

Julkinen tila on sallittu kaikille liikennemuodoille – Shared space on enemmän



Lappeenrannan kävelypainot-
teinen Valtakatu ostoskatuna.

Shared space on vyöry-
nyt Euroopasta suoma-
laiseenkin kaupunki- ja
liikennesuunnitteluun.
Meillä termillä viitataan
usein sekä kävelypai-
notteisiin katuihin et-
tä kaikenlaiseen liiken-
teen rauhoittamiseen.
Lappeenrannassa, Kuo-
piossa ja Raumallakin
olla lähempänä to-
tuutta.

● Mikko Heikkilä,
arkkitehti, Sito Oy
● Lotta Junnilainen,
sosiologi, Sito Oy

■ Termiä ”shared space” on vai-
kea suomentaa. ”Jaettu tila” ei ter-
minä toimi, koska Suomessa sa-
nalla jakaa on kaksi vastakkaista
merkitystä: jakaa jotain omastaan
sekä jakaa jotain osiin. Usein käy-
tetty ilmaus ”yhteinen tila” antaa
asialle oikeansuuntaisen sisällön,
mutta kuvaa enemmän fyysistä
tilaa kuin siinä käyttäytymistä.

Shared space on iskevä ja laa-
jalle levinnyt termi, vaikkakin
englanninkielinen. Käytetään
siis sitä, kunnes joku keksii pa-
remman. Termin sisältö tarvin-
nee kuitenkin täsmentämistä.

Suojeleeko suojatie?

Shared space tarkoittaa julkista
tilaa, jossa kaikki liikennemu-
dot ovat sallittuja, myös yksityis-
autoilu. Shared space ei siis tar-
koita kävelykatua. Se tarkoittaa

tilaa, jossa kaikenlaisen liiken-
teen annetaan sekoittua ilman
eri liikennemuotojen fyysistä tai
visuaalista ohjausta omille alu-
eilleen. Kuulostaa turvattomal-
ta, mutta niin sen kuuluukin.

Kun liikkujat tiedostavat on-
nettomuuden riskin, he hidas-
tavat vauhtia, kiinnittävät huo-
mionsa muuhun liikenteeseen
ja käyttäytyvät varovaisemmin.
Jos tila on liian tarkkaan määri-
teltä, se synnyttää vain illuusion
turvallisuudesta ja saa liikkujan
käyttäytymään varomattomasti.
Terminä suojatie on paljastava,
koska se kertoo, että vain suoja-
tiellä jalankulkijan on tarkoitus
tuntea olevansa turvassa.

Ympäristö, joka tuntuu hie-
man turvattomalta, on tosiasias-
sa turvallisempi kuin ympäristö,
joka on täytetty liikennemerkeil-

lä ja -säännöillä. Kuulostaa uto-
pistiselta, jopa naiivilta, mutta
lukemattomat esimerkit todista-
vat, että se toimii. Toteutetuissa
shared space -kohteissa onnet-
tomuudet eivät ole lisääntyneet
vaan vähentyneet. Miten tämä
on mahdollista?



Helsingin Aleksanterinkadun
eroteltu liikenne.

liikkujat ottavat vastuun itsestään ja muista kuin kävelykatu



Ympäristö pakottaa kommunikointiin

Liikenneonnettomuuksien ja konfliktien syynä on tavallisesti kommunikoinnin puute. Liikenteen ehdoilla suunnittelussa tilassa meistä tulee autoilija, pyöräilijä tai jalankulkija, jonka oikeudet ja velvollisuudet ympäristö on määritellyt valmiiksi.

Tunnumme yhteenkuuluvuutta samalla tavalla liikkuvien kanssa ja pidämme kiinni ryhmämme oikeuksista. Muut liikennemuodot tuntuvat olevan vain tiellä ja häiritsevän etenemistä.

Liikkuessamme luotamme liikennemerkeihin ja -sääntöihin sen sijaan, että kommunikoisimme muiden liikkujien kanssa. Konflikteja ja vaaratilanteita syntyy heti, jos joku ei noudata liikennemerkeihin liittyviä sääntöjä.

