneet esikaupunkien keskustoihin, lähelle asukkaita. Suuret päivittäistavarakaupat ovat kivijalkatyyppisiä koostaan huolimatta. Niitten päällä on

asuntoja. Päivittäiset asioinnit hoituvat kävellen ja pyöräillen. Ostoskaduista on tullut kohtaamispaikkoja - esikaupungeista oikeita pikkukaupunkeja.

Urbaanimpi Helsinki on sosiaalisesti ja alueellisesti tasa-arvoisempi kaupunki, jossa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus on merkittävästi parempaa, etenkin nykyään eriarvoisessa asemassa olevalla esikaupunkivyöhykkeellä. Vaatimukset kaupunkiympäristön laadulle onkin asetettu samankaltaisiksi riippumatta alueen etäisyydestä Rautatientorille.

Urbaani kaupunki on myös ekologinen kaupunki. Kaupungistuminen jatkuu globaalisti ja väestön kasvaessa jatkuvasti paineet tiivistää kaupunkirakennetta korostuvat.

Puistot ja aukiot nähdään urbaanin kulttuurin paikkoina. Puistot ja viheralueet tarjoavat elämyksiä ja paikan kaupunkilaisten luovalle toiminnalle ja myös rauhoittumiselle. Uusi rakennettu maisema ja maiseman kulttuuriperintö elävät rinnakkain ja historian kerroksellisuus on läsnä ympäristössä. Viheralueet ja puistot kuvastavat eri aikakausien elämää ja suunnitteluihanteita. Helsingin kulttuurimaisemassa on selkeästi esillä kartanokulttuuria, kansanpuistoja, huvilakulttuuria, siirtolapuutarhoja ja eri aikakausiin liittyvien rakentamisalueiden puistoja ja keskustan historiallisia puistoja.

Palstaviljelmät ja muut kaupunkiviljelmät eivät tuota vaan lähiruokaa vaan tukevat sosiaalista kanssakäymistä. Tätä on haluttu rohkaista, sillä tämänkaltaisen toiminta tuottaa virkistyspalveluita vähillä investoinneilla. Tuottavaan maisemaan kuuluvat myös kaupungin muut virkistyspalvelut skeittailusta matkailuun. Urbaania luonnonläheistä elämää etsivät kaupunkilaiset haluavat kaupunki- ja luontokokemuksen samanaikaisesti.

2000-luvun alkupuolen uutta urbaanisuutta Helsingissä: Kuvat Helsingin kaupungin kuvapankki: Baana/Reija Jousjärvi, väliaikainen Ihana-kahvila Kalasatamassa/ Suunnittelutoimisto Part Oy ja Kalasataman skeittipuisto/Tero Pajukallio.



## 8. Miten tavoitteeseen päästään

Mikäli halutaan uutta urbaania tilaa, joudutaan ponnistelemaan monia nykyisiä suunnittelukäytäntöjä vastaan, erityisesti keskustasta etäällä olevilla alueilla. Tarvitaan selkänöjää ajattelutavan muutokselle. Sektorikohtaisen suunnittelun uudelleenajattelu vaatii monen eri tahon määrätietoista yhteistyötä ja aitoa halua tuottaa tulevaisuudessa parempaa ympäristöä.

Koska rakentamista ohjataan paitsi säädöksillä, vakiintuneilla käytännöillä ja kuntakohtaisin rakennusjärjestyksin on kaavoituksella erityisen tärkeä rooli. Kaavoilla on lain voima ja useat rakentamiseen liittyvistä normeista ja ohjeista sekä myös rakennusjärjestykset ovat siten juridisesti asemakaavalle alisteisia. Kaavoituksella mahdollistetaan muun muassa riittävä rakennusoikeus tonteilla ja urbaanin toiminnan mahdollistavan verkkomaisen katuverkoston muodostuminen.

Elämäntapojen muutokset, kuten esimerkiksi kaupunkilaisten vähentynyt halukkuus omistaa omaa autoa vaikuttavat pidemmällä aikajaksolla myös kaupunkitilan käyttöön. Yksilöllisten elämäntyylien korostuminen vaatii kaupungilta joustavuutta ja sallivuutta lyhytaikaisiin ja vaihteleviin toimintoihin. Osaltaan kaupunki uusiutuu luonnollisestikin, mutta yleisten kestävien tavoitteiden mukaisia ratkaisuja, kuten jalankulun ja pyöräilyn priorisointia kaupunkitilassa tulee ajaa eteenpäin voimakkaasti.

Menestyksekkäs suunnittelu vaatii ymmärrystä siitä mistä asioista päätetään ja miten suunnittelua toteutetaan. Monet asiat vaikuttavat suunnitteluprosessin lopputulokseen ja sitä kautta tietenkin siihen, minkälaisia alueita synnytämme. Tarvitaan selkeitä kehityssuunnitelmia, (design policies) ja toteutumisen seuranta ja ehkä myös yhteismitallinen urbaanin laadun kriteeristö, jonka pohjalta toteutuvia hankkeita voidaan arvioida ja laadun tuottamia hyötyjä seurata ja soveltaa muihin hankkeisiin.

Ylipäätään on tärkeää tiedostaa mitkä suunnitteluratkaisut ja prosessit tuottavat eniten lisäarvoa kokonaisuutta tarkasteltaessa ja priorisoida näitä. Kuten edellä on todettukin, hyvä ympäristö tuottaa positiivisia oheisvaikutuksia, joita kaikkia ei edes voida mitata. Visioiden lisäksi tarvitaan rohkeutta ja mielikuvitusta.

Taulukko: Edellytyksiä paremman ympäristön suunnittelulle

- tiedostetaan suurimmat esteet urbaanin ympäristön toteutumiselle ja avataan keskustelu näiden poistamiseksi
- nostetaan tietoisuutta siitä, että hyvät suunnitteluratkaisut eivät välttämättä maksa enempää
- tehdään yhteistyötä eri sektoreiden ja yksityisten tahojen kanssa, jotta suunnittelun ja suunnitelmien toteutuminen mahdollistuisi parhaalla mahdollisella tavalla
- edistetään ensisijaisesti eniten lisäarvoa tuovia pysyviä suunnitteluratkaisuja, mutta mahdollistetaan samalla myös kaupunkitilan joustavuus - pienilläkin hankkeilla voi olla odottamattoman laajat positiiviset vaikutukset lähiympäristöön
- edellytetään tarpeeksi suuria tehokkuuksia kaavoituksessa, jotta mahdollistetaan nk. kriittisen massan muodostuminen ja sen kautta kaupungin toiminnallisuus ja houkuttelevuus

- tehdään tietoisia päätöksiä siitä mikä ehdottomasti ei kuulu urbaaniin kaupunkiin - esim. nykyisen kaltaiset kaupan suuryksikköjen rakentamiskäytöt
- pyritään sallimaan enemmän toimintojen sekoittuneisuutta ja ratkotaan ristiriitoja toimivilla suunnitteluratkaisuilla - kaupunki on useiden toimijoiden kenttä ja monimuotoisuuden tuleekin näkyä ja tuntua

