

# Onnelliset kaupungit

Kortti 3

Megapolis2023

## Vähähiilistä asumista ja liikkumista

Vähähiilinen ja onnellinen elämä kaupungissa rakentuu hyvän asumisen ja helpon liikkumisen ympärille. Toisen maailmansodan jälkeisen kaupunkeja on ympäri maailman suunniteltu hajautetusti ja autoliikenteen ehdoilla. Nykyistä kaupunkisuunnittelua perustellaan "väljyydellä", mutta usein tämä väljyys merkitsee lisää tilaa autoille!

Dodon visio vuoden 2023 Megapoliksesta on kaupunki, jossa yhdistyvät erilaisten ihmisten elämänsyke ja ekologisuus. Tiivis kaupunki ei ole ahdas kaupunki. Tiivis kaupunki tuo ihmiset yhteen, suosii helppoa ja tehokasta liikkumista, yksilöllisempää asumista - aistikkaampaa ja värikkäämpää kaupunkia. Onnellisten Kaupunkien kolmas kortti kutsuu liikehdintään paremman asumisen ja liikkumisen puolesta.

Johanna Lahdenperä  
johanna.lahdenpera@dodo.org



## Tiivis kaupunki ei ole ahdas kaupunki

**Suomalainen yhdyskuntarakenne hajaantuu, vaikka tiivis yhdyskuntarakenne on vähähiilisen ja onnellisen kaupungin kivijalka. Se säästää energiaa, helpottaa liikkumista ja luo tilaa osallistumiselle. Onnellisessa kaupungissa asukkaat kokevat olevansa osa kaupunkia - oma tila jatkuu asunnosta kadulle ja lähipuistoon. Suunnittelun tulee olla kaupunkilaisia valtaistavaa ja sen tulee luoda kaupunkitiloja, joihin asukkaat voivat kiintyä.**

**Arkkitehti** John Turner sen sanoi: "Housing is a verb". Asunnot ja rakennukset eivät koskaan ole pysyviä tuotoksia vaan muuttuvat asukkaidensa ja ympäristönsä mukana. Ajattele vaikka lähitöillä olevaa 1950-luvulla rakennettua taloa ja sitä millä se nyt näyttää: vuosien varrella asukkaat ovat muokanneet sisustusta kerta kerralta mieleisekseen. Jopa huonejärjestys on usein muuttunut.

### Onnellisessa kaupungissa voit itse luoda ympäristösi

Tämän päivän ihmiset haluavat määrittellä itse miten asuvat ja elävät, suunnitteli-joista ja kaavoittajista välittämättä. Tulevaisuuden asuntosuunnittelussa käyttäjien näkökulma tulisi ottaa paremmin huomioon jo suunnittelussa, sillä tuotannon ja kulutuksen rajat ovat muuttumassa. Kulutuskeskustelusta tutut sanat masakustomointi ja tuunaaminen ovat jo useimpien tiedossa. Miten asuntotuotanto voitaisiin muuttaa asutokustomoinniksi, kuitenkin yhdyskuntarakenteen hallintaa menettämättä?

Tulevaisuuden asunto ei ole asun-

totehtaasta tullut bulkkituote, vaan se on käyttäjän kokoama legotalo, johon asiantuntija tarjoaa palikat. Vuoden 2023 Megapoliksessa yhteiskunta muodostuu infrastruktuurin lisäksi myös erilaisista verkostoista ja yhteisöistä, joissa syntyneet ideat, hankkeet ja toiminta ohjaavat kaupunkia. Näitä prosesseja kannattaa tukea, sillä asukkaiden omat aloitteet ja toiminta lisäävät viihtyvyyttä ja ihmisten sitoutumista kaupunkinsa kehittämiseen.

Tulevaisuuden asunnoissa asukas on tietoinen siitä, mitkä asiat ovat muutettavissa omien tarpeiden mukaisiksi. Tulevaisuuden kerrostaloissa asukkaan valta ja vastuu voi ulottua huoneiston sisätiloista julkisivuun, pihalle, ja ehkä korttelistakin eteenpäin. Kerrostaloissa voi olla vapautta yhtä lailla kuin omakotitaloissa ja lisäksi koko korttelin yhteiset voimavarat tehdä suuriakin päätöksiä. Pääkaupunkiseudulla Nurmijärven vetovoima perustuu lupaukseen siitä, että asukas voi itse tuottaa oman unelmansa, oman elintilansa. Tarvitsemme kaupunkien asuntosuunnitteluun ratkaisuja jotka tarjoavat pienoiskoossa kaikki omakotitalon edut: mahdollisuuden vaikuttaa asumisen muotoihin ja väljää tilaa siellä missä tarvitaan.

