

wsp



QISSA

KANNATTAISIKO RAKENTAA TIIVIIMMIN?

Nykysuunnittelu - kuka hyötyy raskaasta ja väljästä?

Maankäytön suunnittelun dogma:

Kerrosalamäärällä maankäytön tehokkuutta

Liikennesuunnittelun dogma:

Kerrostaloilla autoliikenteen hallintaa

...keskustelu...



Segregaatio ja
pitkät matkat

Uusi suunnittelu - kuka hyötyisi kevyestä ja kompaktista?

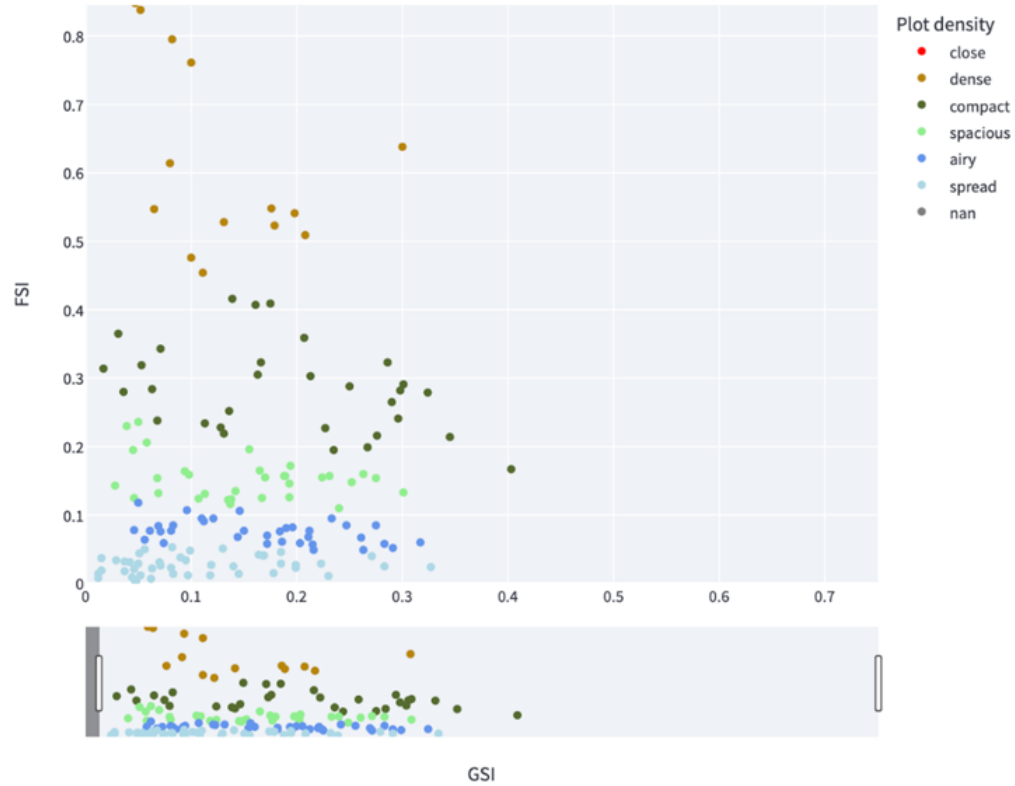
Tiiviyden sijaan diversiteettiä:

Miten liikennesuunnittelu voisi tukea kestävämpää kehitystä nykyistä paremmin?

...keskustelu...

MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN DOGMA

Buildings colored by OSR per (morphological) plot



Buildings colored by OSR per neighbourhood



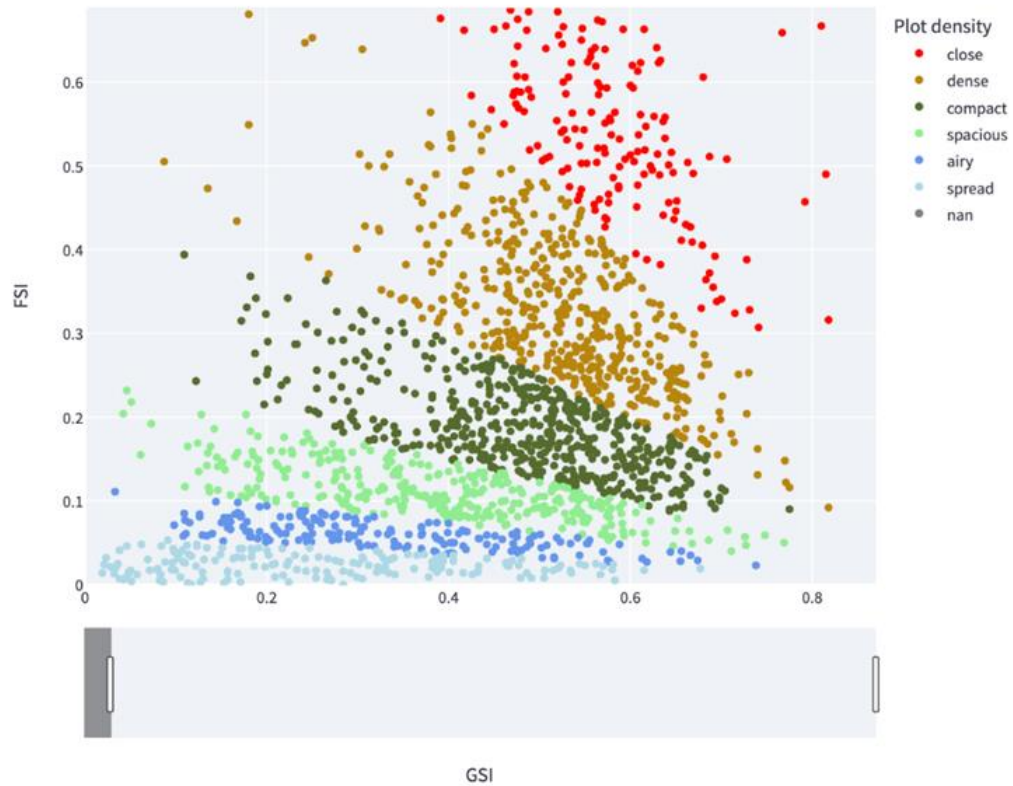
Total GFA in Vuosaari Helsinki in 500m radius (237 buildings)