Shared space -tilassa ympäristöstä on poistettu elementit, jotka erottelevat liik-

kujaryhmät ja sääntelevät liikennettä. Liikkujat eivät enää voi luottaa liikennesääntöihin, vaan heidän on luotettava toisiinsa.

Vastuu liikkumisesta siirtyy liikennesäännöiltä ihmisille, jolloin yksilö ymmärtää vastuunsa ja oppii kunnioittamaan muita. Silloin liikkujat muuttuvat liikennesääntöjen noudattajista sosiaalisiksi toimijoiksi. Ympäristö pakottaa sosiaalisuuteen, koska liikenteen sujumiseksi liikkujilla ei ole muuta mahdollisuutta kuin kommunikoida keskenään.

Katsekontaktia tarvitaan

Kommunikoinnissa tärkeintä on katsekontakti, mikä merkitsee ihmisten mahdollisuutta seurata toisiaan ja reagoida muuttuviin tilanteisiin. Katsekontakti on mahdollinen kuitenkin vain ihmisen nopeudella. Liikenteen tulee kulkea

enintään 30 km/h. Suuremmissa nopeuksissa auto koetaan uhkaavana, ympäristöstään irrallaan liikkuvana peltikoppina. Kun autoilija hidastaa vauhtiaan, hän tuntee olevansa osa sosiaalista ympäristöä ja käyttäytyy sen mukaisesti.

Leikkivät lapset ja kadulle levittäytyvä elämä vaikuttavat käyttäytymiseen enemmän kuin merkit ja säännöt. Alhaisemmissa nopeuksissa muu ympäristö ei joudu liikkumaan autojen ehdoilla, jolloin pyöräilijöille ja jalankulkijoille jää enemmän tilaa.

Autoilijaa ei kuitenkaan väheksytä tai ajeta ahtaalle. Sosiaalisen kanssakäymisen edellytys on, että kaikki liikkujat – autoilijat mukaan lukien – ovat tasa-arvoisia keskenään.

Shared space -sovelluksia Suomessa

Shared space -periaatetta ei

vielä ole tietoisesti sovellettu Suomessa, vaikka sentyyppiä sovelluksia on olemassa. Niin kutsuttuja kävelypainotteisia katuja on toteutettu liikenteen sekoittumisen periaatteella, jos katutilaa on ollut liian vähän eikä autoilua ole haluttu kokonaan kieltää.

Tämä toteutetaan niin, että ajorata nostetaan jalkakäytävien tasoon, jolloin jalankulkijan reviiiri laajenee ja autoilijan riski törmätä jalankulijaan tulee näkyväksi. Tämä lisää oikeaa ajotapaa väistämättä.

Rauman vanhassa kaupungissa Kuninkaankatu ja Kauppakatu toimivat näin. Lappeenrannan Valtakatu on tästä myös hyvä esimerkki ja Kuopion rännikatuverkostoa on ratkaistu samalla tavalla. Mikkelin Maaherrankadunkin ratkaisumallina tämä on yksi vaihtoehto.

Olisipa Helsingin Aleksanterinkatukin aikanaan ko- ...→

Kuopion rännikadut ovat shared space -sovellus

Shared space on terminä outo, mutta sentyyppinen ajattelu on ollut monin tavoin mukana Kuopion suunnittelussa. Hyvä esimerkki ajatustapojen ja asennoitumisen muuttumisesta on Kuopion rännikadujen kehityskaari.

1700-luvulta periytyvät rännikadut

ovat perinteisesti olleet sekoittuvan liikenteen aluetta. Henkilöautojen pysäköinti alkoi kuitenkin hallita kapeaa katutilaa. Pysäköintiä ja läpiajoliikennettä alettiin poistaa 1980-luvulla, jolloin tilanne oli jo sietämätön. Liikennemerkeistä ei ollut kuitenkaan apua, sillä pihoihin ajo oli sallittua ja katutilat olivat epämääräisiä asfalttikenttiä.

