

Sessio 1: Hoivan ja huolenpidon kaupunki 180 min

Riina Lundman, Tampereen yliopisto, riina.lundman@tuni.fi

Pauliina Lehtonen Tampereen yliopisto

Sessio 1a

”Kyllä täällä pidetään sillä lailla huolta, että vastuu on tavallaan kaikilla” – Kerrottu huolenpito ja hoiva yhteisöllisissä senioritaloissa

Anniriikka Rantala, Tampereen yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Joona Lukka, Tampereen yliopisto, Rakennetun ympäristön tiedekunta

Outi Jolanki, Tampereen yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Yhteiskunnallisissa hoivakeskusteluissa ikääntynyt väestö nähdään useimmiten hoivan kohteena kuin huolenpitoa välittävinä toimijoina. Tässä esityksessä tarkastelemme, millaisia huolenpidon ja välittämisen sosiaalisia tiloja yhteisöllisten senioritalojen asukkaat rakentavat yhteistoiminnassa. Toiseksi tarkastelemme sitä, miten huolenpidon käytännöt rakentuvat suhteessa ympäröivään kaupunkiympäristöön sekä hoivapolitiikkaan. Esityksessä tarkastelemme ikääntyneitä kaupunkilaisia aktiivisina toimijoina, jotka pitävät huolta paitsi toisista ihmisistä, myös ympäristöstään.

Esitys pohjautuu Senioriasumisen yhteisöllinen tulevaisuus (SENORA) -hankkeessa kerättyyn laadulliseen aineistoon, joka kerättiin järjestämällä asukastyöpajoja seitsemässä yhteisöllisen senioriasumisen kohteessa eri puolella Suomea. Työpajoihin osallistui yhteensä 60 asukasta, jotka olivat iältään 63–87-vuotiaita. Työpajoissa keskusteltiin tiloista ja asuinympäristöstä, yhteisistä aktiviteeteista, sosiaalisista suhteista, keskinäisestä avusta ja tuesta, digitalisaatiosta sekä senioriasumisen tulevaisuudesta. Lisäksi jokaisessa työpajassa laadittiin yhteisökartta keskustelussa esiinnoituneista aiheista.

Tässä esityksessä keskitymme asukkaiden kertomuksiin huolenpidosta ja välittämisestä. Tarkastelemme, miten asukkaat kertovat keskinäisestä tuesta, naapuriavusta ja huolenpidosta yhteisöllisessä senioriasumisessa, miten yhteiset tilat ja toiminta voivat edesauttaa keskinäistä huolenpitoa sekä millaisia rajoja asukkaiden väliselle hoivalle ja huolenpidolle asetetaan? Tutkimuksen teoreettisina linsseinä käytämme Burkittin (2016) relationaalisen toimijuuden sekä Healeyn (2022) 'paikasta huolehtimisen' (caring for place) käsitteitä. Esitys osallistuu keskusteluun välittävästä kaupungeista ja pohtii, miten yhteisöllisessä asumisessa ilmeneviä jakamisen, auttamisen ja välittämisen tapoja voitaisiin tuoda myös muualle kaupunkiympäristöihin.

Burkitt, I. (2016). Relational agency: Relational sociology, agency and interaction. *European Journal of Social Theory*, 19(3), 322-339.

Healey, P. (2022). *Caring for place: Community development in rural England*. Routledge.

Kohtaamisen etiikka ja eletty maahanmuutto

Anna-Kaisa Kuusisto, Tampereen yliopisto

Ihmiskunnan historia on muuttoliikkeiden ja maahanmuuton historiaa. Ihmiset ovat aina liikkuneet etsiessään parempia elinoloja, perustaneet uusia yhteisöjä ja kohdanneet toistensa erilaisuutta monissa sosiaalisissa, kulttuurisissa ja poliittisissa yhteyksissä. Näin ollen maahanmuutto olisi nähtävä perustavanlaatuisena osa-alueena inhimillistä olemassaoloa, eikä siihen pitäisi soveltaa yhä tiukkenevia säännöksiä ja kieltoja, kuten globaalit ja kansalliset muuttoliikeregimit usein väittävät ja vaativat. Jotta muurien ja rajojen rakentaminen ja yhä tiukentuvien maahanmuuttopolitiikkojen toteuttaminen voidaan pysäyttää, on välttämätöntä omaksua uusi näkökulma maahanmuuttoon ilmiönä. On löydettävä ratkaisuja, joissa ei luoda yhteiskunnallisia jakolinjoja vaan parempia tulevaisuuksia.

Sovellan esityksessäni muun muassa Helen Wilsonin (2017) käyttämää kohtaamisen (*encounter*) käsitettä. Väitän, että maahanmuutto tulisi ymmärtää monitahoisena ja -tasoisena kohtaamisena. Ensinnäkin on tärkeää tunnustaa, että kohtaamisissa on usein kyse erilaisuudesta (*difference*). Näitä ”erilaisuuksia” ei kuitenkaan pitäisi käyttää perusteena sosiaalisille erotteluille. Tästä näkökulmasta kohtaamiset sisältävät moninaisia valtasuhteita, joista monet ovat epätasa-arvoisia ja rakentuvat tilanteisesti intersektionaalisten positioiden kautta. Nämä valtasuhteet eivät ole pysyviä, vaan ne ovat jatkuvan uudelleen neuvottelun kohteena. Toiseksi kohtaamisiin liittyy aina mahdollisuus uuden ymmärryksen luomiseen radikaalin hoivan ajatuksen kautta (Clark-Kazak 2022). Esimerkiksi yhdessä tekeminen luo mahdollisuuden yllätyksiin ja toisin olemiseen (*being otherwise*). Erilaiset yhteisöaloitteet tarjoavat konkreettisia esimerkkejä siitä, miten yksilöt, yhteisöt ja instituutiot sitoutuvat näihin kohtaamisiin ja pyrkivät luomaan tiloja rauhanomaiselle rinnakkaiselolle. Havainnollistan nyt väitettäni keskustelemalla urbaanista yhteisötyöstä, jota Lontoon Lewishamissa sijaitseva *Migration Museum* tekee. Kysyn, millaisia kohtaamisen etiikan ja hoivan kysymyksiä museon toimintaan ja näyttelyihin liittyy eletyn maahanmuuton näkökulmasta?

Clark-Kazak, C. 2022. “Why Care Now” in *Forced Migration Research? Imagining a Radical Feminist Ethics of Care*, *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 22(4): pp. 1151-1173.

Wilson, Helen F. 2017. “On geography and encounter: Bodies, borders, and difference.” *Progress in Human Geography* 41(4), 451–471. <https://doi.org/10.1177/0309132516645958>

Matters of Caring for Neglected Spaces

Hella Hernberg & İdil Gaziulusoy, School of Arts, Design and Architecture, Aalto University

Caring for the existing building stock is vitally important for achieving a sustainable built environment yet undervalued in our society. While maintaining and extending the lives of existing buildings is considered essential for lowering the environmental impacts of the built environment, such practices struggle against dominant techno-economic paradigms in urban development. Particularly modern, post-war buildings are often neglected, demolished, and replaced.

We employ a care perspective to examine practices of maintaining, repairing, reusing, and revitalizing neglected spaces. By reviewing care in feminist, STS, and spatial research, we develop a conceptual framework to analyze values, knowledge, power, relationships, and work across different components of care. Using this framework, we analyze qualitative, semi-structured interviews with Finnish experts and practitioners working in different ways with caring for existing spaces. Through this analysis, we articulate and elucidate what care and its different dimensions mean in the context of neglected spaces. By doing so, we articulate starting points for future research and practice promoting a shift in thinking and action toward caring for existing built environments and finding alternatives for new construction. We argue that highlighting dimensions of care in spatial practices is highly important for shifting our thinking beyond dominant paradigms and motivating alternatives.

(Presentation is in Finnish / esitys on suomeksi)

Session 1b

Yhteisölähtöiset hoivakäytännöt ja kaupunkien muuttuvat rakenteet: Havaintoja Suomesta ja Iso-Britanniasta

Pauliina Lehtonen, Tampereen yliopisto

Eleanor Jupp, University of Kent

Esityksemme analysoi urbaania hoivaa ja huolenpitoa alhaalta ylöspäin suuntautuvien käytäntöjen ja hyvinvointivaltion rakenteiden välimaastossa tapahtuvana toimintana. Lähtökohtanamme on Fisherin ja Tronton (1990) kuuluisa hoivan määritelmä, jonka mukaan hoiva on "kaikkea, mitä teemme ylläpitääksemme, jatkaaksemme ja korjataksemme maailmaamme, jotta voimme elää siinä mahdollisimman hyvin". Ymmärrämme hoivan arjen toimintana, jolla on sekä poliittisia että eettisiä vaikutuksia kestäväälle kaupunkikehitykselle.

Tarkastelemme laadullisten ja etnografisten menetelmien avulla urbaanin hoivan käytäntöjen muotoutumista Suomessa ja Iso-Britanniassa, kahdessa erilaisessa hyvinvointivaltiokontekstissa. Stoke-on-Trentin kaupungissa paikallisten toimijoiden parissa virinneet yhteisölähtöiset hankkeet pyrkivät ruuan, vaatteiden ja kodintarvikkeiden jakamiseen ja välittämiseen tarvitseville. Multisillan ja Peltolammin lähiöissä hallintolähtöisten lähiökehityshankkeiden osana ja rinnalla muodostuneille asukaslähtöisille urbaanin hoivan ja huolenpidon muodoille oli ominaista vahva affektiivinen suhde paikkaan. Aineistossamme kollektiiviset urbaanin hoivan muodot ovat jatkuvasti muuttuvia ja kontekstisidonnaisia muotoutuen paikallisten yksilöiden ja yhteisöjen resurssien, kyvykkyyksien ja voimavarojen pohjalta. Samalla havaintomme nostavat esiin kysymyksen hoivan ja huolenpidon epätasa-arvoisesta jakautumisesta muuttuvissa kaupungeissa.

Yhteisöllinen resilienssi ja kriisihoivan tarinat

Pasi Mäenpää, Helsingin yliopisto

Kriiseissä ihmiset kantavat huolta toisistaan, kutsuttakoon sitä kriisihoivaksi. Kriisihoiva ulottuu myös läheisten ulkopuolelle ja muodostaa kollektiivista toimintaa. Kriisejä koskevassa tutkimuksessa yhteisöllisellä resilienssillä tarkoitetaan kansalaisten, kansalaistoimijoiden ja muiden paikallisten toimijoiden muodostamaa kollektiivista valmiutta ja kykyä kohdata äkillisiä kriisitilanteita ja sopeutua niihin sekä palautua tilanteesta kestävästi normaalioloihin. Lähestyn esityksessä kriisihoivaa tässä kehyksessä ja kriisien kokemisen narratiivisuuden kautta. Kriisien tarinallistumiseen ja tarinalliseen kokemiseen kuuluvat esimerkiksi kysymykset kriisimyyteistä, toivon tuottamisesta, eliittipaniikista ja informaatioresilienssistä. Esitys perustuu kahteen tutkimukseen kansalaistoiminnan merkityksestä kriiseissä Suomessa.

Itseorganisoitunut kaupunkiaktivismi ja toisin tekemisen politiikka

Antti Wallin, Tampereen yliopisto

Riina Lundman, Tampereen yliopisto

Krista Willman, Tampereen yliopisto

Elina Alatalo, Tampereen yliopisto

Mikko Kyrönviita, Tampereen yliopisto

Tässä esityksessä tarkastellaan itseorganisoitunutta kaupunkiaktivismia kiinnittämällä huomiota erityisesti tekijöiden omiin motiiveihin ja elämänprojekteihin ja niitä selittäviin tarinoihin. Kaupunkiaktivismiin tutkimus on tähän mennessä keskittynyt lähinnä paikallisiin interventioihin ja poliittisiin kamppailuihin. Tässä esityksessä keskitytään vähemmän huomiota saaneeseen näkökulmaan; aktivistien sisäisiin motiiveihin, pyrkimykseen ja toiminnan poliittiseen legitimointiin.

Analysoimme laadullisesti erilaisia kaupunkiaktivismiin muotoja ja edistämme kaupunkiaktivismista käytävää teoreettista keskustelua. Väitämme, että kaupunkiaktivismi on 1) erottamattomasti kiinnittynyt tilaan sekä toimintaan toisiinsa vaikuttaen, 2) yksilökeskeisten motiivien ohjaamaa ja sille annetaan yhteiskunnallinen merkitys vasta kun toimintaa aletaan oikeuttamaan, ja 3) vastakkaista konservatiivisille nykyaikaisen kaupunkielämän muodoille, mikä ajaa yksilöitä suoraan toimintaan.

Tutkimuksen tuloksena esitämme ajatuksen *itse tehty elämä* -kaupungista (ITE-kaupunki). Aktivistien sisäinen näkemys ja halu elää toisenlaista kaupunkia paljastaa kaupunkitilan piilevän potentiaalin. Halu ja motivaatio elää kaupunkia toisin muodostuu aktivistien elämäntyyliseksi ja tavoitteelliseksi poliittiseksi toiminnaksi. Kaupunkiaktivistien toiminta muuttaa kaupunkitilaa; he huolehtivat tärkeinä pitämistään tiloista, välillä virallisen kaupunkikoneiston rinnalla ja välillä suoraan sitä vastaan. Käsitteellinen avauksemme mahdollistaa aktivistien käytäntöjen ymmärtämisen arvokkaana toimintana yksilöille itselleen, koko kaupungille ja kaupunkielämän uudistumiselle.

Puistojortsut – tanssillinen yhteisöllinen hoiva kaupunkitilassa

Kimmo Hokkanen, Jyväskylän yliopisto

Puistojortsut on itseorganisoituvaa sosiaalisen tanssin käytäntö, joka syntyi Tampereella koronaeristyksen seurauksena keväällä 2020 vastauksena kollektiiviseen tanssin kaipuuseen. Tässä esityksessä tarkastelen puistojortsujen merkitystä yhteisöllisen hoivan ja sosiaalisen estetiikan muotona kaupunkitilassa. Pohdin, kuinka vapaa, yhteinen tanssi julkisissa tiloissa voi synnyttää erityisen vuorovaikutuksellisen kokemuksen alan, jossa yksilöt tulevat nähtyiksi ja samalla mahdollistavat toisille näkyväksi tulemisen.

Teoreettisena kehyksenä hyödynnän Arnold Berleantin sosiaalisen estetiikan ja Pauline von Bonsdorffin esteettisten käytäntöjen käsitteitä sekä Paul Moermanin ajatuksia tanssin etiikasta ja vuorovaikutuksesta. Kytken nämä teoriat käytännön havaintoihini puistojortsuista, joissa tanssin kautta luodaan turvallisia tiloja yhteisölliselle hoivalle ja näkyväksi tulemisen kokemukselle. Korostan, miten tanssi julkisessa tilassa voi haastaa perinteisiä sosiaalisia rooleja ja normeja sekä tarjota uudenlaisia tapoja huolenpidolle, jossa yksilöllinen ja yhteisöllinen hyvinvointi limittyvät.

Puistojortsuissa kehollinen vuorovaikutus toimii peilinä, jonka avulla osallistujat vahvistavat yhteyttä toisiinsa ja ympäristöönsä. Tämä vuorovaikutus ei pelkästään korjaa pandemian aiheuttamaa yksinäisyyttä, vaan rakentaa myös jatkuvuutta ja psykologista koheesiota kaupunkiyhteisöön. Keskinäisen vuorovaikutuksen lisäksi puistojortsuilla on yhteisöllinen kyky löytää kaupungista erilaisia mahdollisia tanssimisen ympäristöjä ja synnyttää niihin turvallisempia kohtaamisen tiloja.