### Tiivis tarjoaa enemmän

Tiivis kaupunki ei ole ahdas kaupunki. Tiivis pystyy tarjoamaan enemmän ja erikoistuneempia palveluita, virikkeitä ja verkostoja. Ja siksi se houkuttelee kaikenlaisia asukkaita. Tiiviissä kaupungissa tila on jaettu toisin: pienikin piha on oikein suunnattu, aurinkoinen, suojainen ja vehreä. Väljyyttä on puistoissa, joissa riittävän käyttäjämäärän ansiosta rakennetaan laadukkaasti ja ne pysyvät viihtyisinä.

Rakennusten käyttämättömät pinnat - julkisivut ja katot on otettu käyttöön. Niil-

lä on oleskelutilaa, puutarhoja ja aurinkotai tuulienergian keräimiä. Seinäpuutarha saattaa tarvita vain muutaman neliömetrin vaakapinta-alan. Sisäpihat ovat kaupunkikeitaita, joissa voi rentoutua ja jotka toimivat myös kaupunkipuutarhoina. Energiantuotanto ja jätteenkäsittely ovat hajautettuja: jokainen kortteli voi tuottaa energiaa itselleen ja käsitellä puutarhoisan esimerkiksi biojätettä. Talonmies tekee paluun: hän tuntee talon elinkaaren ja palvelee asukkaita. os yhteiskunta kannustaisikin meitä voimakkaammin yhteisöjen pariin? ■■■■

## Malmössa katot kukkivat ja ilmastonmuutos hidastuu

**Augustenborgin asuinalue Malmössa on kuulu kattopuutarhoistaan. Yleisölle avointa, laajalle alueelle rakennettua puutarhaa yhdistävät kävelysillat.**

**Vihreät** katot ja seinät luovat kaupungeissa vihreää elämää ja virkistäviä puistikkoja tiiviisti rakennetuille alueille, joilla vihreyttä ei juuri uskoisi näkevänsä. Augustenborgin 10 000 m<sup>2</sup> laajuinen kattopuutarha on osa menestyksestä Malmö kaupungin vihertämisprojektia. Asuinalueen kaikkien uusien rakennusten katolla on puutarha ja kattopuutarhoja on rakennettu myös vanhojen talojen katoille.

Viherkatot luotiin tulvaongelman ratkaisuksi. Ruohokatot sitovat myös ilmakehän hiiltä sekä vähentävät talojen energian kulutusta parantamalla rakennusten lämmöneristystä. Austenborgin laaja-alainen kattopuutarha osoittaa vihreiden katosten menestyvän hyvin myös pohjoismaisessa ilmanalassa. ■■■■

Lisää aiheesta:

Scandinavian Green Roof Association

<http://www.greenroof.se>



# Carmen Hass-Klau: Busseja markkinoitava paremmin

Tunnettu saksalainen liikennesuunnittelun professori Carmen Hass-Klau Wuppertalin yliopistosta vieraili Suomessa toukokuussa 2008. Hän puhui Kaupunkifoorumissa suomalaiskaupunkien päättäjille. Hass-Klau tunnetaan innovatiivisen joukkoliikennesuunnittelun ja kaupunki-elämän puolestapuhujana.



## Mikä on raideliikenteen merkitys ekologisesti kestäville asuinalueille?

Lähijunaliikenteen potentiaali kytkeytyy maankäytön suunnitteluun. Täytyy luoda tiiviitä asuinalueita. Tiivis, urbaani rakentaminen on nykyisin liian usein enemmän teoreettista kuin käytännöllistä.

Raitiotieliikenteellä on erityinen merkitys kaupungeille. Ratikkaliikenteen pitää olla nopeaa ja tehokasta. Helsingissä auto liikenne pitäisi poistaa ratikoitten tieltä ja ratikoille pitää antaa etuoikeudet liikennevaloissa.

