

KULTTUURI

Kaupunkisuunnittelu: Hyvässä kaupungissa pääroolissa on kävelevä ja polkupyöräilevä ihminen, sanoo tanskalainen Jan Gehl

Lauantaiessee: Olemme eläimiä, ja siksi kaupungit pitäisi suunnitella sen mukaan

Ihminen on runsaasti hikoileva ja karvaton vaaleanpunainen kädellinen, jonka luonnollisin tapa liikkua on kävely. Tämän lähtökohdan kaupunkisuunnittelijat ovat usein unohtaneet. Muutama näkökulman vaihdos voi auttaa asiaa.

Entäpä jos suunnittelun lähtökohdaksi otetaan kävelevä, silmän korkeudella ympäristöä havainnoiva ihminen eikä 60 kilometriä tunnissa kulkeva kulkuneuvo?

Entäpä jos ei mitattaisikaan sitä, kuinka nopeasti liikkuja pääsee pisteestä A pisteeseen B, vaan sitä, kuinka pitkään hän viihtyy kaupungilla: katselemassa ihmisiä, seuraamassa esityksiä, juttelemassa?

Mitäpä jos otettaisiin huomioon, ettei rationaalinen ihminen toimi kuten hainnekuvasa ja sen säännöllillä? Kulkijansa ihminen valitsee sen reitin, joka säästää eniten voimia.

Tanskalaisen kaupunkisuunnittelijan Jan Gehlin huomiot tuntuvat ajattomilta ja päivänseiviltä, mutta niillä on yhä uutuusarvoa. 82-vuotias arkkitehti on jo 1960-luvulta lähtien tehnyt tutkimuksia ja töitä sen eteen, että kaupunkilaisella olisi miellyttävät oltavat.

Se on iso urakka. Kaupunkeja on suunniteltu niin, että ihminen uhkaa jäädä jalkoihin. Gehlin ajatukset ovat kuitenkin saaneet paljon vastakaikua.

GEHLIN tietokirja *Ihmisten kaupunki* (Rakennustieto) summaa hänen kuudella vuosikymmenellä tekemiään havaintoja ja tutkimuksia.

"Silmän korkeudella hyvin toimiva kaupunki tarjoaa mahdollisuuden kävelyyn, oleskeluun, kohtaamisiin ja itseilmaisuun, ja siksi sen on tarjottava myös hyvää mittakaavaa ja miellyttävää ilmastoa. Näissä kaikissa laatutekijöissä on kyse lähinnä konkreettisista, fyysisistä asioista."

Kirja ilmestyi alun perin vuonna 2010 ja on tähän mennessä käännetty 37 kielelle. Suomeksi se ilmestyi viime syksynä.

Gehlin oppeja on jo sovellettu Helsingin suunnitteluun 2000-luvulla. Esimerkiksi pyöräilylle ja jalankululle on järjestetty tilaa autojen etujen kustannuksella. Samoin lätkäsaareen ei tule ostoskeskusta vaan kaupallinen toiminta on pääkatujen kivijalkaliikkeissä.

Mikä sitten tekee Gehlin oppeista vallankumouksellisia? Ehkäpä tärkein on suunnitteluprosessin kiepsauttaminen ympäri.

"Ihmisen mittakaavainen suunnittelu edellyttää, että kaupunkielämää ja kaupunkitilaa käsitellään ennen rakennuksia. (...) Jos jokin tärkeysjärjestys pitää olla, sen on alettava silmän korkeudelta ja pädyttävä lintuperspektiiviin."

Gehl on nähnyt vaivaa selvittääkseen ihmisen biologiaa ja psykologiaa lain-



JAN GEHL ARKKITEHDIT

alaisuuksia. Lähtökohdaksi on, että kaupunkielämän keskiössä on "suoraan eteenpäin vaakasunnassa liikkuva niska, jonka nopeus on enintään 5 km/h".

Mittakaavaa määrittelee ihmisen pisimmälle kehittynyt aisti eli näkö. Ihminen alkaa havaita liikettä ja kehonkieltä noin sadan metrin etäisyydeltä. Toinen raja-pyykki on 25 metrin kohdalla, jolloin jo tunnustaa lähestyvän henkilön ilmeiltä.

Näiden tietojen perusteella ei ole suttua, että vanhojen aukoiden tyypillinen mitta on 100 x 70 metriä. Kuljemalla aukion poikki voi nähdä suurimman osan torilla olevista ihmisistä.

Silmän anatomiaa voi johtaa myös muita kaupunkisuunnitteluun vaikuttavia premissejä.

Ihmislajin selviytymisen kannalta on ollut tärkeää se, että ihminen on havainnut edessä, sivulla ja maassa olevat vaarat. Ihmisen katse ulottuu 70–80 astetta silmän tason alapuolelle, kun taas ylöspäin katsottaessa asteluku on 50–55.