Osana esitystä toteutan lyhyen interaktiivisen tanssituokion eli mini-puistojortsut, jolloin osallistujat pääsevät konkreettisesti kokemaan ja havainnoimaan puistojortsujen yhteisöllistä hoivaa ja tanssin sosiaalista estetiikkaa. Tämä osallistava elementti vahvistaa kokemuksellisuutta ja syventää esitelmän sanomaa kaupunkitilojen potentiaalista välittämisen ja huolenpidon käytäntöjen edistäjänä.

Re-City-konferenssi 2025: Kaupunkidemokratia ja radikaali hoiva

Riina Lundman, Tampereen yliopisto

Pauliina Lehtonen, Tampereen yliopisto

Esitämme kutsun Re-City-konferenssiin, jonka teemana on radikaali hoiva, oikeudenmukaisuus ja demokratia muuttuvassa kaupungissa. Konferenssi on osa laajempaa Radical Care for the City -viikkoa Tampereen yliopistossa lokakuussa 2025.

Meille radikaali hoiva tarkoittaa välittävää ja kriittistä lähestymistapaa, jokapäiväistä huolenpitoa, haavoittuvuuksien tunnistamista ja kollektiivisen vastuun kantamista yhteisestä kaupungistamme ja kaupunkilaisista. Yhdistämme hoivan käsitteen kaupunkidemokratiaan korostaaksemme, miten huolenpito on ratkaisevan tärkeää jokapäiväiselle demokratialle, ja toisinpäin, miten demokratian avulla voidaan rakentaa hoivaavampia kaupungeja. Jaamme lähestymistapamme neljään osittain

päällekkäiseen teemaan: 1) hoivan ja huolenpidon teoria ja etiikka, 2) kaupunkimuutos, 3) sosiaalinen ja tilallinen oikeudenmukaisuus sekä 4) kaupunkidemokratia ja aktivismi.

Kysymme muun muassa: Mitä radikaali hoiva tarkoittaa ja edellyttää kaupungissa? Voiko kaupunkimuutosta toteuttaa välittävästi, asukkaista ja ympäristöstä huolehtien? Millaisia epäoikeudenmukaistavia prosesseja liittyy kaupunkiuudistukseen ja miten niitä voidaan välttää huolenpidon keinoin? Millä tavoin kaupunkilaiset voivat itse pitää huolta kaupungista, kaupunkiympäristöstä ja kanssakaupunkilaisista? Tervetuloa keskustelemaan näistä tärkeistä aiheista Tampereelle!

Re-City Conference - Urban Democracy and Radical Care. Tampereen yliopisto, 30.-31.10.2025.

Sessio 2: Kokemustieto kaupunkisuunnittelussa – keskusteleva työpaja 90 min.

Helena Schulman, helena.schulman@helsinki.fi, Helsingin yliopisto

Tiina Äikäs, Oulun yliopisto

Tiina-Riina Lappi

Kutsumme käytännön kaupunkisuunnittelussa mukana olevia keskustelemaan kokemustiedon ja kaupunkisuunnittelun suhteesta avoimeen työpajaan. Tervetulleita työpajaan ovat myös kaikki kaupunkitutkijat, jotka ovat kiinnostuneita kokemustiedosta ja sen soveltamisesta.

Humanistis-yhteiskuntatieteellisen kaupunkitutkimuksen piirissä on viime vuosina kehittynyt vahva suuntaus, jossa kaupunkeja lähestytään affektiivisten ja kehollisten kokemusten välityksellä. Tämän näkökulman avulla on päästy uudella tavalla käsiksi kaupunkilaisten kokemustietoon, mutta sen välittäminen osaksi kaupunkisuunnittelun rakenteita on vielä ratkaisematta. Euroopan neuvoston maisemayleissopimuksessa suositellaan jäsenvaltioille kansallisen maisemapolitiikan laatimista ja maisemademokratian edistämistä. Maisemademokratialla viitataan kokemustiedon ottamiseen osaksi maankäytön suunnittelua, jolloin myös kansalaisten osallisuus omaan ympäristöön lisääntyisi.

Keskusteleva työpaja järjestetään oppimiskahvilamallilla ja sen teemoina ovat seuraavat kysymykset:

- Kenen tulisi tuottaa kokemustietoa, ja miten kaupunkisuunnittelijat voisivat hyödyntää sitä?
- Miten ja missä kaupunkisuunnittelijat kohtaavat kaupunkilaisia, ja minkälaisia valmiuksia tulisi olla kaupunkilaisten kohtaamiseen?
- Minkälainen kokemustiedon rooli voisi parhaimmillaan olla osana kaupunkisuunnittelua?

Kevään aikana eri paikkakunnilla järjestettävät keskustelut ovat osa monitieteistä kaupunkitutkimushanketta, jossa tuotetaan avoin menetelmäopas kaupunkilaisten kokemustiedon tuottamiseen ja analyysiin. Keskusteluja hyödynnetään tämän oppaan kohdentamiseen. Hankkeen tutkijat ovat humanististen ja yhteiskuntatieteellisten alojen kaupunkitutkijoita eri yliopistoista. Hanketta rahoittaa Helsingin yliopiston humanistis-yhteiskuntatieteellinen instituutti.

Työpajan kesto on 90 minuuttia ja siihen pyydetään ennakoilmoittautumista (helena.schulman@helsinki.fi).

Sessio 3: Digitaalinen osallistieto kaupunkisuunnittelussa – asukkaiden tarinat, tiedon jakaminen ja vaikuttavuus – 180 min.

Anna Kajosaari, Institute for Urban and Regional Research, Austrian Academy of Sciences
(anna.kajosaari@oieaw.ac.at)

Marketta Kyttä, Rakennetun ympäristön laitos, Aalto-yliopisto (marketta.kytta@aalto.fi)

Tiina Rinne, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto (tiina.rinne@tuni.fi)

Saana Rossi, Rakennetun ympäristön laitos, Aalto-yliopisto (saana.rossi@aalto.fi)

Sessio 3a

Mun Espoo kartalla – asukasdata suunnittelijoiden käytössä

Laura Malm-Grönroos, Espoon kaupunki

Espoon kaupunkisuunnittelukeskus ja Aalto-yliopisto ovat keränneet espoolaisten kokemustietoa ja kehittämideoita Mun Espoo kartalla -kyselyllä vuosina 2020 ja 2024. Kyselyn tuloksia hyödynnetään sekä suunnittelutyössä että akateemisessa tutkimuksessa. Ajallisesti kertyvä data auttaa seuraamaan, miten kaupungin muuttuminen vaikuttaa asukkaiden kokemuksiin lähiympäristöstään.

Vuoden 2020 aineistoa käytettiin mm. Espoon yleiskaava 2060:n tavoitteiden ja luonnoksen valmistelussa, Viiskorven ja Kalajärven kehityksen ideoinnissa ja vuorovaikutuksessa sekä Lasihytin asemakaavan suunnittelussa. Samalla on kuitenkin tunnistettu haasteita kyselydatan käytössä. Tällä hetkellä kaupunkisuunnittelukeskus rakentaakin toimintamalleja ja osaamista siihen, miten laajaa kyselydataa voitaisiin soveltaa suunnittelussa ja vuorovaikutuksessa entistä systemaattisemmin. Sessiossa ovat aiheesta keskustelemassa ja Espoon toimintatavoista kertomassa tutkija Laura Malm-Grönroos ja viestinnästä ja vuorovaikutuksesta vastaava palvelupäällikkö Heli-Maija Nevala.

Paikkalähtöinen prioriteettimalli vuorovaikutteiseen suunnitteluun

Marketta Kyttä, Aalto-yliopisto

Vuorovaikutteisessa suunnittelussa tuotetun tiedon priorisointia on tähän saakka lähestytty erityisesti siitä näkökulmasta, *kenen* tai minkä ryhmän tarpeita tulisi erityisesti korostaa kaupunkisuunnittelussa. Voi myös kysyä, *minkä paikkojen* kohentamista tulisi priorisoida rajallisten resurssien maailmassa, jos käytössä on osallisten tuottamaa, paikkaan kiinnittyvää kokemustietoa. Paikkalähtöisen priorisointimallin keskeisenä ajatuksena on, että niiden paikkojen kohentamista, joita käytämme paljon arjessamme mutta jotka koemme kielteisinä, tulisi priorisoida kehittämistyössä. Luodun nelikenttämallin kategorioihin sisältyy kuhunkin erityinen kehittämis- tai ylläpitostrategia. Esimerkiksi myönteisesti koettuja paikkoja, jotka ovat usein viheralueita ei ehkä tarvitse niinkään kehittää vaan panostaa ylläpitoon. Kun prioriteettimallia kokeiltiin suureen, Mun Espoo -kyselyaineistoon, jossa oli lähes 70 000 asukkaiden merkitsemää paikkaa, kävi ilmi, että vain n. 5 % paikoista kuului kehitysprioriteetti-luokkaan. Useimmiten tähän kategoriaan kuuluvat

paikat löytyivät liikennealueilta tai keskeisiltä urbaaneilta alueilta. Asukkaiden elämänlaadun kannalta näiden paikkojen kohentamisella olisi väliä: mitä enemmän kehitysprioriteetti-kategoriaan kuuluvia paikkoja asukas merkitsi, sitä huonommaksi asukas koki elämänlaatunsa. Espoon kaupungin suunnittelijat osaavat kuitenkin melko hyvin tunnistaa näitä paikkoja, koska varsin usein kehitysprioriteettikategoriaan kuuluvat paikat löytyivät jo kaupungin käynnissä olevien kehittämisskohteiden joukosta.

Kokemuksellisen paikkatiedon hyödyntäminen kaavoituksessa: Asukaskokemusten muutokset vuoden 2020 ja 2024 välillä Espoossa

Saana Rossi, Espoon kaupunki / Aalto-yliopisto

Kokemuksellista tietoa ja karttapohjaista osallistietoa kerätään suomalaisissa kunnissa hyvin laajasti, mutta toistaiseksi vertailukelpoisina aikasarjoina tietoa on kerätty vain vähän, eikä sitä ole juurikaan käytetty asukaslähtöiseen toteutuneiden maankäytön muutosten arviointiin.

Tässä tutkimuksessa on tarkoituksena selvittää asukaskokemusten kehittymistä vuosien 2020 ja 2024 välillä hyödyntäen kahta Mun Espoo kartalla -kyselyssä Maptionnaire-työkalulla kerättyä laajaa paikkatietoaineistoa, joissa asukkaita on pyydetty raportoimaan muun muassa kokemuksiaan arkiympäristöistä. Tutkimme tapahtuneita muutoksia suhteessa alueella tapahtuneisiin maankäytön muutoksiin sekä kehitämme yhdessä kaupunkisuunnittelijoiden kanssa tapoja, jolla tietoa muutoksista voitaisiin hyödyntää kaupunkisuunnittelussa ja muutosten vaikutusten arvioinnissa. Lisäksi tarkastelemme, miten asukkaiden avovastauksissa esille nostetut kokemukset ja kehitystoiveet ovat muuttuneet kyselykausina suhteessa paikkamerkintöihin tallennettujen kokemusten muutoksiin. Minkälaiset koetut ominaisuudet ympäristössä liittyvät kokemusten kehitykseen? Tutkimuksen tavoitteena on nostaa laajemmin keskusteluun maankäytön suunnittelun onnistumisen arvioiminen asukkaiden kokemuksia hyödyntäen.

Digitaalinen kokemustieto kaupunki- ja matkailusuunnittelussa: Rovaniemen asukaskysely

Maria Hakkarainen, Lapin yliopisto

Minni Haanpää, Lapin yliopisto

Mariannen Silen, Lapin yliopisto

Lapista ja erityisesti Rovaniemestä on kasvanut Suomen matkailun kärkialue. Kaupunkiin saapuvien matkailijoiden määrä on 2020-luvulla kasvanut voimakkaasti. Vuonna 2024 Rovaniemellä tilastoitiin 1,5 miljoonaa yöpymistä. Valtaosa kävijöistä on ulkomaalaisia. (Visitatory.io.) Määrät moninkertaistavat reilun 65 000 asukkaan kaupungin erilaista infraa ja palveluita käyttävien joukon sekä tuottavat runsaasti kohtaamisia matkailijoiden ja paikallisväestön kesken.

Vuodenvaihteessa 2024–2025 Rovaniemen kaupunki kysyi ensimmäistä kertaa kaupunkilaisten mielipiteitä ja kokemuksia Rovaniemen matkailusta ja sen kehittämisestä. Näkökulmia on aiemmin tarkasteltu muutamissa opinnäytteissä pienillä otannoilla ja laadullisilla menetelmillä. Suomessa kuten globaalistikin matkailusuunnittelu on keskittynyt pyrkimykseen matkailijamäärien kasvattamiseen, etenkin matkailun kehittämissvaiheessa (Hautajärvi, 2023). Matkailun vaikutusten

kasvaessa merkittäviksi kaupunkia ja alueita muokkaaviksi tekijöiksi niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin poliittisesti, nousee matkailun suunnitteluun mukaan muitakin arvoja ja tavoitteita kuin volyymin lisääminen. Matkailun merkittävät vaikutukset asuinympäristöihin ja paikallisten hyvinvointiin ovat saaneet monet kaupungit pohtimaan kaupunkisuunnittelun keinoja matkailun hallintaan (Bærenholdt & Meged, 2023). Vuonna 2020 julkaistua Kööpenhaminan matkailustrategiaa pidetään ensimmäisenä paikallisuuteen keskeisenä arvona nojaavavana matkailu- ja kaupunkistrategian yhdistävänä dokumenttina (WOCO, 2020).

Rovaniemen kaupungin teettämää kyselyä voidaan pitää myös matkailu- ja kaupunkisuunnittelua yhdistävänä avauksena. Kyselyn toteuttanut Salmi platform-yritys on sitonut kyselyn Visit Finlandin Sustainable Travel Finland (STF) -ohjelman destinaatiomerkin indikaattoreihin. Ohjelman tavoitteena on edistää matkailualan toimijoiden sitoutumista kestävän matkailun kehittämiseen ja valtakunnallisiin kestävän matkailun indikaattoreihin ja niiden mittaamiseen. Ohjelman läpikäynneille toimijoille joko yritys tai kohdetasoisena STF-merkin. STF-merkkiin sidotulla ja standardoidulla kyselyllä pyritään luomaan kansallinen malli matkailukohteiden kohdevaikutusten tarkasteluun.

Esityksessämme tarkastelemme kyselyaineiston tuotannonehtoja ja niiden vaikutuksia aineiston käyttöön matkailu- ja kaupunkisuunnittelussa: millaista osallistietoa kysely tuottaa ja millaisilla menetelmillä sitä voidaan analysoida. Rovaniemen kyselyyn vastasi n. 2900 asukasta. Kyselyn rajoitteena on sen tavoite ja rakenne, jolla pyritään tuottamaan helposti hankittavaa skanneridataa ilmiöstä, jonka ulottuvuudet yltyvät huomattavasti laajemmalle, kuin mitä suppea kyselyformaatti pystyy tavoittamaan. Vastausaineistoon sisältyy kuitenkin noin 300 sivun avointen vastausten aineisto, joka tuottaa ainutlaatuisen kokemusaineiston kaupunkilaisten matkailusuhteesta.