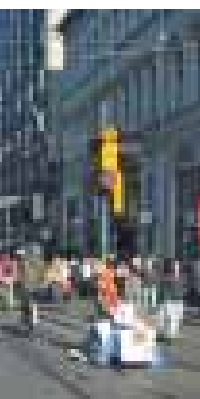
1990-luvun alussa tilanetta ryhdyttiin määrätietoisesti muuttamaan samalla, kun katujen alla olevaa kunnallistekniikkaa ja kadun pintarakenteita uudistettiin. Pintamateriaaleilla, istutuksilla ja aidoilla katutilat kavennettiin takaisin jalankulkijan mittakaavaan.

Lisäksi käytettiin graniittitoplia, joilla viestittiin katutilan muutoksista.

Uudistusten myötä rännikadut ovat muuttuneet 10 kilometriä pitkäksi kävelijöiden verkostoksi. Osa kujeista on pelkästään kävelijöille ja pyöräilijöille, osa on pysyvästi shared space -tyyppistä yhteistä tilaa. Shared space -ajattelua on toteutettu myös Saarikadulla, joka on niin pienimuotoista tilaa, että ajoneuvoliikenteen nopeus sopeutuu kävelyn, pyöräilyn ja ulkoiluliikunnan mittasuhteisiin.

Astetta pidemmälle shared space -ratkaisuihin on menty Särkilahden uudessa kaupunginosassa, jossa kävelijät, pyöräilijät ja bussiliikenne käyttävät samaa katutilaa ja yhteisiä kaistoja toisilleen tietä antaen. Katutilan muutoksista viestitään porteilla, jotka on muodostettu rakennusten sijoituksilla, pylväillä ja tolilla.

• Leo Kosonen
hankepäällikkö
Kuopion kaupunki



Yhteistä tilaa Kuopion rännikadulla.



Hyvä esimerkki Raumalta

■ Ympäristö- ja kaupunkitilasuunnittelijan kannalta suunnittelu vapautuu paljonkin, kun liikennettä ohjataan rekvisiittaa voidaan jättää pois.

Hyvä esimerkki on alkuvaiheessa oleva Rauman Kalatorin suunnittelu. Vapaampi tilan käsittely on tehnyt mahdolliseksi luonnostella torin

Rauman kalatorin suunnitelman havainnekuva.

pintaan näkyviin esimerkiksi muinaista rantaviivaa ja vanhojen varastoaitojen paikkoja historiallisten dokumenttien perusteella.

Näiden esittäminen eri pintamateriaaleilla tuo esiin paikan historiallisia kerrostumia ja toisaalta ohjaa huomaamatta kävelijöitä toria ympäröivien palvelujen ääreen. Tila alkaa toimia omilla eikä liikenteen ehdoilla.

“Toteutuneissa shared space -kohteissa onnettomuudet eivät ole lisääntyneet vaan vähentyneet.”

→ rotettu jalkakäytävien tasoon. On murheellista katsoa raitiovaunujen ja taksien matelevan omilla kaistoillaan keskellä katua jalkakäytävien pakkautuessa kapeille jalkakäytävälle kukin omalle kadunpuoliskolleen. Tila on jäsennelty eri liikennemuotojen ehdoilla, mikä on estänyt pääkaupungin tärkeimmän kauppakadun muuttumisen yhtenäiseksi ja miellyttäväksi ihmisten tilaksi.

Julkinen tila on ikkuna yhteiskuntaan

Julkinen tila kertoo, mitä yhteiskunnassa pidetään tärkeänä, mitä arvostetaan ja miten ihmisten

halutaan käyttävän yhteistä tilaa. Normaalissa, liikenteen ehdoilla suunnittelussa katutilassa ihmisten on tarkoitus edetä loogisesti ja ripeästi paikasta toiseen. Sosiaalista kanssakäymistä ei tarvita, sillä ihmisten ei ole tarkoitus seurata toisiaan vaan liikennemerkejä. Sen sijaan, että ympäristö houkuttelisi ihmisiä yhteisölliseen kaupunkielämään, se vaatii lakia noudattavaa liikennekäyttäytymistä.

Shared space näkee julkisen tilan toisin. Liikenne tulee tasan-arvoiseksi muun toiminnan kanssa, eikä liikkuminen ole enää vain paikasta toiseen siirtymistä vaan sosiaalista toimintaa ja arvo itsessään. Siihen sekoittuu muiden tilan käyttäjien kanssa oleskelua, tilassa viipymistä ja yhdessä viihtymistä. Esimerkiksi Hollannissa kulttuuriauukioilla voi vaikka huuhtoa auton alustan ajamalla suihkulähteen ylitse samalla, kun vieressä lapset hyppivät ruutua ja rouvat hörppivät aamukahviaan.