Homo Sapiensin horisontaalisesta näkökentästä seuraa se, että korkeissa rakennuksissa kaksi alinta kerrosta pystyvät parhaiten kommunikoimaan kävelevän ihmisen kanssa. Katutason ja tornitalon välinen yhteys katkeaa noin viidennen kerroksen kohdalla.

"Jos kerroksia on yli viiden, ylempänä sijaitsevien asuntojen ja toimistojen pitäisi olla ilmailuviranomaisen toimialaa", lehtauttaa Gehl kirjassaan. Korkeata rakentamista hän ei sinänsä vastusta, vaan kantaa huolta lähinnä katutasosta.

TUTKIMUSTEN mukaan ihmisen aistit kaipaavat ärsykeitä 4–5 sekunnin välein. Tällä on merkitystä kaupunkisuunnittelussa. Gehl huomioi, että suosituilla ostoskaduilla kauppojen julkisivut ovat usein 5–6 metriä leveitä. Kun sadan metrin matkalla on noin 15 kauppa, normaalilla kävelynopeudella uutta ärsykettä saa viiden sekunnin välein. Taaska sattuma?

Ihmisen sosiaalisen näkökentän uloin raja on sata metriä. 25 metrin kohdalla tunnustamme jo toisen ihmisen tunnetiloja.

Samaa pienen mittakaavan efektiä sovelletaan myös huvipuistoissa, kauppa-keskuksissa ja lentokentillä. Mikään ei estä sen käyttöä ei-kaupallisilla alueilla.

Yksi tapa olisi lisätä pystysuuntaisia linjoja katukerroksen julkisivuun. Vertikaaliset elementit tarjoavat ärsykeitä ja saavat kävelymatkan tuntumaan lyhyemmältä. Matka taittuu nopeammin myös, jos reitti tarjoaa pientä mutkittelua.

Gehl ei perustele oppejaan pelkällä biologialla, vaan hän on tehnyt paljon tutkimustyötä tarkkailemalla katuelämää eri puolilla maailmaa. Hän on mitannut kelloilla oleskeluaikoja ja havainnut yhdenmukaista ihmisten käytöstä kulttuurista riippumatta.

Yksi näistä on ns. reunaefekti. Se on ilmiö, jossa ihmiset pidemmäksi aikaa pysähtyessään etsivät lähes vaistomaisesti paikan tilan reunalta. Seinä selän takana takaa fyysisen ja psyykkisen suojan. Lisäksi reunalta voi tarkkailla aukion tapahtumia huomiota herättämättä. Tämä selittää osittain torien laidoilla olevien katu-kahviloiden suosiota.

Pianoefekti taas tarkoittaa sitä pientä tukea, jonka turvin kulkija uskaltaa seisua avoimelle paikalle. Eipä ihme, että *Ihmisten kaupungissa* Gehl palaa toistuvasti Italiaan, Sienan Piazza del Campol- le. Sen tolppiin nojaillen on seurusteltu jo vuosisatoja.

GEHLIN hyvässä kaupungissa pääroolissa on kävelevä ja polkupyöräilevä ihminen.

Kävelyn yliveraisuus tapana edetä ja terveyden ylläpitäjänä on todistettu monesti. Sikäli kun ilmasto antaa periksi, pyöräily on paras tapa liikkua nopeasti kaupungissa. Pyörät eivät tuota päästöjä ja ne sopivat ihmisen mittakaavaan.

Miksi ihmisen näkökulma on sitten jäänyt menneinä vuosikymmeninä sivurooliin kaupunkisuunnittelussa? Gehlin mukaan syyt löytyvät muun muassa auto-liikenteen valtavasta kasvusta ja suunnittelun painopisteen siirtymisestä julkisista tiloista yksittäisiin rakennuksiin.

Autojen hirmuvallan vähentämiseksi Gehl vetoaa taas ihmisen biologiaan – tällä kertaa kuulostaistiin. Vuosikymmenien aikana ihminen on sopeutunut hämmästyttävän hyvin siihen, että kaupungin ruuhkaisissa paikoissa sanat on huudettava keskustelukumppanin korvaan.

"Melun laskeminen tasolle, joka mahdollistaa ihmisten välisen vuorovaikutuksen, onkin merkittävimpiä perusteita autoliikenteen vähentämiseksi."

► Kirjoitusta varten on haastateltu yhtä *Ihmisten kaupunki*-kirjan kääntäjää, Finnish Consulting Groupin tiimipäällikköä Jani Päivästä.



Miska Rantanen

Kirjoittaja on kulttuuri-toimittaja.

miska.rantanen@hs.fi