- Bærenholdt, J. O., & Meged, J. W. (2023). Navigating urban tourism planning in a late-pandemic world: The Copenhagen case. *Cities*, 136, 104236.
- Halme, K. Koskela, H., Hakkarainen, M. & Satokangas, P. (2024). Sustainable Travel Finland-ohjelman vaikuttavuusarviointi. Hankeraportti. Visit Finland.
- Hautajärvi, H. (2023). Miten Suomen matkailua on suunniteltu? Valtiovetoisuudesta markkinaohjautuvuuteen. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailunkestävä Suomi? Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristöissä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Wonderful Copenhagen (WOCO). (2020). The end of tourism as we know it: Towards a new beginning of localhood, strategy 2020. Wonderful Copenhagen

Sessio 3b

Digitaalisen kaksosen hyödyntäminen kaupunkisuunnittelussa – kokemuksia Tampereen Kannen alueen julkisen vihreän tilan osallistamistiedon keruusta

Suvi Varissaari, Tampereen kaupunki, Strateginen hankekehitys

Minna Säpyskä-Aalto, Tampereen kaupunki, Strateginen elinkeinopolitiikka ja innovaatiot

Teija Vainio, Johtamisen ja talouden tiedekunta, Tampereen yliopisto

Jasper de Jonge, Tampereen kaupunki, Strateginen elinkeinopolitiikka ja innovaatiot
Jenna-Riia Oldenburg, Informaatioteknologian ja viestinnän tiedekunta, Tampereen Yliopisto

Tampereen rautatieaseman seutu muuttuu seuraavan kymmenen vuoden kuluessa merkittävästi, kun Nokia Arenan läheisyyteen rautatien päälle rakennettu kansi laajentuu kohti rautatieasemaa. Kannella tulee sijaitsemaan asuin- ja toimitiloja sekä avointa julkista tilaa tuhansille ihmisille ja vierailijoille. Tampereen kaupunki hyödyntää digitaalista kaksosta alueen suunnittelussa ja palautteen keräämiseen asukkailta, jotta kannen alueen julkisen vihreän tilan toiminnallisuutta, esteettömyyttä, viihtyisyyttä, turvallisuutta ja saavutettavuutta voidaan hahmottaa aiempaa monipuolisemmin. Digitaalinen kaksonen on vuorovaikutteinen, kolmiulotteinen, digitaalinen kopio aidosta kaupunkiympäristöstä ja sen avulla voidaan visualisoida kaupunkiympäristöstä kerättävää dataa, kaupunkirakenteen kehitystä ja tulevia muutoksia. Digitaalinen kaksonen auttaa hahmottamaan tulevaisuuden kaupunkikuvaa konkreettisemmin kuin printatut havainnekuvat ja lisää ihmiskeskeistä näkökulmaa kaupunkisuunnittelussa.

Digitaalista kaksosta kehitetään osana naapurustoja kestävästi ja innovatiivisesti uudistavaa WeGenerate -hanketta (Horizon Europe). Hankkeessa on mukana 21 partneria yhdeksästä maasta ympäri Eurooppaa. Digitaalisen kaksosen vaikutusta kaupunkisuunnitteluun Tampereella on tutkittu kvantitatiivisin ja kvalitatiivisin menetelmin. Kaupunki on järjestänyt syyskuu 2024 - maaliskuu 2025 välisenä aikana neljä testitilaisuutta, joista kolme oli Tampereella ja yksi Helsingissä. Suunniteltavaa aluetta esiteltiin digitaalisen kaksosen avulla ja osallistujien (n=40) palautetta on kerätty erityisesti liittyen kestäväan kaupunkikehitykseen ja turvallisuuden kokemukseen. Testitilaisuuksissa käytettiin tarinankerrontaa yhtenä tiedonkeruuta ohjaavana metodina ja lisäämään kokemuksen immersiiivisyyttä osallistujille.

WeGenerate-projektissa kerättyä osallistamistietoa hyödynnetään Tampereen kaupunkisuunnittelussa etenkin ymmärryksen lisäämiseen kaupunkisuunnittelijoille ja kaavoittajille asukkaiden alueeseen liittyvistä käsityksistä ja huomioista, sekä vahvistamaan käsitystä asukkaista aktiivisina osallistiedon tuottajina hyödyntäen uusia, digitaalisia ja immersiiivisiä osallistamisen keinoja.

Osallistiedon rooli tietomallimuotoisessa kaavoituksessa ja Ryhti-järjestelmässä

Pilvi Nummi, Aalto-yliopisto

Eveliina Harsia, Aalto-yliopisto

Hanna Mattila, Turun yliopisto

Rakennetun ympäristön tietojärjestelmä (Ryhti) uudistaa Suomen kaavoitusjärjestelmän digitalisoimalla rakentamisen ja alueidenkäytön tiedonhallinnan. Tavoitteina ovat tiedonsiirron sujuvoittaminen, innovaatioiden edistäminen sekä demokratian ja kansalaisten osallistumisen parantaminen. Kunnilta edellytetään, että kaavat laaditaan yhteisen valtakunnallisen kaavatietomallin mukaisesti. Tässä tutkimuksessa tarkastelemme, minkälainen rooli osallisten tuottamalla tiedolla (osallistiedolla) on ja tulisi olla tietomallimuotoisessa kaavoituksessa.

Tutkimuksessamme kehitimme ehdotuksen osallistiedon kytkemisestä valtakunnalliseen kaavatietomalliin, ja arvioimme ehdotusta suunnittelun asiantuntijoiden, tietomalliasiantuntijoiden, tutkijoiden sekä valtionhallinnon edustajien kanssa (n = 52). Lisäksi hyödynsimme aineistoa digitaalista osallistumista käsittelevästä kyselytutkimuksesta (n=123) ja analysoimme valtakunnallisten digitalisaatiohankkeiden (esim. Ryhti-hanke) asiakirjoja.

Tuloksemme osoittavat, että suuri osa suunnittelun asiantuntijoista, tutkijat sekä valtionhallinnon edustajat suhtautuvat osallistietoon myönteisesti ja pitävät tärkeänä sen liittämistä elimelliseksi osaksi tietomallimuotoista kaavoitusta. Kaavatietomalli mahdollistaa jo nyky muodossaan erilaisten osallistietoa sisältävien asiakirjojen ja aineistojen liittämisen kaava-aineistoon. Osallistiedon rooli kaavatietomallissa on kuitenkin rajallinen, koska lainsäädäntö ei tunnista osallistiedon käsitettä. Alueidenkäyttölain puitteissa osallistietoa ovat suunnittelun lähtötiedoksi esimerkiksi kyselyiden avulla osallisilta kerätty tieto sekä kaavaan kohdistuvat mielipiteet ja muistutukset. Kaavatietomallissa ja sen soveltamisessa puolestaan dominoivat kaavoituksen nykykäytännöt, joissa osallistieto tuodaan saataville tiivistetyssä ja tulkitussa muodossa (esim. muistiot ja yhteenvedot palautteesta). Osallistietoa ei myöskään edellytetä lainsäädännössä tuotavan Ryhti-järjestelmään.

Tuloksemme osoittavat, että osallistiedon sisällyttämistä Ryhti-järjestelmään ei pidetä tässä vaiheessa mahdollisena tai tarpeellisena. Esteinä nousevat esiin erityisesti tietosuoja ja moderointitarve. Osallistietoa pidetään kuitenkin tärkeänä osana kaavatietoa ja siksi sen kuvaamista kaavatietomallissa ja sisällyttämistä kuntien omiin tietojärjestelmiin pidetään hyödyllisenä. Johtopäätöksenä esitämme, että osallistiedon käsite on tarpeen määritellä osana rakennetun ympäristön tietokokonaisuutta ja liittää valtakunnalliseen kaavatietomalliin, jotta kansalaisten osallistumisen vaikuttavuutta voidaan parantaa. Tämä loisi pohjaa tulevaisuuden vuorovaikutteisen suunnittelun tukijärjestelmien kehittämiseen ja kansalaisen rooli Ryhti-uudistuksessa voisi muuttua tiedon passiivisesta vastaanottajasta aktiiviseksi tiedon tuottajaksi.

Osallistavan paikkatiedon vaikuttavuus kaupunkisuunnittelussa: Kokemuksia suomalaisista suunnitteluprojekteista

Valtteri Nurminen, Aalto-yliopisto

Saana Rossi, Aalto-yliopisto

Tiina Rinne, Tampereen yliopisto

Marketta Kyttä, Aalto-yliopisto

Tutkimuksemme tarkastelee digitaalisten osallistumismenetelmien vaikutusta kaupunkisuunnittelussa, keskittyen PPGIS (Public Participation Geographical Information Systems) -menetelmään. PPGIS-menetelmällä on tunnistettu olevan potentiaali ratkaista perinteisten osallistumismenetelmien haasteita, jotka liittyvät esimerkiksi osallistumisprosessiin ja osallisuustiedon käytettävyyteen. PPGIS-menetelmällä on lisäksi tunnistettu olevan potentiaali lisätä osallistumisen vaikuttavuutta. Aiemmat tutkimukset eivät kuitenkaan ole pystyneet osoittamaan PPGIS-työkalujen lisäävän osallistumisen vaikuttavuutta suunnittelun lopputulokseen. Tutkimuksemme tavoitteena on syventää ymmärrystä siitä, kuinka digitaalinen osallisuustieto vaikuttaa kaupunkisuunnittelussa, sekä

tunnistaa tiedon vaikuttavuutta heikentäviä tekijöitä.

Lähestyimme aihetta haastatteleamalla suunnittelijoita suomalaisista kunnista, jotka ovat hyödyntäneet suunnitteluprojektissa PPGIS-työkalua nimeltään Maptionnaire. Kyseiset projektit vaihtelivat yleiskaavatasolta asemakaavatasolle.

Tutkimuksemme tapauksissa suunnittelijat ovat arvostaneet Maptionnairella kerättyä tietoa suuresti. Tämä on johtanut siihen, että tiedolla on ollut merkittävä vaikutus suunnitteluprosessin lopputulokseen 67 % tapauksista. Näihin tapauksiin liittyen haastatellut suunnittelijat antoivat konkreettisia esimerkkejä siitä, kuinka tieto oli vaikuttanut prosessissa luotuun suunnitelmaan.

Lisäksi kehitimme mallin, joka kuvaa kuinka digitaalinen osallisuustieto on kulkenut aina asukkailta suunnitteluprosessin lopputulokseen. Mallin avulla tunnistimme tiedon vaikuttavuutta heikentäviä tekijöitä. Näistä keskeisimmät olivat tiedon sopimattomuus kyseiseen suunnittelutapaukseen, sekä tiedon yhteensopimattomuus suunnittelun reunaehtojen, ylempien kaavatasojen ja muiden asetettujen tavoitteiden kanssa. Ehdotamme tiettyjä toimia, joiden avulla näihin haasteisiin on mahdollista vastata. Nämä toimet voivat mahdollisesti myös lisätä digitaalisen osallisuustiedon vaikutusta suunnittelutapauksissa sekä pidemmällä aikavälillä koko suunnitteluorganisaatiossa.

Digitaaliset osallistumismenetelmät voivat lisätä osallistumisen vaikuttavuutta tuoden asukkaita lähemmäs suunnittelijoita ja muuttaa mielipiteet tiedoksi. Digitaalisten osallistumismenetelmien ei tulisi kuitenkaan korvata perinteisiä osallistumismenetelmiä vaan optimaalisessa tilanteessa nämä täydentävät toisiaan.

Urbaanin hyvinvoinnin sopeutuvuusmalli – Tutkielma läsnäoloon perustuvasta kaupunkiympäristön ominaisuuksien sopeutuvuusmallinnuksesta koettuun hyvinvointiin Turussa

Paul Bairoh, Aalto-yliopisto

Hyvinvointia tukevien ympäristön ominaisuuksien hyötyjen jakaminen kaikille asukkaille on yhä haaste kaupunkien päättäjille. Tiettyjen ympäristötyyppien priorisointi terveydellisistä syistä johtaa konflikteihin maankäytössä. Syvempi ymmärrys ympäristön piirteiden vaikutuksista urbaaniin hyvinvointiin tehostaisi maankäyttöä, ja lieventäisi konflikteja sidosryhmien välillä. Tämän diplomityön tavoitteena oli selvittää ja mallintaa, mitkä kaupunkiympäristön piirteet liittyvät kaupunkilaisten hyvinvointia tukeviin paikkoihin, sekä tuoda ymmärrystä tulevaisuuden pyrkimyksiin kyseisestä aiheesta.

Tutkimustapauksen pohjana toimi karttapohjainen kyselytutkimus, jossa turkulaiset merkitsivät hyvinvoinnillensa omasta mielestään tärkeitä paikkoja. Näitä sijainteja hyödynnettiin läsnäoloon ja suurimman entropian mallinnukseen perustuvassa levinneisyysmallimenetelmässä (MaxEnt). Sijainnit jaettiin fyysiseen, psyykkiseen ja sosiaaliseen kategoriaan, joista sovellettiin kolme mallia MaxEnt-menetelmällä. Kirjallisuuskatsaukset urbaaniin hyvinvointiin, koettuun hyvinvointiin,

osallistaviin paikkatietomenetelmiin sekä MaxEnt-menetelmän toimintaan loivat perustan tutkimustapaukseen valituille ympäristöpiirteille.

Lopulliset urbaanin hyvinvoinnin sopeutuvuusmallit näyttävät, että osallistavilla paikkatietomenetelmillä kerätyt aineistot soveltuvat lajin läsnäoloon perustuvalle MaxEnt-menetelmälle. Malleista löytyy yhtäläisyyksiä todistettuihin suhteisiin hyvinvoinnin ja kaupunkiympäristöjen piirteiden välillä. Sosiaalisen sopeutuvuusmallin huomattavat eroavaisuudet fyysiseen ja psyykkiseen sopeutuvuusmalliin osoittavat, että sosiaalisen hyvinvoinnin mallinnusta olisi hyvä tutkia tulevaisuudessa enemmässä määrin. Erityisesti melusaasteen ja sosiaalisen hyvinvoinnin positiivinen korrelaatio sekä korkean biodiversiteetin ja kaikkien hyvinvoinnin mallien negatiivinen korrelaatio ovat paikoin ristiriidassa aiemman hyvinvointiin liittyvän tutkimuksen kanssa, mutta erilaisen hyvinvoinnin vaihtelevat tarpeet voivat selittää näitä ristiriitoja. Lisäksi, osa mallinnetuista suhteista ympäristön ja hyvinvoinnin välillä jäivät epäselviksi, korostaen kaupunki- ja ihmisulottuvuuksien mallintamisen haastetta työkalulla, joka on alun perin suunniteltu mallintamaan yksinkertaisempia lajin ja ympäristön välisiä suhteita.

Sessio 4: Tarinoiden kamppailu liikenteestä ennen, nyt ja tulevaisuudessa– 270 min.

Tampereen yliopisto: Veera Moll, veera.moll@tuni.fi, Tiina Rinne, Jussi Sjögren

Aalto-yliopisto: Maria Käpyvaara Turun yliopisto: Tiina Männistö-Funk

Sessio 4a

Liikkumisen elämäntavat suomalaisissa kaupungeissa

Felix Hallikainen, *Turun Yliopisto, Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta, Maantieteen ja geologian*

Nora Fagerholm, *Turun Yliopisto, Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta, Maantieteen ja geologian*

Samira Ramezani, *University of Groningen, Faculty of Spatial Sciences, Department of Planning and Environment*

Tiina Rinne, *Aalto-yliopisto, Insinöörیتieteiden korkeakoulu, Rakennetun ympäristön laitos / Tampereen yliopisto, Rakennetun ympäristön tiedekunta, Liikenteen tutkimuskeskus Verne*

Marketta Kyttä, *Aalto-yliopisto, Insinöörیتieteiden korkeakoulu, Rakennetun ympäristön laitos*

Autoilukeskeinen liikennejärjestelmäkehitys aiheuttaa kasvavaa räsitusta yhteiskunnalle ja ympäristölle. Kestävyysemurrokset kaupunkilaisten jokapäiväisessä liikkumisessa edellyttävät parempaa ymmärrystä liikkumisen elämäntavoista sekä niitä muovaavista asenteista ja mieltymyksistä. Olemme tutkineet ja tunnistanee liikkumisen elämäntapoja kolmessa suomalaisessa kaupungissa – Espoossa, Lahdessa ja Oulussa. Elämäntavat pohjautuvat asuinalue- ja matkustamismieltymyksiin, ja olemme tarkastelleet miten sosiodemografiset tekijät, koettu terveys ja hyvinvointi, yhdyskuntarakenne, mahdollisuudet liikkumiseen sekä toteutunut liikkuminen vaihtelevat tunnistettujen ryhmien välillä.