165,800 sqrm

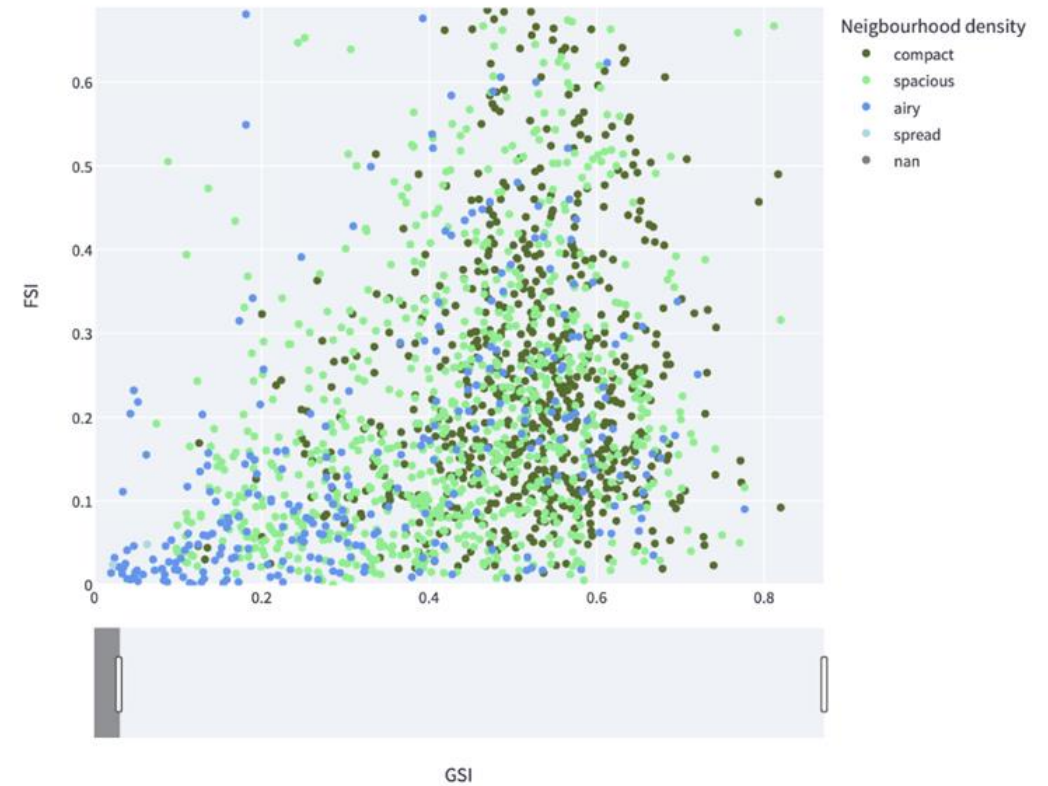
Areal density = 0.21

Values are based on footprints and floor number information. Underground GFA is excluded.