## Mitkä kaupungit ovat ekotehokkaan liikkumisen edelläkävijöitä?

Juuri nyt yhdenmukaista ja mullistavaa liikennepoliittikkaa tekee Pariisi. Siellä uudet kaupunkipyörät ovat hetkessä muuttaneet keskustan liikenteen ihmisläheisemmäksi. Se on lisännyt joukkoliikenteen käyttöä ja kaupungilla on mukavampi kävelläkin.

Myös Basel, Freiburg ja Zürich ovat mielenkiintoisia eurooppalaisia esimerkkejä. Ne ovat kaupunkeja, jotka vetävät ihmisiä puoleensa niin asukkaina kuin turisteina.

## Kuinka saadaan ihmiset vaihtamaan julkiseen liikennevälineeseen?

Tarvitaan kolme asiaa: korkeatasoista markkinointia, järkeviä hintoja ja fiilistä siitä, että julkisilla liikkumalla saa hyvän omantunnon.

Brysselissä ja Freiburgissa on alettu markkinoida erilaisia lippuja ja kortteja eri kohderyhmille. Jos esimerkiksi juuri alle 18-vuotiaat, ajokortti-ikää lähestyvät, saadaan tottuneiksi julkisen liikenteen käyttäjiksi, niin sillä on koko elämän mittainen merkitys heidän liikkumistottumuksiinsa. Lisäksi tarvitaan uudenlaisia tuotteita. Esimerkiksi Helsingin uutta ratikkalinjaa 9 pitäisi myydä erilaisena kuin muita.

Minusta individualismimme tarvitsee rajoja. Niitä tuo omaan tuntoon vetoaminen. ■■■■



# Megapolis 2023 -vieraat: Liikkumista, ei pelkkää liikennettä

Pääkaupunkiseudulla yksityisautoilun osuus kasvaa ja joukkoliikenteen laskee. Suomen kasvihuonepäästöistä viidennes tulee liikenteestä. Ruuhkat, saasteet ja melu alentavat elämänlaatua. Olemme noidankehässä, jossa perheet muuttavat liikenteen ympäristöhaittoja pakoon kaupungin keskustoista – ja samalla pahentavat ongelmaa. Megapolis 2023 -tapahtuman vieraista moni on siviilissä liikenneintoilija.



4

**Tutkija** Aija Staffansin mukaan liikku-  
mistarvetta pitää vähentää. Se ei tarkoita  
liikenteen kieltämistä. "Voisi puhua kesyte-  
tystä liikenteestä ja yhdyskunnan verkos-  
tomaisista rakenteista, niiden avulla voi-  
daan lieventää riippuvaisuutta autoilusta",  
maalailee Staffans.

Intohimoisena pyöräilijänä tunnettu  
*Osmo Soininvaara* haluaisi edistää pyö-  
räilyn asemaa kaupunkien sisäisenä päi-  
vittäisenä liikennemuotona. Soininvaaran  
mukaan työmatkat sujuisivat hyvin pyö-  
räillen, jos vallitseva pukeutumiskulttuu-  
ri olisi vapaamielisempi ja jos työpaikoilla  
olisi suihkutilat. Kotimaisen yrittäjän hän  
toivoisi kehittävän pyöriin kätevän kaup-  
pakassiksi sopivan satulalaukkumallin.

Megapoliksessa kuullaan myös toista  
kuuluisaa polkupyöräilijää, Bogotan ex-  
pormestaria *Enrique Peñalosa*. Por-  
mestarikaudellaan Peñalosa tyhjensi kau-  
pungin jalkakäytävät autoista korotta-  
malla reunoja. Hän perusti leveitä kävely-  
katuja läpi köyhimpien kortteleiden, kun-  
nostutti ja perusti yli tuhat puistoa, toi  
kaupunkiin laajan ja nopean bussijärjes-  
telmän. Nykyään osa Bogotan autoteis-  
tä muuttuu sunnuntaisin vapaapäivään-  
sä viettävien kaupunkilaisten kävelyka-  
duiksi. Peñalosa sanoo: "Bogotan kävely-  
keskusta kunnioittaa ihmistä. Se kertoo  
asukkaille, että he ovat tärkeitä kaupun-  
gille."

**Megapolis 2023 -kaupunkifes-  
tivaali lauantaina 27.9. Vanhalla  
ylioppilastalolla Helsingissä.**