Aineiston keruussa käytimme karttakyselyä (n = 4,091) ja ryhmittelimme vastaajat kaupungeissa pääkomponentti- ja klusterianalyysin avulla. Tämän seurauksena tunnistimme kuusi erilaista liikkumisen elämäntapaprofiilia. Näissä profiileissa autoilu, kävely, pyöräily ja julkisen liikenteen käyttö vaihtelevat, ja kulkutapojen käyttö on yhteydessä ikään, sukupuoleen, kotitalouden kokoon, koettuun terveyteen ja asuinpaikkaan. Vaikka jokaisessa kaupungissa profiilien kokonaisuus on ainutlaatuinen, havaitsimme kaupunkien välillä samankaltaisuutta. Tulokset kertovat 2020-luvun liikkumistavoista keskisuurissa ja suurissa suomalaisissa kaupungeissa antaen näkemyksiä suunnittelijoille ja päättäjille, jotka pyrkivät lisäämään kestävää liikkumista kaupungeissa. Artikkelissa keskustelemme mahdollisuuksista tällaisten aloitteiden edistämiseksi.

Pikaraitiotien vaikutukset liikkumiskäyttäytymiseen pääkaupunkiseudulla

Nurminen, V., Aalto-yliopisto*

Rinne, T., Tampereen yliopisto

Ramezani, S., University of Groningen

Pesola, A., Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu

Kyttä, M., Aalto-yliopisto

Viimeisten vuosikymmenten ajan kaupunkejamme on kehitetty yksityisautoilun ehdoilla. Tämä on edistänyt laajaa riippuvuutta yksityisautoista, joka on johtanut lukuisiin haitallisiin seurauksiin liittyen esimerkiksi turvallisuuteen, terveyteen, ympäristöön ja oikeudenmukaisuuteen.

Näiden haasteiden ratkaiseminen vaatii perusteellista kaupunkijärjestelmien uudelleenmuotoilua, jonka keskiössä on kestävä liikkuminen. Kaupungit Suomessa ja maailmalla tekevät parhaillaan merkittäviä investointeja joukkoliikenteeseen.

Yksi huomiota herättänyt investointikohde on modernit raitiotiejärjestelmät (eng. Light Rail Transit). Näitä pidetään usein lupaavana vaihtoehtona kestävästä liikennejärjestelmästä selkärangaksi. Syksyllä 2023 pääkaupunkiseudun ensimmäinen pikaraitiotie (Pikaratikka 15) aloitti toimintansa Espoon Keilaniemen ja Helsingin Itäkeskuksen välillä. Kyseinen pikaraitiotie parantaa pääkaupunkiseudun poikittaisia liikenneyhteyksiä, lisäten muun muassa joukkoliikenteen kapasiteettia, luotettavuutta ja matkustusmukavuutta.

Tutkimuksemme tarkastelee pikaraitiotien vaikutuksia alueen asukkaiden liikkumiskäyttäytymiseen ja autoiluun. Olemme erityisesti kiinnostuneita liikkumiskäyttäytymisen ja elämäntyylien vuorovaikutuksesta ymmärtääksemme kuinka erilaiset käyttäjäryhmät reagoivat raitiotieinterventioihin. Keräsimme PPGIS (Public Participation Geographic Information System) -kyselyaineiston syksyllä 2023 juuri ennen raitiotien avaamista, sekä syksyllä 2024 vuosi avaamisen jälkeen. Vastajat valittiin satunnaisotannalla uuden raitiotien vaikutusalueelta sekä vastaavilta kontrollialueilta, jotka eivät ole uuden raitiotien välittömässä läheisyydessä. Kyselyn avulla keräsimme tietoa asukkaiden arjen paikoista, liikkumisen useudesta ja kulkumuodoista. Lisäksi keräsimme tietoa asukkaiden elämäntyyleistä kartoittamalla asumiseen ja liikkumiseen liittyviä mieltymyksiä.

Tunnistimme aineistosta kolme elämäntapaprofilia. Vertailemme ennen- ja jälkeen aineistoja lineaaristen sekamallien avulla tunnistaaksemme kuinka asukkaiden ja eri elämäntaparyhmien liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut uuden pikaraitiotien myötä. Havaitsimme joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuuden kasvaneen tutkimusalueellamme vuoden aikana. Toisaalta myös autoilun osuus kasvoi alueella. Lisäksi tunnistimme tietyn elämäntaparyhmän olevan muita herkempi muuttamaan liikkumistaan kestävämpään suuntaan raideintervention seurauksena. Tämä ryhmä lisäsi joukkoliikenteen käyttöä eniten, samalla myös vähentäen autoilua. Sen sijaan autokeskeistä elämäntyyliä elävät asukkaat todennäköisimmin eivät muuttaneet käyttäytymistään kestävämpään suuntaan.

Tuloksemme viittaavat siihen, että vaikka Pikaratikka 15 on lisännyt julkisen liikenteen käyttöä, tarvitaan silti entistä kunnianhimoisempia toimia laajemman kestävyysmuutoksen

aikaansaamiseksi. Tällaisia voisivat esimerkiksi olla samanaikaiset ja synergeettiset toimet (kuten ”keppi ja porkkana”). Tutkimuksemme syventää ymmärrystämme modernien raitiotiejärjestelmien vaikutuksista liikkumiskäyttäytymiseen. Tämä tarjoaa arvokasta tietoa suunnittelijoille, päätöksentekijöille ja tutkijoille kestävämpien kaupunkien rakentamiseksi.

Jalankulku kaupunkisuunnittelussa ja talvijalankulun turvallisuus

Reija Ruuhela, Ilmatieteen laitos

Marjo Hippi, Ilmatieteen laitos

Sari Hartonen, Ilmatieteen laitos

Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat ovat talvisin hyvin yleisiä ja aiheuttavat suuria kustannuksia yhteiskunnalle. Noin 50 000 ihmistä joutuu hoitoon liukastumistapaturman takia yhden talven aikana, mikä maksaa yhteiskunnalle vuosittain noin 1,42 miljardin euroa (Malin ym., 2021). Jalankulun asemaa tulisikin vahvistaa tasaveroisena kulkumuotona kaupunki- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa, ja jalankulkuväylien talvikunnossapitoa parantaa. Tapaturmien ehkäisemiseksi Ilmatieteen laitos varoittaa jalankulkuväylien liukkaudesta.

Tammikuussa 2022 erittäin liukkaalla talvikelillä tämän esityksen pitäjä liukastui Helsingissä Kumpulan kampuksella. Hän sai rannemurtuman ja joutui pitkälle sairauslomalle. Tilanteen pohdinta herätti ajatuksia, miten tapaturma olisi voitu ehkäistä. Tositarinaa on hyödynnetty esimerkiksi ”Pysy pystyssä” -kampanjassa, jossa painotettiin yksittäisen henkilön näkökulmaa (Ruuhela, 2023). Tieteellisessä tutkimuksessa tapausta ja tarinaa hyödynnettiin siitä näkökulmasta, miten varoitusten vaikuttavuutta voitaisiin parantaa (Ruuhela ym. 2024).

Kaupunkitutkimuksen päivien esityksessä tämä yksittäinen tapahtuma liitetään laajempaan kuvaan liukastumistapaturmista Suomessa. Tuomme tarinasta esiin erityisesti kaupunkisuunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun näkökulmat. Tapaturma sattui Kumpulan kampuksen alueella, jossa on usein talvisin liukasta ja liikkuu paljon ihmisiä jalan. Alue on suunniteltu ilman, että olisi mietitty kävelyreittejä lähimmille joukkoliikenteen pysäkeille. Tämän vuoksi on syntynyt enemmän tai vähemmän epävirallisia reittejä. Uusimmissakaan suunnitelmissa ei oteta huomioon, missä tarkemmin ottaen ihmisiä on eniten töissä tai opiskelee. Talvikunnossapito ei ole riittävää, vaikka on tapahtunut vakavia liukastumistapaturmia.

Valtakunnallisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin sisältyy kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja niiden osuuden kasvattaminen. Mannola ym. (2021) arvioivat keinoja, miten tavoitteeseen päästään ja esittivät muun muassa, että kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuria tulisi täydentää ripeämmin ja kunnossapitoa tehostaa ympäri vuoden. Tarinnallisia ilmastokuvauksia (climate storylines), lyhyemmin ”ilmastotarinoita”, on alettu tuottaa aiempaa enemmän keinona konkretisoida ilmatoriskejä ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia. Tositarina liukastumistapaturmasta liittyy tähän suuntaukseen ja tarinoiden hyödyntämiseen ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja ilmatoriskeihin varautumisessa.

Viitteet:

Malin F, Mesimäki J, Penttinen M. Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäisy toiminnallisen tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta. 2022. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:2. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-742-6>.

Mannola M, Aavajoki S, Koramo M, Lamuela C, Päivänen J., 2021. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53. 179 p. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-398-2> Ruuhela, R. 2023. ”Se voi tapahtua kenelle tahansa”. Pysy pystyssä -kampanjan artikkeli.

Ruuhela R, Hippi M, Hartonen S, 2024. Pedestrian wintertime slip and fall injuries—effectiveness of weather warning service in prevention. *Scandinavian Journal of Public Health*. 2024; 53(2):142–148. <https://doi.org/10.1177/14034948241253673> - Supplementary material: A case study on a slip and fall injury on Jan 12, 2023, in Helsinki, Finland

Vaikutusten arviointi maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisen välineenä

Kaisa Granqvist, Tkt, Aalto-yliopisto

Perinteisesti liikennesuunnittelun keskiössä on ollut (auto)liikenteen sujuvuuden parantaminen, ennakoinnin ja tarjonnan parantamisen keinoin. Tämä perinteinen narratiivi on kuitenkin tehnyt tilaa kestävämmän liikkumisen ja saavutettavuuden parantamiselle, jota tukemaan tarvitaan paitsi liikenteen myös maankäytön suunnittelun toimia. Muuttuneesta liikennepoliittisesta painopisteestä huolimatta käytännön suunnittelua tukevat kuitenkin vielä usein samat suunnittelu- ja arviointimenetelmät kuin aikana, jolloin suunnittelun tavoitteena oli autoliikenteen sujuvoittaminen.

Tämän esityksen tarkoituksena on pohtia vaikutusten arvioinnin roolia liikennesuunnittelussa ja erityisesti maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisessa. Huomioitavaa on, että vaikka arviointi on nähty osana sekä maankäytön että liikenteen suunnittelua jo lähes vuosisadan ajan, tutkimus vaikutusten arvioinnin roolista maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisessa on jäänyt lähes olemattomaksi. Näin on tapahtunut siitäkin huolimatta, että vaikutustenarviointi on tunnistettu keskeiseksi työkaluksi, jolla yhteensovittamista olisi mahdollista tehdä.

Esityksessä aihetta lähestytään tapaustutkimuksen keinoin. Tapauksena toimii Helsingin seudun MAL 2023 suunnitelman arviointiprosessi, jota on tutkittu dokumenttianalyysin, asiantuntijahaastatteluiden ja osallistuvan havainnoinnin avulla. Tapaustutkimuksen avulla esityksessä osoitetaan, että arvioinnilla on merkittävä rooli maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisessa ja näin kestävämmän kaupungin rakentamisessa. Tapaus kuitenkin nostaa esiin myös sen, että yhteensovittamisen mahdollisuuksia voivat rajata käytetyt suunnittelun välineet ja menetelmät sekä vallalla oleva arviointikulttuuri. Näistä voi tulla paitsi koko arviointi- myös suunnittelu- ja yhteensovittamisprosessia määrittäviä tekijöitä. Tämän takia esityksessä peräänkuulutetaan vaikutusten arvioinnin lähestymistapojen kehittämistä, jotka huomioisivat paremmin maankäytön ja liikenteen yhteisvaikutukset ja niiden suunnittelun yhteensovittamisen tarpeet.

Sessio 4b

”Henkilöautoko diktaattoriksi?” – autokeskeisen suunnittelun haastot lehtikirjoituksissa Helsingistä 1950- ja 1960-luvulla

Maria Käpyvaara, Aalto-yliopisto

Liikennejärjestelmään voi soveltaa kriittisen teknologiateorian ajatusta siitä, että teknologioiden piirteet ovat tulkittavissa yhteiskunnallisten arvojen historiallisesti kerrostuneina heijastumina. Tämä näkökulma on vastakkainen teknologiadeterminismin kanssa, jonka mukaan teknologiat kehittyvät omalakisesti kohti kehittyneempiä muotoja. Toisaalta se haastaa myös teknisten keinojen hahmottamisen erillisenä ja neutraalina insinöörien toimintakenttänä, jossa toteutetaan ennakkoon asetettuja tavoitteita. Marxilaisuudesta ammentava kriittinen konstruktivismi selittää, miten hegemoniset intressit muovaavat teknologioita erityisesti kapitalistisissa yhteiskunnissa.

Kapitalismin oloissa intresseinä on erityisesti markkinatalouden toiminnan edistäminen ja kapitalistisen luokan etujen suosiminen. (Feenberg, 2024) Nykyaikaisten liikennejärjestelmien kehityksessä tämä on näkynyt henkilöauton suosimisena. (Vrt. Mattioli et al., 2020) Kriittisen konstruktivismiin ehdotus on ottaa osalliset mukaan tärkeiden teknologioiden kehitykseen eli vahvistaa teknologiademokratiaa. Näin laajempi ja tasa-arvoisempi joukko arvoja ja intressejä pääsee muovaamaan tärkeitä teknologioita järjestelmiä kuten liikennejärjestelmää.

Tässä esityksessä ehdotusta sovelletaan liikennesuunnitteluun ja peilataan historialliseen tapaukseen. Historiallisen tapauksen kysymyksenä on, minkälaisia erilaisia arvoja liikennejärjestelmään ja kaupunkisuunnitteluun liittyen oli esillä autoilun lisääntyessä 1950- ja 1960-lukujen Helsingissä. Nämä edustavat ainakin osajoukkoa niitä arvoja, jotka toimivan teknologiademokratian olisi olettanut ottavan huomioon Helsingin liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa.

Aineisto koostuu otannasta Helsingin Kaupunginmuseon Helsinkiä koskevan lehtileikearkiston artikkeleita autoilu- ja liikenneaiheista 1950- ja 1960-luvuilta. Aineistoa lähestytään diskurssianalyysin keinoin tunnistuen ehdotuksia suunnittelua ohjaaviksi arvoiksi. Kriittikainaiheina on ollut esimerkiksi esteettisten arvojen heikentäminen autoilun sujuvuuden kustannuksella ja autoilevien suosiminen muille kaupunkilaisille kohtuuttomien kustannuksien. Näiden rinnalla esiintyy toisaalta innokas keskustelu teknisistä ratkaisuista vääjäämättömänä nähtyyn autojen lisääntymiseen, mikä kaventaa suunnittelua ohjaavien potentiaalisten arvojen joukkoa.