Buildings colored by OSR per (morphological) plot



Buildings colored by OSR per neighbourhood

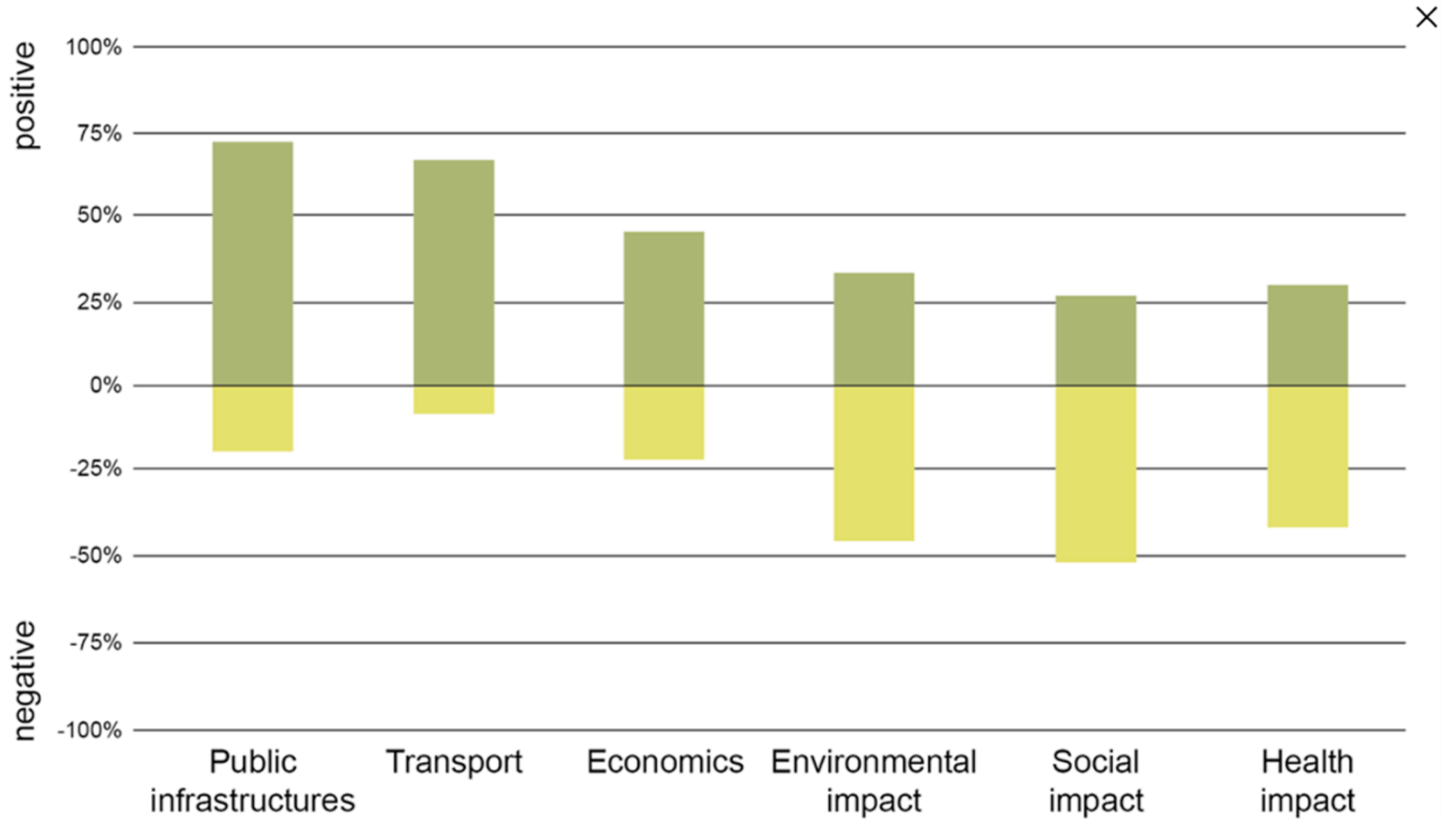


Total GFA in Greenwich Village New York in 500m radius (2154 buildings)

440,800 sqrm

Areal density = 0.56

Values are based on footprints and floor number information. Underground GFA is excluded.



LIIKENNESUUNNITTELUN DOGMA

Liikenteen syntyminen ja liikenne-ennusteet

Koronan vaikutukset liikkumiseen ovat moninaiset. Uusin henkilöliikennetutkimus toi esille mm. seuraavat:

- 2,7 matkaa/vrk => 2,3 matkaa/vrk
- 41 km/vrk => 34 km/vrk
- autolla liikkuminen ja joukkoliikenne vähentyi
- kävely ja pyöräily säilyivät samalla tasolla
- etätyön määrä kasvoi
- erilaiset kuljetuspalvelut yleistyivät

Liikenteen generointi/attrahointi johtuu kaupunkirakenteesta. Tätä dataa liikenne-ennustajat saavat maankäytön suunnittelijoilta.

Arkkitehdeiltä saadut maankäyttöluvut muuttuvat “faktaperustaisiksi” lähtökohdiksi liikenne-ennustajien työssä.

Nykyiset liikenne-ennusteet ja -mallit “toteuttavat” 60 vuoden aikana tapahtunutta kehittymistä/historiaa.

Liikenteen syntyminen ja liikenne-ennusteet

Liikennemalleissa kerrostalot synnyttävät vähemmän henkilöautoliikennettä.

Asumismuoto ei määritä liikkumisen tarpeita, joita ovat (työ, opiskelu, ostos, asiointi, vapaa-aika, jne.).

Liikkumisen tarpeisiin vaikuttaa perhekunnat, joiden liikkumiskäytännöt riippuvat ympäröivästä tarjonnasta ja (liikenne)infrastruktuurista.

=> Sijainti määrittää liikkumisen tarpeen ja liikennetuotoksen!

PARIKESKUSTELU ALUSTUKSESTA (N. 5 MIN)

MITÄ AJATUKSIA TÄMÄ TEISSÄ HERÄTTI?

wsp

Kommentit:

QISSA

TEESIT MUUTOKSELLE

KESKEISET MUUTOSTARPEET KAIKEN SUUNNITTELULLE

Maankäyttöä tulee suunnitella kevyemmin - liikennettä tiiviimmin.

- Maankäytössä tämä tarkoittaa, että pyritään monipuolisempaan tarjontaan tehokkuuden sijaan.

-Liikennesuunnittelussa tämä tarkoittaa tiiviimpää omaa maankäyttöä.

=> Miten liikennesuunnittelun pitäisi muuttua?

PARIKESKUSTELU ALUSTUKSESTA (N. 5 MIN)

MITÄ AJATUKSIA TÄMÄ TEISSÄ HERÄTTI?

**MITEN LIIKENNESUUNNITTELU VOISI TUKEA KESTÄVÄMPÄÄ
KEHITYSTÄ NYKYISTÄ PAREMMIN?**

wsp

Kommentit:

QISSA