Mitä enemmän julkisessa ti-

lassa tapahtuu erilaisia asioita, sitä enemmän erilaiset ihmiset käyttävät sitä. Tilasta voi tulla elävä vain silloin, kun se kuuluu kaikille.

Turvattomuuden tunteen ja eriarvoisuuden lisääntyessä on suhtauduttava vakavasti julkisen tilan mahdollisuuksiin synnyttää yhteisöllisyyttä. Shared space -ajatus ei pidä nähdä pelkkänä suunnittelumetodina vaan uutena lähtökohdana ja mahdollisuutena ajatella julkinen tila uudestaan.

Autoilua ei kuitenkaan tarvitse kieltää, jotta tilat voisivat olla kaikille käyttäjille miellyttäviä. Julkisen tilan kehittäminen vaatii vain, että hyväksymme riskit välttämättömänä osana ihmisten välistä kanssakäymistä.

Siirtämällä painoarvoa turvattomuuden hallinnasta tilojen sosiaalisille merkityksille, käyttäytyminen muuttuu toisia huomioivaksi ilman kontrollin lisäämistä. Pohjimmiltaan kysymys on poliittisesta päätöksestä: ketä tai mitä varten katu on olemassa.

Haasteita ei tarvitse pelätä

Shared space ei ole ongelmaton. Liikuntaesteisten ja erityisesti näkövammaisten on pystyttävä liikumaan yhteisessä tilassa sujuvasti. Kokemusten perusteella shared space ei kuitenkaan ole lähtökohata, joka kannattaa hylätä haasteiden takia. Tärkeintä on, että suunnittelijat, asiantuntijat ja kaikki käyttäjäryhmät otetaan mukaan yhteisen tilan suunnitteluun ja että tilan toimivuutta seurataan sen toteuttamisen jälkeen.

Talviolosuhteissa shared space on tietysti ajateltava uudestaan. Todennäköisesti lumiset talvet eivät ainakaan estä shared space -periaatteen soveltamista Suomessa. Viime talvena, kun lumi peitti katupintojen näkyvän liikenteen ohjauksen ja teki onnettomuuden riskin näkyväksi, kaikki alensivat nopeuksia. Liikenteessä käyttäytyttiin tavallista kohteliaammin muut huomioon ottaen. Syntyi siis automaattisesti shared space -tyyppistä liikennekäyttäytymistä. ■

Mikkelin ytimeen tulee shared space -katu

■ Mikkelin keskustauudistusta on rakennettu kolmen vuotta. Seuraavaksi suunnitellaan torin laidan Maaherrankadun uusi liikenteellinen tehtävä ja miljöö kahden korttelin matkalla. Maaherrankatu on keskustan perinteinen pääkatu. 1980-luvun vaihteeseen saakka valtatie 5 kulki siitä Lahdesta Kuopioon.

Mikkelin kaupunkikeskustan kehittämissyhdystys Mikke ry:n edustajat tutustuivat shared space -ajatteluun viime vuonna EKK:n Rauman-konferenssissa. Se tuntuu tällä hetkellä parhaalta ratkaisulta. Vaikka shared space on alun perin radikaali idea, Mikkeliissä se voi toimia kompromissina nykytilanteen ja

kävelykadun kesken.

Mikkeliin toteutettiin 2009–2011 yksi kävelykatu. Korkeatasoisesti rakennetusta Hallituskadusta on tullut erittäin suosittu kohtaus- ja kulkupaikka. Silti liikenteelliset muutokset tuntuvat ydinkeskustassa vaikeilta.

Autoliikenteen sujuvuus pri-

orisoidaan yleensä itsestään selvästi ykköstavoitteeksi, vaikka se ei olisi enää kaupallisesti, liikenteellisesti eikä sosiaalisesti tärkeää.

● **Janne Viitamies**
FM, toiminnanjohtaja
Mikkelin kaupunkikeskustan kehittämissyhdystys Mikke ry