Kirjallisuus:

Feenberg A (2024) Critical Constructivism: An Exposition and Defense. *Logos Journal* 23(3).
Mattioli G, Roberts C, Steinberger JK, et al. (2020) The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science* 66: 101486.

Jalankulkijoiden viemärointiä vai kävelijän keksiminen uudestaan

Tiina Männistö-Funk, Turun yliopisto

Joulukuun alussa 1967 avattiin yleisölle Helsingin ensimmäinen jalankulkutunneli. Suunnittelu- ja rakennusvaiheessa sitä oli kutsuttu Kaivokadun jalankulkutunneliksi, mutta sittemmin nimeksi vakiintui Asematunneli. Yhä käytössä oleva tunneli kulkee Kaivokadun ali ja yhdistää Helsingin päärautatieaseman sitä vastapäätä sijaitsevaan City-Centeriin eli niin sanottuun Makkarataloon. Tässä esityksessä tarkastelen tunnelista 1960- ja 1970-luvulla käytyjä keskusteluja ja tunnelin kytkeytymistä käsitteisiin jalankulusta liikennemuotona.

Asematunneli liittyy kiinteästi jalankulun uudelleenmäärittelyyn toisen maailmansodan jälkeisinä vuosikymmeninä. Nopean autoistumisen myötä räjähdysmäisesti lisääntyneet liikenneonnettomuudet tekivät jalankulkijat uudella tavalla näkyviksi julkisessa keskustelussa, suunnittelussa ja liikennepolitiikassa. Jalankulkijoiden vastuuttamisen lisäksi alettiin etsiä suunnittelullisia keinoja lisätä liikenneturvallisuutta. Juuri turvallisuuden lisääminen oli myös Asematunnelin rakentamisen tärkein perustelu. Taustalla oli kuitenkin myös muita syitä. Autokaupunki-ideologiaan kuului ajatus kaupallisista jalankulkuvyöhykkeistä. Tärkeä osa Asematunnelia olivatkin sinne sijoitetut liiketilat. Lisäksi olennainen taustavoima tunnelihankkeissa olivat rakennuttajat.

Tunneliyritysten läheiset välit moniin Helsingin kunnallispoliittikkoihin nostettiin esiin paljon huomiota herättäneessä pamflettikirjassa *Kenen Helsinki? (1970)* Siinä Asematunnelia ja muita tunnelihankkeita arvosteltiin kovin sanoin. Myös lehdistössä raportoitiin tunnelin rauhattomuudesta, sillä se houkutteli nuorisoa sekä asunnottomia viettämään aikaa katetussa tilassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston vuonna 1971 julkaisemassa suuressa kantakaupungin jalankulkututkimuksessa paneuduttiin myös tunnelikysymykseen. Tunnelit näyttäytyivät monien kaupunkilaisten mielestä keinona sujuvoittaa jalankulkuliikennettä, mutta samalla ne koettiin turvattomiksi ja epämiellyttäviksi. Tutkimuksesta kävi ilmi, että suhtautuminen Asematunneliin oli politisoitunutta. Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry ja muut tunneleita vastustavat tahot olivat 1960-luvun mittaan syyttäneet suunnittelijoita ”jalankulkijoiden viemäroinnistä”. Asematunnelin jälkeen muut vireillä olleet jalankulkutunnelihankkeet haudattiin.

Suurisuuntaiset jalankulkutunnelit näyttäytyivät yrityksenä liittää myös jalankulkijat osaksi liikenteen kokonaisvaltaista teknokraattista suunnittelua ja mahduttaa samaan kaupunkikeskustaan sekä vilkas autoliikenne että suuret määrät jalankulkija-kuluttajia. Tunnelit oli tarkoitettu osaksi tehokkaan ja uudenaikaisen kaupunkiliikenteen tarinaa, mutta niistä tulikin osa teknokraattisen suunnittelun ja kaupunkipolitiikan epäonnistumisen ja kriisiytymisen tarinaa. Tunnelin kautta näkyviin nousi jalankulku osana kaupungin moniulotteista sosiaalista todellisuutta, johon kuuluivat myös sellaiset ilmiöt kuin nuorison alakulttuurit, alkoholismi ja rikollisuus, lastenvaunut ja liikuntavammaisuus sekä kysymykset jalankulkijoiden ominaisuuksista ja tarpeista.

Kirjallisuus:

Kolbe, Laura 2002: Julkisuus, politiikka, hallinto ja kansalaiset 1945–2000. Teoksessa Kolbe, L. & Helin, H. *Helsingin historia vuodesta 1945 – Osa 3*. Edita, Helsinki, 10–511.

Lundin, Per. *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmsia förlag, 2008.

Männistö-Funk, Tiina (2023a): The struggle over pedestrians: Defining the problems of walking in the 1960s and 1970s. *The Journal of Transport History*, 44 (2), 254–275.

Viitamies, Janne. Kenen Aleksin Helsinki: Kluuvien kävelykatutaistelut 1968–2003. Helsinki: Helsingin yliopisto, 2016

Forgetting that bicycles came before cars in Helsinki: the narratives of why temporal street arrangements are not suitable to support cycling in a city full of “betoniporsas”

Carlos Lamuela Orta, University of Helsinki, Practical Philosophy Department and VTT Technical Research Centre, Built Environment and Mobility Research Area.

The narrative around urban cycling in the XXI century is one of Renaissance: cities are now returning to cycling, marginalized by the automobility boom during the post-war decades. With increased supporting policies comes increased traffic and increased citizen support, in a virtuous cycle that is told as the rebirth of cycling. This narrative accommodates unexpected changes into this optimistic story. For example, the COVID-19 lockdowns were seen as an opportunity to further accelerate this renaissance, as many cities, most notably Paris, quickly implemented new bike lanes using temporal elements.

However, this renaissance narrative is at odds with the realities in Helsinki for two reasons. First, Helsinki did not take the pandemic opportunity to try temporal implementation of bike lanes, which is paradoxical because as Helsinki citizens we are well-used to temporal street construction (the betoniporsas is a ubiquitous view). Second, net cycling traffic levels in Helsinki have overall decreased since 2018, although the city has dedicated increasing investments to expand a high-quality network of bike lanes and separate cycling highways.

To explore these apparent contradictions, I asked cycling stakeholders: “The current policy is not leading to increased cycling, so why is Helsinki not trying to accelerate the expansion of cycling infrastructure with temporal arrangements?”. Their varied answers show different interpretations of the institutional mechanisms at play. But most importantly, these narratives reveal both how the history of cycling has been forgotten, and how a-historic causal explanations are used. I make sense of these findings by framing them in a theoretical approach to transport history that emphasizes culture (see Oosterhuis, 2017) and planning experience (see Garrison & Levinson, 2014). In this framing the contradiction between narrative and reality is resolved, as the role of local culture and accumulated planning transport experience makes it plausible to expect not a renaissance, but the continuous long-term decline of cycling.

References:

Garrison, W. L., & Levinson, D. M. (2014). *The Transportation Experience: Policy, Planning, and Deployment* (Second Edition). Oxford University Press.

Oosterhuis, H. (2017). Blind spots and misguided optimism in cycling policies and policy-oriented bicycle research. *Velo-city: Scientists for Cycling Colloquium*, Nijmegen.

<https://harryoosterhuis.nl/wp-content/uploads/2024/12/Oosterhuis-2017-Paper-Velo-City-conference-Nijmegen.pdf>

Yksityisen moottoriliikenteen käytäntöihin kiinnittyminen: nuoruus ja mopoilu

Elina Hasanen, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Aalto-yliopisto

Autoilulla on vankka asema keskeisenä kulkutapana etenkin suurten kaupunkien ulkopuolella, missä puitteita luovat pitkät välimatkat ja harvat joukkoliikenneyhteydet. Nuoruudessa autokyytien rinnalle nousee mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen mopolla, mopoautolla tai muulla vastaavalla omalla kulkuneuvolla. Nämä kulkutavat ovat huomattavan yleisiä; lähes puolella yhdeksäsluokkalaisista on valtakunnallisen kyselyn mukaan käytössään mopo tai vastaava, ja niillä liikutaan paljon lyhyitäkin matkoja. Mopoilu ja sen kaltaiset kulkumuodot ovat nuoruudessa siis olennainen kilpailija aktiivisille ja kestäville kulkumuodoille.

Tässä tutkimusesityksessä käsitellään mopoilua nuorten liikkuvuuden sosiaalisena käytäntönä kaupunkikeskustojen ulkopuolella asuvien 7.–9. luokkalaisten näkökulmasta. Tarkastelu kohdistuu siihen, millaiset tekijät tuottavat ja millaiset rajoittavat nuorten kiinnittymistä mopoiluun. Aineisto on hankittu osana liikkumiseen kohdistuvaa interventiotutkimusta. Pääaineistona ovat puolistrukturoidut yksilö- ja ryhmähaastattelut neljäntoista nuoren kanssa. Heistä osa mopoilee, osa katsoo lähitulevaisuudessa mopoilevansa ja osa ei ole aloittamassa mopoilua. Lisäksi hyödynnetään neljän huoltajan haastatteluiden ja kouluissa toteutettujen työpajojen aineistoa. Analyysi on tehty laadullisella sisällönanalyysillä käytäntöteorioiden ohjaamana.

Alustavien tulosten mukaan nuoria mopoiluun kiinnittäviin merkityksiin kuuluu vapaus, joka käsittää paikkojen ja aikojen valinnan sekä riippumattomuuden vanhemmista. Mopoilu koetaan nuorille normaalina käytäntönä, joka voi edesauttaa yhdessäoloa kavereiden kanssa. Mopoilun voi nähdä osana yksityiseen moottoriliikenteeseen kiinnittymisen jatkumoa tutkimusalueilla; se helpottaa perhearkea korvatessaan osan autokyydeistä, ja sitä pidetään hyödyllisenä vaiheena nuoren tulevaa autoilua varten. Mopoilusta vieraannuttavat tekijät liittyvät esimerkiksi vaihtoehtoihin kavereiden kanssa kulkemisen ja olemisen käytäntöihin, turvallisuuden merkityksiin, kustannuksiin ja paikkojen saavutettavuuteen muilla kulkumuodoilla.

Tutkimus tuo näkyviin nuoruuden liikkuvuuteen liittyviä sosiokulttuurisia, materiaalisia ja tilanteisia tekijöitä, jotka yhdessä määrittävät kulkemisen tapoja. Se kertoo esimerkiksi siitä, mikä on yksityisen moottoriliikenteen asema nuoruudessa ja kuinka se kilpailee kestävästä liikkumisesta käytäntöjen kanssa. Tutkimuksen tuottama ymmärrys voi edesauttaa liikenteen kestävyysmurroksen hahmottelua siten, että samalla huomioidaan nuoruuden ominaispiirteet erilaisilla alueilla.

Sessio 4c

Koulumatkat – passiivis-aktiivinen yhdistelmä autokyytejä ja kävelyä

Sanna Ojajärvi, Fiksusti kouluun -ohjelma

Tanja Onatsu, Fiksusti kouluun -ohjelma

Katja Arpalo, Fiksusti kouluun -ohjelma

Suomessa elää vahvana kertomus ympäri vuoden aktiivisesti kävellen ja pyörällä koulumatkansa kulkevista lapsista ja nuorista. Kertomus saa tukea valtakunnallisista kyselytutkimuksista, joissa selvitetään eri ikäryhmien pääasiallista tapaa kulkea arjen matkojaan. Kyselytutkimusten perusteella lapset ja nuoret kävelevät ja pyöräilevät kouluun ympäri vuoden: keskimäärin 70 prosenttia peruskouluikäisistä kulkeekoulumatkansa aktiivisesti talvisin ja 85 prosenttia keväisin ja syksyisin.

Yhtenäistä kertomusta aktiivisesti kuljetuista koulumatkoista haastavat rehtoreiden, opettajien ja huoltajien kertomukset aamuisesta henkilöautoletkasta, joka ruuhkauttaa koululle johtavat kadut ja koulupihan. Myös mediassa ilmiö on tunnistettu: lasten ja nuorten kyyditseminen autolla on jo pitkään haastanut hegemonisen kertomuksen aina aktiivisesti kuljetuista koulumatkoista. Yleiskuva koululaisten kulkutavoista liioittelee koulumatkojen aktiivisuutta. Hegemonista kertomusta aktiivisesti kuljetuista koulumatkoista on syytä tarkistaa, mikäli haluamme pysyä ajan tasalla liikkumisen kulttuurissa tapahtuneissa muutoksissa – tai jopa vaikuttaa muutoksen suuntaan.

Fiksusti kouluun -ohjelman paikallisesti eri puolilla Suomea toteutettujen kulkutapa- ja huoltajakyselyjen perusteella mm. koululaisen ikä, vuodenaika ja vuorokaudenaika vaikuttavat olennaisesti koulumatkojen kulkutapoihin. Esikoululaiset ja 1.-3.-luokkalaiset saavat kaikista ikäryhmistä eniten autokyytejä: syksyisin ja keväisin 23 % ja talvisin 30 % pienimmistä oppilaista kuljetetaan autolla. Talvella jopa 45 % koululaisista saa autokyydin 3-5 kilometrin matkan päästä, ja 1-3 km päästäkin 36 %.Kaiken pituisilla matkoilla henkilöautolla ja julkisella liikenteellä kuljetut matkat lisääntyvät, sillä sekä pyöräilystä että kävelystä siirrytään talvella moottoriajoneuvokyyteihin. Autokyydillä kuljetaan etenkin aamuisin.

Koulumatkojen kulkutavat kytkeytyvät perheen arkeen. Koulun sijainti huoltajan työmatkan varrella on tavallisin syy tarjota tai pyytää autokyyti. Samalla varmistetaan, että lapsi/nuori pääsee ajoissa kouluun. Muita syitä autokyyteihin ovat huono sää, harrastukset, painavat kantamukset ja esikoululaisen kuljettaminen samaan koulurakennukseen. Erot koulujen välillä ovat suuria: joihinkin kuljetaan aktiivisesti ympäri vuoden, toisiin saadaan autokyytejä lyhyenkin matkan päästä kaikkina vuodenaikoina. Toisiin pyöräillään, toisiin kävellään. Leimallista on kulkutapojen vaihtelevuus, jota pääasiallisen kulkutavan kysyminen ei tunnista.

Moniäänistä kertomusta koulumatkoista tarvitaan, jotta emme ota aktiivisesti kuljettua koulumatkaa muuttumattomana ”totuutena”. Autokyydit ovat hallitsevassa liikennekulttuurissa olennainen osa lyhyiden (0-5 km) koulumatkojen kulkemista. Kävelyyn ja pyöräilyyn voidaan kannustaa liikenneympäristöön ja koulujen toimintakulttuuriin vaikuttavilla toimenpiteillä. Autottomia

kouluympäristöjä kehitetään kiihtyvällä tahdilla Pohjoismaissa ja Euroopassa – ehkä lähivuosina meilläkin."

Liikenteellinen saavutettavuus ja turvallisuus kouluverkkosuunnittelussa: tapaustutkimus Muhoksen kunnasta.

Terhi Ala-Hulkko, Aalto-yliopisto, Rakennetun ympäristön laitos, Kerttu Saalasti Instituutti, Oulun yliopisto ja Ossi Kotavaara, Kerttu Saalasti Instituutti, Oulun yliopisto

Koulujen hyvä liikenteellinen saavutettavuus on kunnissa keskeinen osa lapsiperheiden palvelutarjontaa. Se ei ainoastaan edistä palveluiden tasa-arvoista saavutettavuutta, vaan vaikuttaa myös asuinalueiden vetovoimaan sekä lasten ja perheiden hyvinvointiin. Huolellisesti suunniteltu kouluverkko voi parhaimmillaan lisätä lasten fyysistä aktiivisuutta ja siten edistää heidän terveyttään.

Koulumatkojen kulkutapaan vaikuttaa ensisijaisesti koulun etäisyys, mutta myös ympäristön turvallisuudella on merkittävä rooli. Esimerkiksi liikenteen määrä, turvalliset tienylityspaikat sekä saattoliikenteen ja koulukuljetusten määrä voivat vaikuttaa valintaan kävelyn, pyöräilyn ja muiden kulkutapojen välillä. Nämä seikat olisi hyvä pyrkiä huomioimaan kattavasti ja entistä tarkemmin kouluverkkosuunnittelussa. Aihe on ajankohtainen, sillä kouluikäisten määrän väheneminen vuosina 2021–2030 pakottaa monet kunnat arvioimaan kouluverkkoaan uudelleen. Vaikka paikkatietopohjaiset saavutettavuusanalyysit ovat vakiintuneet osaksi maankäytön suunnittelua ja palveluverkon optimointia, niiden hyödyntäminen kouluverkkosuunnittelussa on toistaiseksi ollut vähäisempää.

Muhoksen kunnassa käynnistettiin kouluverkkoselvitys, jonka tavoitteena oli supistaa alakoulujen määrää vuoteen 2023 mennessä. Osana selvitystä tarkasteltiin, miten koulujen saavutettavuus muuttuu kolmessa eri kouluverkkovaihtoehdossa. Saavutettavuutta eri kulkutavoilla analysoitiin koulureittien pituuden, matka-ajan ja reittien turvallisuuden perusteella. Tulokset osoittivat, ettei vaihtoehtojen välillä ollut merkittäviä eroja, joskin saavutettavuus heikkeni lähtötilanteeseen verrattuna. Erityisesti jalkaisin ja pyörällä tehtyjen koulumatkojen osuus väheni 75 prosentista 64–69 prosenttiin. Merkittävin turvallisuutta rajoittava tekijä oli kunnan halki kulkeva valtatie, jonka turvallisten ylityspaikkojen kehittäminen voisi vähentää koulukuljetusten tarvetta. Vaikka yksittäisten koulumatkojen pituus kasvoi selvästi kouluverkon supistuessa, kaikki vaihtoehdot olivat saavutettavissa keskimäärin alle 25 minuutissa. Haasteeksi nousi kuitenkin koulujen oppilaskapasiteetti: jokaisessa kolmessa vaihtoehdossa vähintään yksi koulu ylitti mitoituksensa, mikä saattaisi vaatia lisätilaratkaisuja tai opetuksen järjestämistavan tarkastelua. Aiempien tutkimusten perusteella kouluverkon saavutettavuudessa tulisikin kiinnittää huomiota niihin vaihtoehtoihin, jotka edistäisivät lasten mahdollisuutta liikkua kouluun pyörällä tai jalkaisin

Monimenetelmällinen interventio yläkouluikäisten nuorten aktiivisen liikkumisen lisäämiseksi Kouvossa ja Mikkelissä: klusterisatunnaistettu kontrolloitu interventiotutkimus (Julkine). Anja Härkönen Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Elina Hasanen Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu/Aalto-yliopisto, Karen Villanueva RMIT-University, Samira Ramezani

University of Groningen, Tiina Rinne, Tampereen yliopisto ja Arto Pesola, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu

Yksityinen moottoriliikenne dominoi myös nuorten kulkemista. Hyvää tarkoittavat aikuiset kyyditsevät nuoria autoillaan niin kouluun kuin harrastuksiinkin, ja mopoilu on suosittua. Urbaanien alueiden ulkopuolella autoilun ylivaltaa nuorten arjessa legitimoivat pitkät matkat, julkisen liikenteen harvat yhteydet ja kouluverkon tiivistäminen. Samaan aikaan tutkimukset osoittavat, että yhä harvempi nuori liikkuu WHO:n liikuntasuosituksen mukaan. Aktiivisten kulkumuotojen, kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen käyttö voi kasvattaa liikunnan määrää arjessa.

Monimenetelmällinen, klusterisatunnaistettu Julkine-interventiotutkimus pyrkii edistämään 13–15-vuotiaiden nuorten fyysistä aktiivisuutta ja aktiivisten sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä arjessa. Tutkimuksen osallistujat on rekrytoitu koulujen kautta. Koulut on jaettu satunnaisesti koeryhmään ja kontrolliryhmään, kumpaankin ryhmään kaksi koulua Kouvolasta ja kaksi koulua Mikkelistä. Kaikki tutkittavat osallistuvat tutkimuksen alussa ja lopussa fyysisen aktiivisuuden mittaukseen, jossa käytetään reiteen kiinnitettävää mittalaitetta. Kaikki osallistujat vastaavat mittausjaksojen jälkeen myös kulku-muotojen käyttöä ja kuljettujen matkojen pituuksia selvittävään karttakyselyyn.

Tutkimuksessa koeryhmälle kohdistetaan käytäntöteoreettiseen viitekehykseen pohjautuva interventio. Interventiossa nuorille järjestetään kouluaikana aktiivisten ja kestävien kulkumuotojen käyttämistä tukevaa toimintaa, kuten aktiivisen liikkumisen oppitunteja ja työpajoja. Nuorille suunnataan videoita ja uutiskirjeitä sisältävä tiedotuskampanja, heitä opastetaan hybridimatkojen suunnittelussa sekä hiili-jalanjälkilaskureiden käyttämisessä. Lisäksi nuorille järjestetään matkapaneeli ja pyöränkorjaustapahtuma. Kontrolliryhmälle tarjotaan samanlaista toimintaan intervention ja loppumittausten jälkeen.

Liikkumiseen vaikuttavat tekijät ovat monimutkaisia. Julkine-tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä toimiva käytäntöteoria voi antaa käyttökelpoisen näkökulman ja tuoda lisää tietoa liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä, esimerkiksi kuntien liikenne- ja liikuntapolitiikkaan. Toteutettava tutkimus tuottaa monimenetelmällisellä lähestymistavalla ymmärrystä myös harvemmin tutkitun ikäryhmän aktiivisten kulkumuotojen käyttämisestä, ja se antaa kokonaiskuvan arjen kulkemisista. Tulokset voivat vahvistaa tieteellistä näyttöä monitasoisten ja yksilöiden sijasta käytäntöihin kohdistuvien interventioiden vaikutuksista nuorten liikkumiseen. Tutkimus on parhaillaan käynnissä. Esittelemme tutkimusasetelman, intervention ja nuorten liikkumisen eroja tutkimuksen alkutilanteessa.

Monitasoisen aktiivisen liikkumisen intervention vaikutus lasten ja perheiden arjen liikkumiskäytäntöihin

Jussi Sjögren, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Veera Moll, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Tiina Rinne, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Aktiivisesta koululiikkumisesta on lapsille monia hyötyjä. Kuljettiinpa koulumatka sitten kävellen, polku-, potkupyörällä tai joukkoliikenteellä, lisääntyy lasten fyysinen aktiivisuus, itsenäinen liikkuminen, mahdollisuudet leikkiin ja sosiaalisten suhteiden ylläpitoon. Aktiiviset kulkumuodot ovat myös ympäristön kannalta paras vaihtoehto. Ilmiselvistä hyödyistä huolimatta moni lapsi kuljetetaan kouluun yksityisautolla. Tämä johtuu muiden muassa kouluverkon heikentymisestä ja perheiden autoriippuvaisesta elämäntavasta.

Tutkimuksessa ja julkisessa keskustelussa aktiivisesta liikkumisesta toistuu kaksi tarinaa. Ensimmäisessä korostuu yksilön vastuu omasta liikkumisestaan, kun taas toisissa tulkinnoissa painottuvat rakenteelliset näkökulmat. Koska lapsen päätösvalta omasta liikkumisestaan on rajallinen, on vanhempien arvot, asenteet ja resurssit tärkeässä asemassa. Esimerkiksi perheiden sosioekonominen asema, koulu- ja harrastusmatkojen pituus, kodin maantieteellinen sijainti ja vanhempien työmatkatottumukset vaikuttavat keskeisesti kulkutavan valintaan. Kun tavoitellaan aktiivisen koulumatkaliikkumisen lisäämistä, on tärkeää yksittäisen lapsen sijaan tarkastella koko perhettä, laajemmin koko rakennettua ympäristöä ja yhteiskuntaa.

CHIFAM Travel tutkimushankkeessa pyritään irrottautumaan yksilön ja rakenteen muodostamasta dikotomiasta ja tarkastelemaan koulumatkaliikkumista nk. käytäntöteorian avulla. (Kent 2022) Käytäntöteorian mukaan ihmisten toimintaa voidaan tutkia rutiininomaisia *käytänteitä* tarkatelemalla. Käytänteet ovat edelleen pilkottavissa nk. elementteihin, joita ovat *merkitys, materiaali ja taidot*. Nämä elementit ovat keskeisessä asemassa myös lapsen koulumatkaliikkumisen käytänteiden muotoutumisessa. Merkitykset liittyvät esimerkiksi käsityksiin, arvoihin ja uskomuksiin, jotka antavat käytänteille tarkoituksen. Materiaalisella elementillä viitataan fyysiseen ympäristöön ja infrastruktuuriin. Taidot puolestaan viittaavat yksilön osaamiseen ja kykyihin, joita tarvitaan käytänteiden suorittamiseen. Koulumatkakontekstissa on tärkeää huomioida, että osa käytänteisiin liittyvistä elementeistä liittyy vanhempaan, osa lapseen ja osa vanhemman käsitykseen lapsesta.

CHIFAM Travel tutkimushankkeessa tavoitteena on lisätä ymmärrystä koulumatkaliikkumisesta yksittäisten toimenpiteiden sijaan **monitasoisen intervention avulla**. Pyrkimyksenä on löytää keinoja, joilla voidaan vaikuttaa pitkäaikaisesti lasten ja perheiden liikkumiskäytäntöihin. Käytännössä tämä tapahtuu kohdistamalla interventioita useampaan elementtiin samanaikaisesti: hankkeessa pyritään vaikuttamaan yhtä aikaa rakennettuun ympäristöön, kouluympäristöön, koululuokkiin, ja yksittäisiin lapsiin sekä heidän perheisiinsä. Tutkimushankkeen tavoitteena on tuottaa tietoa aktiivisen koulumatkaliikkumisen hyödyistä ja siitä, minkälaiset keinot ovat tehokkaimpia aktiivisen koulumatkailun lisäämisessä. Tutkimuksessa yhdistellään paikkatietomenetelmiä, aktiivisuusmittauksia ja laadullisia tutkimusmenetelmiä.

Viitteet:

Kent, J. L. (2021). The use of practice theory in transport research. *Transport Reviews*, 42(2), 222–244. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1961918>

Sessio 5: Cities as creators of citizen well-being – 90 min!

Jouko Lappalainen, jouko.lappalainen@utu.fi, University of Turku
Tommi Inkinen, University of Turku

Urban classifications and densities: Analyzing changes in service coverage in urbanized Finland 2010-2022

Jouko Lappalainen & Tommi Inkinen

Local service networks have an essential importance for the citizens in urban areas. As cities grow inwards or outwards, those networks alter, as the nodes and center points of urban functions rearrange. In this process, the volume and locations of the growth are in the key role determining whether the general impact is positive or desired to the old and new citizens.

In Finnish context, the differences and changes in urban fabrics is widely studied. The focus has been around the urban design and how it affects the possibilities for walkability, public transportation, and car-usage. However, there is still more to cover on how the services, amenities and jobs are connected to residential density. Indirectly, the topic is touched in recent work by Orsi and Avaguyan (2023), where the urban compactness is found to promote sustainable lifestyles, such as vegetarian diets and carlessness. Urban transition and its impact on jobs and service coverages, however, is rarely a concern on the field and therefore the topic is still fruitful for more direct investigation.

Finland, especially, is an interesting country to study on this matter on a large scale, since the urban areas are gaining more importance on population and economic growth at the expense of rural areas. In upcoming years only a handful of total 306 municipalities are gaining population growth and these are predominantly cities or larger towns. On a wider scope it is obvious, that denser human populations lead to more amenities, but with finer classification and on micro-geographical scale, it is possible to typify patterns of the urban densification.

In our study we are asking, first, how urban service coverage differs in areas, that have experienced a rapid densification during the past decade. Secondly, we are investigating if there is a visible shift of certain services to or from these densified areas. Third, if there is a shift, is it connected to other forms of urban negligence, such as segregation and joblessness.

Dwelling in Uncertainty- Scenarios of housing and household inhabiting Kouvola

Yu Ching Sun

The city of Kouvola has experienced shrinkage since the 2000s. The decline in population and changes in household structure challenge the existing urban infrastructure and housing market, making it necessary to restructure and rightsize the housing stock to meet future demographic needs. Nevertheless, discussion of shrinkage remains taboo among politicians, and the current growth-oriented planning system is incapable of adapting to it. This context calls for a more

strategic and future-oriented planning approach. This thesis aims to enhance the understanding of uncertainty in shrinking municipalities and explore probable and plausible future development pathways for household structures and housing in Kouvola. It focuses on a long-term horizon and opens up possibilities for identifying solutions beyond current trends and institutional frameworks.

The research employs environmental scanning and morphological analysis to identify key forces of change and construct future scenarios for Kouvola. Sixteen forces, identified through environmental scanning, are grouped into four categories: household structure, ownership preference, municipal housing policy, and socioeconomic structure. These forces are used to develop four distinct scenarios by systematically combining divergent values from each category.

The resulting scenarios include a base case—Rightsizing at the Cost of Segregation—and three alternative futures: Dwelling as a Service, Experimental Collectivism, and Post-Human Landscape. These scenarios range from continuations of current trends to radical transformations of housing and lifestyles. Together, they reveal potential tensions and opportunities for planning in the context of shrinkage. The morphological approach enables a structured exploration of complex and non-linear developments, considering both mainstream expectations and fringe possibilities.

Well-being for citizens through participatory planning: A recognition-theoretical approach

Hanna Mattila & Tiina-Riitta Lappi

Public participation has been a major theme in urban planning literature of the past three decades. Recently, however, there has been a growing distrust towards participatory planning since participation is not regarded to be effective. But can effectiveness be defined only in terms of how well citizens manage to influence plans? We argue that this should not be the case, since in a diversifying social and cultural environment it is increasingly difficult to cater for the varying wishes of the citizens. As we argue, even if not all (groups of) citizens can always “win”, participation can be beneficial both for their personal well-being and for a healthy democratic culture.

In this paper, we lay out an alternative, and a more nuanced approach to effective planning participation by using philosophical recognition theory as a point of departure. We build especially on Axel Honneth’s idea of recognition as the basis of well-being of a person. Honneth introduces three modes of recognition: 1) respect, referring to the universal recognition of person’s generalized status as human being 2) social esteem referring to the recognition of person’s achievements in the realms of economy and civil society with a view on shared value horizon of the society, and 3) emotional support referring to the recognition of the particular needs of an embodied and feeling subject.

Based on Honneth’s theory, the paper proposes that planning should contribute both through its processes and end products to a healthy recognition structures in cities and societies. It also lays out a recognition-theoretical framework for evaluating existing planning institutions and practices.

The Role of the Built Environment in Supporting Social Connections and Well-Being: A Focus on Forming and Maintaining Ties

Taiyo Ishikawa, Marketta Kyttä, Tiina Rinne, Marina Toger*

Social isolation is widely recognized as having negative impacts on health, psychological distress, and overall well-being. As aging accelerates globally, it becomes increasingly important to understand how the built environment (BE) can support social activity participation and reduce isolation risk. While previous studies have linked BE features to social engagement, they often focus solely on neighborhood-based interactions and also conflate two distinct social functions: forming new social connections and maintaining existing ones. This study addresses both dimensions by (1) examining how each type of social activity relates to relationship satisfaction, well-being, and health, and (2) exploring how BE features influence participation in each.

Using public participation GIS (PPGIS) data collected in Turku, Finland (N = 414), respondents mapped important places for social and daily activities. Structural equation modeling revealed that participation in social activities aimed at maintaining existing connections had a strong direct effect on relationship satisfaction, which in turn strongly predicted both subjective well-being and health. Forming new connections contributed indirectly via its positive association with maintenance-related activities.

To investigate the environmental context of these activities, logistic regression models were applied using four different spatial exposure models. Results showed that BE characteristics around home and daily activity areas—particularly pedestrian route density—positively predicted participation in maintaining social ties, but had limited influence on forming new ones. In contrast, multilevel models focusing on mapped social activity locations found that forming new connections was significantly more likely in walkable environments, whereas maintenance-oriented interactions occurred more often in dense, amenity-rich settings. These findings highlight the need for planning strategies that respond to the distinct spatial needs of different types of social interactions to foster inclusion and reduce isolation.

Elinympäristön jäljet kehossa – tunnistammeko kaupunkisuunnittelussa suunnittelukohteemme käyttäjää riittävästi ekosysteeminsä osana?

Virpi Mamia

Esitelmä kuuluu kategoriaan keskustelunavaus. Esitelmä kysymyksineen perustuu kaupunkisuunnittelijan kokemukseen suomalaisen kaavoituksen ja kaupunkisuunnittelun käytännöistä, tavoiteasettelusta ja tavoitteiden saavuttamiseksi esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista. Esitelmä ei perustu tutkimukseen, eikä toistaiseksi vielä edes tutkimusaiheeseen. Esitelmä esittelee kaupunkisuunnittelijan näkemystä enemminkin useamman eri tutkimusalan tiedontuotannon yhteensovittamisen tarpeesta, ja käytännön suunnittelussa marginaaliin häipyvästä tulokulmasta ihmisen elinympäristön kehittämisessä.

Esitelmä pohtii, miksi kaupunkisuunnittelulle asetettavien kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi suunnittelukohde tulisi holistisemmin tunnistaa ihmisen elinympäristönä; miksi kaupunkiympäristö

olisi nähtävä ei yksin siirtymien alustana ja elinkeinoympäristöinä vaan myös ihmisen olemisen, palautumisen ja kasvun ympäristönä; miksi suunnittelussa strategiselta tasolta lähtien tulisi käsitellä sitä, miten elinympäristö tukee käyttäjiensä kognitiivista ergonomiaa, ja kysyy, voisiko kaupunkisuunnittelu kehittyä alustaksi yhdistää ihmisen ekosysteemisenä kokonaisuutena symbioosissa elinympäristönsä ekosysteemiin?

Suomalaisen hyvinvointivaltion rakentamisen aikoina hahmopsykologien tuottamaa tietoa hyödynnettiin fyysisen ympäristön muotoiluun kansantalouden rakennemuutoksen aikaansaamiseksi. Esitelmä kysyy, onko ajattelusta kehittynyt oppiperimä enää vastaus nykypäivän kaupunkisuunnittelun kestävyuden tavoitteluun vai pitäisikö mekanismeja tunnistaa uusin tavoin? Kaupunkeja kuitenkin suunnitellaan vallitsevan talousjärjestelmän logiikalla toimivan yhteiskunnan tuottavuuden ensisijaisena alustana. Onko se kestävyuden kannalta kannattavaa ihmisen ensisijaisessa elinympäristössä? Tämänhetkisen kehityskulun perusteella voisi olettaa, että taloudellisen kestävyuden arvioinnista jäävät sosiaali- ja terveystieteiden välilliset, elinympäristöistä kehittyvät rakenteet huomioon.

Esitys on käytännön kaupunkisuunnittelijan näkemys siitä, miten yhteiskunnallisten haasteiden yhteensovittamiseksi elinympäristömme muotoilussa ihmisen ekosysteemiset lajiominaisuudet tulisi painokkaammin ottaa huomioon, ja miksi suunnittelun tavoitekehyksissä tulisi nykyistä keskeisemmäksi tekijäksi nostaa ihmisen käyttäytymiseen vaikuttavan ympäristökokonaisuuden hallinta strategisen suunnittelun tasolta lähtien. Kaupunkisuunnittelussa arvioidaan suunnitelmien vaikutuksia monen tieteenalan näkökulmasta; tulisiko neurologia tai jokin muu esimerkiksi ihmisen immunitetin ja hermoston yhteisvaikutuksia avaava näkökulma valjastaa osaksi suunnitelmiamme arviointeja?

Sessio 6: Narratives of conflict and attachment 180 min.

Veikko Eranti, University of Helsinki, veikko.eranti@helsinki.fi

Jutta Juvenius, University of Helsinki, jutta.juvenius@helsinki.fi

Sessio 6a

Narratives of urbanity in the planning and development of Kalasatama

Tuomas Ilmavirta, Aalto University

Spatial visions, storytelling, and other so-called non-statutory or soft planning instruments have gained importance in planning and urban development in recent years (eg. Ameen 2020; Cavaco et al 2022; Sandercock 2003). This presentation focusses on the conflicts and tensions in the narratives of urbanity in the regeneration of Kalasatama, Helsinki.

By analysing planning and development documents, media articles, and expert interviews with key actors in the regeneration of Kalasatama, this presentation discusses how narratives of urbanity are constructed and employed in the planning and development of Kalasatama. Informal planning approaches, such as visioning and facilitating temporary uses of space, have been important in creating and shaping these narratives.

The narratives in the development of Kalasatama aim to construct a shift from a redevelopment site known for informality and urban activism into a mixed-use middle-class neighbourhood characterised by upscale housing, creative industries and urban consumption. Here, the contradiction between the aims of development and the content of the narratives used to support planning highlights the contested nature of urban narratives.

The findings suggest that in Kalasatama development narratives serve to decrease the economic risk for investors, and increase the value of developments. However, the case also shows the potential of bottom-up narratives and urban activism to enrich urbanity, and re-politicise planning debates.

By any means necessary: the anti-segregation efforts and state-led gentrification in Helsinki

Hanna Yrjänä, University of Helsinki

Gentrification has not gained much scholarly attention in Finland, although Helsinki has a long history of preventing concentration of disadvantage through social mix, which in the international literature is closely linked to gentrification. Based on a qualitative case study and policy analysis of Helsinki's new urban regeneration model, which reinvests in divested neighborhoods in the periphery of the city, the paper analyzes the role of urban policy in making neighborhoods gentrifiable. This paper contributes to the sparse literature of stalling urban regeneration, by analyzing the state interventions in stigmatized neighborhoods of Mellunkylä and Meri-Rastila, where the regeneration process is mostly stagnant. The paper first analyzes how a reputational gap is formed by holding the neighborhoods' current denigrated condition in tension with the "potential" that could be achieved through urban regeneration. The paper then

shows how in order to attract development of owner-occupied housing to the public housing neighborhoods, the city must subsidize the private investors' risks through different strategies. Despite the affordability crisis, which has been furthered by the state's austerity measures on affordable housing production and housing allowances, the city persists on increasing property values in the regeneration neighborhoods. The paper thus concludes that by holding onto the narrative of social mix as a corrective anti-segregation measure, the city in fact risks legitimizing instead of challenging urban inequality.

Architecture as the Dominant Narrative of Urban Future-Making

Mehmet Ali Gasselöglu

In the aftermath of urban disasters, architecture often emerges as a leading voice in narrating collective recovery and imagining future possibilities. Positioned as a transformative force, architectural discourse frames reconstruction not only as a technical task but as a moral and cultural responsibility. These narratives, however, are not neutral; they shape how communities relate to place and to each other. Despite the prevalence of well-intentioned architectural discourse in post-disaster settings, little attention has been paid to how such narratives may obscure power dynamics, silence alternative practices, or manipulate public perception under the guise of benevolence. This raises critical questions about the ideological work of architectural storytelling and its impact on spatial justice and urban attachments.

This study aims to examine the manipulative capacity of architecture by analyzing its narrative strategies in the reconstruction process of Hatay, Türkiye, following the 2023 earthquakes. Using Critical Discourse Analysis (CDA), it focuses on public texts, images, and statements from institutions, architects, and design actors. The analysis identifies three key discursive strategies: legitimation, trust-building, and hope generation. The findings reveal that architectural discourse, while appearing inclusive and participatory, often reconfigures urban belonging by reinforcing hegemonic visions of the future and marginalizing local voices. These narratives not only shape public perception but also justify interventions that may undermine existing social structures.

By unpacking the narrative dominance of architectural discourse, this study contributes to broader debates on urban conflict, representation, and the politics of future-making. It invites a critical reflection on how architecture mediates belonging and power in contested urban Landscapes.

Exploring the Potential for a Collective Turn in Planning Theory

Aino Hirvola, Aalto University

Agonistic planning theory, rooted in Chantal Mouffe's (2000, 2013) agonistic pluralism, emphasizes disagreement and contestation as vital for addressing structural inequalities. Yet, its focus to perpetual dissent lacks mechanisms for concrete political transformation. This paper reassesses agonistic planning through Ernesto Laclau's (2005) populism theory, which

shares key principles with agonism but has been largely overlooked in planning discussions. Combined with Laclau and Mouffe's (1985) hegemony theory, it offers tools for understanding how collective political agency can emerge in contested planning contexts.

Exploring the dynamics of 'opening' and 'closure', the paper argues that systemic change requires both creating space for contestation and consolidating it into decision-making.

The idea of hegemony provides a conceptual tool for understanding closure, presenting the "theory of the decision taken on an undecidable terrain" (Critchley and Marchart, 2004).

Laclau's logic of populism, in turn, offers a concrete mechanism for achieving this. Closure, rather than being opposed to openness, is reframed as its necessary complement – an essential part of translating dissent into legitimate decisions in planning.

A four-step framework is introduced to balance these dynamics by showing how collective will formation evolves across different levels of planning:

1. Opening at the level of everyday politics – Initial struggles emerge around particular planning issues.

2. Opening at the level of meanings and identities – Disputes escalate as planning issues gain broader political significance, transcending their original purpose.

3. Closure at the level of meanings and identities – Temporary fixation of meanings leads to collective identities.

4. Closure at the level of everyday politics – The reconfigured social order influences planning decisions.

This framework reconciles planning's transformative goals with decision-making needs. It refines planning democracy by highlighting how decisions are shaped by hegemonic formations. Integrating populist logic enhances reflexivity, shifting citizen participation from individual input toward collective political agency capable of challenging established power structures.

Temporalities of Closure in Urban Planning Conflicts

Veikko Eranti, University of Helsinki

Anna Zhelnina, Utrecht University

To understand temporality and power of citizens in urban planning and development processes, we need to understand how closure is achieved. We define closure as the moment when active contestation against a particular planning decision ends. The temporal and democratic nature of urban planning and development thus give possibilities of using temporal power over closure to the hands of social movements and citizens. To show how these ideas work in practice, the paper presents three literature-based vignettes: in Helsinki, activists were able to deny closure for a decision to construct housing on Malmi Airport for decades, in St. Petersburg, already constructed buildings had to be lowered because citizen activism, and in New York, even if Pennsylvania Station was demolished, legacy of the conflict over its preservation led to re-writing of the city's historical preservation policies, never allowing the case to be fully closed.

Sessio 6b

Feminists versus Monuments? From protests to anti-monuments in Mexico City

Fernando Gutiérrez

The paper examines the role of heritage spaces and monuments in Mexico City's historic centre during ongoing feminist mobilisations. Feminists have claimed that the Mexican government is more concerned about protecting monuments and urban heritage than acting to prevent gender-based violence and femicide. The research shows how activists have sought to commemorate women who have suffered from violence and crime. By occupying symbolic historic spaces and, in some cases, damaging monuments, feminists have also established what they call anti-monumentas and demanded actions and solutions from the state. The paper demonstrates that implementing urban policies has not undermined the political functions of historic public spaces in Mexico City. Instead, feminist movements have adapted, reflecting how politics, memory and public space continuously intertwine during demonstrations.

Urban lifewor(l)ds: storytelling, community, and narrative repair

Hanna Musiol

This talk focuses on narratives and urban infrastructure as co-constitutive modalities of community- and urban space-making, destruction, repair, and futurescaping. While urbanists often reach for fiction to find words for unspeakable apocalyptic or utopian futures, all fractured cities come from words – budget documents, philosophy, developmentalist fiction, or grotesque patriarchal blueprints alike – as much as steel, cement, or glass. It is, of course, particular networks of narrators, capital and power, financial speculation rather than speculative fiction, that make a story into a segregated community, or a migrant children's detention center. And yet, stories *matter* and can *matter* the city, more equitably, caringly, too. This talk will tribute marginalized but not marginal urban bodies, often untethered to capital, but all demanding space, oxygen, and a “right to co-existence” in often “uninhabitable” urban spaces (Holmes; Simone). It will showcase several communal, public and intimate urban story-making and -sharing actions—participatory utopian fiction co-writing, polylingual poetic recitations, marathon readings, Indigenous and migrant listening zones, street orature, and speculative street theatre—bringing grassroots storytelling ensembles together to model urban repair. “Urban Lifewor(l)ds” concludes with a reflection on grassroots storytelling as a “vital sign” of urban wellbeing (Varghese) in situations of protest, conflict and collaboration, and point to these narrative practices of sharing that involve local and transient, Indigenous, queer, migrant, classed and raced storytellers, as architecture and pedagogies of caring, non-necrotic, communal urban futuring.

Climate Adaptation through Co-Creation?! - A qualitative study on the success factors of climate-adapted (re)design of public spaces in the city of Cologne

Katharina Reusteck

Anthropogenic climate change poses a threat to cities and the coexistence in them. Scientists have long warned that extreme weather events will increase and pose major challenges to urban co-existence (UNDP 2020, IPCC 2023). To meet these challenges, cities must be designed to be climate resilient. This task cannot and should not be taken on by the municipalities alone but requires co-creative cooperation between public authorities and civil society actors from which both sides benefit (Uittenbroek et al. 2019).

Public spaces characterize the co-existence of city dwellers in many ways and are a mirror of social developments and negotiation processes; are we planning them for cars or for people? As a place to stay or as a transit space? (Koch et al. 2024). They are subject to high utilization pressure as well as conflicts and must reconcile many different demands. At the same time, these spaces, especially in densely populated inner-city locations, are highly affected by the consequences of anthropogenic climate change (Kuttler et al. 2023).

Five good practice examples of civil society engagement from the City of Cologne are used to analyze what cooperation between civil society and public authorities needs to look like to design climate resilient public spaces. It becomes clear that the civil society urbanists are always closely connected to the spaces in which they are active. They are familiar with the conflicts that arise there, as well as the strengths and weaknesses of these spaces.

The findings are summarized in the form of twelve conditions for success. On one hand, they serve to empower civil society and, on the other hand, to clarify the responsibility of public actors. Ultimately, the findings underscore that only through joint efforts and an experimental mindset a climate-resilient City can emerge, one that meets the needs of its inhabitants and fosters a city worth living in for all.

A place of hope and loss: narrating Komi belonging and out-of-placeness in the city

Maria Fedina, doctoral researcher, University of Helsinki

Urban areas have been focal points of contention in research concerning indigenous communities. Due to their connections with colonial histories, cities—and, by extension, urban indigenous populations—have often been regarded as less legitimate. In my research, I argue that juxtaposing cities against the indigenous realm and labeling urban areas and urban indigenous individuals as lacking authenticity is problematic, particularly as indigenous populations are experiencing rapid urbanization.

In my doctoral research, I examine the connections between place, belonging, and language and their role in shaping indigeneity in urban settings. My study focuses on the Komi people, an indigenous Finno-Ugric ethnic group, and is geographically centered in Syktyvkar, the capital of the Komi Republic in northern Russia. My study integrates several methods and data sources, ranging from conversational data collected during

ethnographic fieldwork to analyses of official documents.

Syktvykar is the oldest and largest city in the Komi Republic. It is also home to the biggest urban Komi community, with a quarter of all urban residents self-identifying as Komi. In my presentation, I explore how the city is being narrated as a site of both hope and loss for the Komi population. Additionally, I investigate the role of stereotypes in framing the perceived out-of-placeness of the Komi people in urban areas and examine how such stereotypes are both reinforced and challenged by Komi urbanites themselves.

Elonkirjon kaupunki - vaihtoehtokaavoja kaupunkiluonnon puolesta

Seela Pentikäinen, Elonkirjon kaupunki

Cecilia Aintila, Elonkirjon kaupunki

Elonkirjon kaupunki -hankkeessa teemme tulevan kahden vuoden aikana vaihtoehtokaavoja eri kaupunkimetsäkiista-alueille Suomessa. Teemme työtä yhdessä paikallisten asukkaiden ja aktivistien kanssa, tavoitteena esittää vaihtoehto kaupunkien ja kuntien suunnitelmille, joissa metsää kaadetaan rakentamisen tieltä. Kohteiden kartoittamiseksi pidettiin avoin haku helmikuussa 2025. Ensimmäisellä kierroksella vaihtoehtokaavakohteiksi valikoitui Pieni Neulamäki Kuopiossa, Kumpulän vaahterametsä Helsingissä ja Lehtivuori Lempäälässä.

Vaihtoehtokaavat tuotetaan asukkaiden vaikuttamistyön rinnalla, keskustelun apuvälineeksi. Kaavat esitellään kuntien poliitikoille, kaavoittajille ja medialle. Emme odota vaihtoehtokaavojen vastaanoton olevan yksiselitteisesti positiivinen ja läpimenevä. Ajatellaan kuitenkin, että vaihtoehtojen konkreettinen esittäminen edesauttaa argumentointia metsien säilyttämiseksi!)

Sessio 7: Päästöjen muutos kaupunginosatasolla ja muutoksen narratiivit – 90 min

Eino Rantala, eino.rantala@ekosto.fi (Ekosto Oy)

Otso Valta, Avoin ry

Eero Ahonala, Lauttasaari-Seura

Ilmastoviisas kaupunkisuunnittelu: kustannustehokkaimmat tavat vähentää ilmastopäästöjä kaavoituksen ja kaupunkisuunnittelun keinoin Järvenpäässä

Samuli Sivonen, Sitowise

Järvenpään tavoitteena on olla hiilineutraali 2035 mennessä sekä päästötön ja jätteen, kestävän kulutuksen kaupunki 2050 mennessä. Järvenpään kaupungilla oli käynnissä 1.11.2023–15.9.2024 Ilmastoviisas johtaminen ja suunnittelu -hanke, jota ympäristöministeriö rahoitti Kuntien Ilmastoratkaisut -ohjelmassa. Osana hanketta laadimme selvityksen, missä tunnistimme vaikuttavimmat ja kustannustehokkaimmat keinot ja osa-alueet ilmastopäästöjen hillinnän näkökulmasta kehittyvän keskustan kontekstissa.

Ilmastovaikutusten arviointia tehtiin pääasiassa Sitowisen Planect-ohjelmistolla laskien ja niitä täydennettiin tutkimuskirjallisuuden sekä asiantuntija-arvioiden avulla. Työssä pyrittiin arvioimaan ilmastotoimien merkittävyyden lisäksi myös toimien kustannusten suuruutta, kustannusten kohdentumista sekä takaisinmaksuaikaa. Selvitys antaa osviittaa siitä, millaisilla kaavoitus- ja kaupunkisuunnittelutoimilla voidaan kustannustehokkaasti vähentää ilmastopäästöjen syntymistä ja minkä toimenpiteiden tarkempaan selvittämiseen olisi kaupungeissa viisasta keskittyä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Taloyhtiöiden hiilineutraaliuskertomukset

Mikael Hilden, Hiilineutraali Lauttasaari

Helsingissä Lauttasaari-Seuran hanke ”Hiilineutraali Lauttasaari 2030” on asettanut hiilineutraaliuden kaupunginosan tavoitteeksi. Rakennukset ja asuminen ovat tavoitteen kannalta tärkeitä, sillä ne tuottavat merkittävän osan kasvihuonekaasupäästöistä. Mutta miten vähentää päästöjä? Useimmat toimet vaativat isoja investointeja, ja osakkaiden on oltava halukkaita panemaan rahojaan niihin. Päätösten tueksi tarvitaan kertomuksia hyödyistä. Monet lauttasaarelaiset taloyhtiöt ovat olleet edelläkävijöitä siirryessään maalämpöön. Taloyhtiöt, jotka ovat irtautuneet kaukolämmöstä ja käyttävät mahdollisimman päästöttömästi tuotettua sähköä lämpöpumppujen pyörittämiseen, ovat vähentäneet hiilijalanjälkensä merkittävästi. Tätä voitiin myös havainnollistaa hankkeen taloyhtiökohtaisella laskurilla. Motiivina on myös ollut säästäminen energiankustannuksissa. Suurimmalle osalle saaren rakennuskannalle ei ole ollut käytettävissä muita yhtä vaikuttavia keinoja.

Siirtymisestä maalämpöön on syntynyt vallitseva kertomus: tulee irtautua kaukolämmön luonnollisesta Helen-monopolista ja samalla säästää rahaa. Taustaoletuksena on, että kaukolämmön

kustannukset nousevat koko ajan ja näin maalämpöinvestoinnit maksavat itsensä entistä nopeammin takaisin. Tämä vallitseva kertomus kuitenkin johti myös maalämpömarkkinoiden ylikuumenemiseen, mikä söi ratkaisun kannattavuutta. Kertomukseen kuuluu lisäksi sähkön hinnan vuoristoradan hyväksyminen.

Yhden dominoivan kertomuksen varassa eläminen on aina riskialtista, sillä se voi olosuhteiden muuttuessa johtaa umpikujaan. Lisäksi se passivoi niitä taloyhtiöitä, joilla sijaintinsa tai muun syyn takia ei ole mahdollisuuksia investoida maalämpöön. Siksi on hyvä, että on syntymässä uusia kertomuksia. Merkittävin muutos on Helenin kaukolämmön päästökertoimien dramaattinen pudotus (-60 % vuodesta 2024 vuoteen 2026, tavoite olla hiilineutraali 2030). Lisäksi kaukolämmön hinnannousu näyttää taittuneen. Kiinnostava lisä tähän kertomukseen on se, että kaukolämpöjärjestelmällä on suuren kokonsa vuoksi erinomaiset edellytykset tasata sähköjärjestelmää vaivaavia hintapiikkejä, mutta se vaatii myös taloyhtiöiden osallistumista joustoon aikaansaamisessa. Joustavuuden toteuttaminen nousee näin tärkeäksi uusissa hiilineutraaliuskertomuksissa. Joustavuuden mittaamista tulisi myös kehittää osaksi energiankäytön seurantajärjestelmää.

Energiakartta – Taloyhtiöiden päästöjen laskenta ja havainnollistaminen

Otso Valta, Avoin ry

Energiakartta on Avoin ry:n EAKR-hanke, jossa kehitetään digitaalinen, maksuton verkkopalvelu tukemaan energiatehokkuuden ja hiilineutraaliuden parantamista aluksi erityisesti Uudenmaan alueella. Palvelu auttaa taloyhtiöitä, isännöitsijöitä ja kaupungeja suunnittelemaan energiaremontteja ja seuraamaan päästövähennyksiä EU:n taksonomian ja avointen energiamallien mukaisesti.

Käyttöliittymä hyödyntää avointa rakennus- ja energiatietoa, avoimia energiamalleja, ja sen suunnittelussa ja pilotoinnissa ovat mukana mm. Helsingin ja Porvoon kaupungit, Suomen ympäristökeskus, HSY, ARA ja Helsingin kaupunginosayhdistykset.

Hankkeessa kehitetään ja pilotoidaan palvelu inklusiivisesti, käyttäjätestauksen ja koulutuksen kautta. Hanke toteutetaan 1.10.2024–1.12.2026, ja sen tuloksena syntyy avoimen lähdekoodin työkalu, joka skaalautuu kansalliseen käyttöön ja auttaa konkretisoimaan ilmastotavoitteita käytännön tasolla.

Päästöjen vähentämisen painopisteen muutos Maunulassa

Hannu Kurki, Maunula-Seura

Helenin Hanasaaren ja Salmisaaren hiilivoimaloiden sulkeminen kaukolämmön lähteinä siirsi Helsingissä päästöjen vähentämisen toiminnan painopisteen liikenteen päästöihin. Enää ei maalämmön rooli päästöjen vähentämisen kannalta ole niin merkittävä kaupunginosissa. Sillä voi olla toki vaikutusta taloyhtiöiden talouteen.

Valtuustokaudelle 2021-2025 Helsingin hiilineutraaliustavoitetta aikaistettiin viidellä vuodella: Hiilineutraali Helsinki 2030. Tavoitteen toteuttaminen pakotti kaupungin muuttamaan kesällä 2022

toimintatapaansa Top down malliseksi ja keskittymään kolmeen tavoitteeseen: rakennusten, rakentamisen ja liikenteen päästöjen vähentämiseen. Samalla kaupunki luopui Ilmastovahti-järjestelmänsä käytöstä.

Päästöjen laskenta on vähentämisessä keskiössä. Mitataanko päästöjä niiden lähteistä vai kulutuksesta? Tähän asti päästöjen paikalliset lähteet ovat dominoineet laskentaa. Syke julkaisi laskelmat kuntien kulutusperäisistä päästöistä ensimmäisen kerran tammikuussa 2023. Lauttasaari ja Maunula ovat toimineet pilottikaupunginosina Suomen ympäristökeskuksen koordinoimassa Canemure-ohjelmassa hankkeella Canemure Lauttasaari-Maunula. Hankkeessa haluttiin ymmärtää kaupunginosan roolia päästöjen vähentämisessä. Kaupunginosilla on omat kommunikaatiojärjestelmänsä ja ne muodostavat mallinnettavan systeemin. Lauttasaaren ja Maunulan yhteistyö päästöjen vähentämisessä käynnistyi OmaStadi-haussa lokakuussa 2020.

Ehdotuksen Hiilineutraalit kaupunginosat ideana oli mahdollistaa innovatiivinen Bottom up -toiminta kaupunginosissa kehittämällä päästöjen laskentaa ja vertailua kaupunginosien ja taloyhtiöiden välillä. Tavoitteena jatkossa on kehittää laskentaa asumisen ja liikkumisen päästöjen osalta. Tähän asti painopisteenä on ollut kerrostalojen ja rivitalojen siirtyminen maalämmön käyttöön. Samalla on asennettu aurinkopaneeleja ja panostettu lämmön talteenottoon. Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helkaan kuuluu 68 jäsenjärjestöä, joiden suhdetta päästöjen vähentämiseen voidaan arvioida. Vertailun avulla voidaan tunnistaa ääripäiden kautta päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia ja ratkaistavia ongelmia asenne- ja toiminnan tasolla.

Sessio 8: Narratives of urban coexistence – 90 min.

Anna Sofia Suoranta, Doctoral Researcher, Tampere University, anna.suoranta@tuni.fi

Ebru Sevik, Doctoral Researcher, Tampere University, ebru.sevik@tuni.fi

Coexisting Through Story: Community-Led Narratives and the Plural Urban in Kilburn

Francesca Murialdo, Middlesex University

This paper explores Kilburn Museum Lab (KML) as a participatory, community-driven cultural project that surfaces plural urban narratives in one of London's most demographically diverse neighbourhoods. Through co-creation, storytelling, and design activism, KML investigates how communities narrate urban coexistence in the face of increasing displacement, cultural fragmentation, and contested belonging. KML emerged from collaborations between artists, academics, business and local residents, culminating in a nomadic 'museum' exhibition shaped by personal stories, photographs, and other tangible and intangible artefacts. By focusing on everyday experiences and lived attachments to Kilburn, the project foregrounds the complex, interwoven identities of a space shaped by migration, marginalisation, and resilience. Participants across age, class, and cultural backgrounds contributed to the cultivation of such collective memory—challenging both institutional authority and reductive narratives of place. KML offers a lens into how urban coexistence is not a given, but a negotiated, uneven, and continually redefined process. It examines how some voices are routinely silenced in dominant urban discourses, and how participatory design can serve as a method to hold spaces for these voices. The project raises critical questions around whose experiences are legitimised and evaluated in a society, how intersectional inequalities shape narrative visibility, and what tools we have to support more inclusive urban storytelling. As a case study, KML contributes to broader debates about methods for unpacking urban coexistence. It suggests that cultural and visual storytelling, when grounded in community participation, offers a powerful route toward mutual recognition, affective connection, and social resilience in increasingly polarised cities.

Safe Spaces at the Intersection of Physical Environments, Social Factors, and Power Structures

Iris Andersson, Aalto University

Fear impacts the quality of life and the use of space. Safety is essential for a sustainable city; safe mobility should be recognised as a human right. Transportation nodes, particularly railway stations, often evoke heightened fear, making them central to my PhD research in architecture. The study explores how physical environments, socio-psychological and socio-demographic factors, and power structures intersect in the spatial experience of safety or fear. It introduces an intersectional perspective to architectural discourse and practice, emphasising the importance of inclusivity.

Intersecting narratives of perceived safety

The safety of railway stations is not limited to one discipline; thus, it requires a multidisciplinary and ethnographic approach. Ethnographer Sarah Pink (2009) emphasises that in a sensory ethnographic approach, the researcher participates in the production of space, and the knowledge of the body is intertwined with the material and social world, power structures, memories, and future expectations. The study employs ethnographic methods such as field observation through painting, multi-exposure photography, and writing, alongside a survey and interviews with users of Helsinki Central Station. The survey highlights that other users of the space primarily influence perceptions of safety and insecurity. The presentation will analyse field observations and survey responses concerning intersecting narratives of perceived safety, examining experiences through the lenses of gender, place of birth, and varying levels of safety, insecurity, and avoidance. The presentation moves through the physical space together with the different users of the station

Collaborative Housing as a Semi-Public Medium for Socially Inclusive Neighbourhoods? - Examples from Hamburg, Germany

Inga Strauss, University of Helsinki

Collaborative Housing is gaining popularity as a housing alternative, where residents can selfmanage their property and secure affordable rents through non-speculative ownership structures. After some escalated conflicts with squatters in the 1970s, the German city-state of Hamburg has decided to support collaborative housing projects through a municipal agency that manages lot allocation to new collaborative group building projects. The city sees additional advantages in this housing type: Collaborative housing projects sometimes offer 'semi-public' community spaces or services for the whole neighbourhood and thus create an anchor to neighbourhoods with high levels of turnover. However, these projects are often so overwhelmed with their complicated management structures that their actual influence on their surrounding neighbourhood might not live up to the socially inclusive narrative that they offer. In March 2025, I conducted 11 semi-structures in four different collaborative housing projects within Hamburg, as well as expert interviews with consultancies, city officials and scholars involved with collaborative housing projects. My aim was to analyse whether the semi-public spaces of these projects can build 'bridging' social capital (Putnam 1989) in the whole neighbourhood. In other words: Can collaborative housing offer a model of 'good neighbouring' (Fromm 2012) in new or older neighbourhood and what kind of resources do they need for establishing contact with the wider neighbourhood? How could bridging social capital even be understood in their case? In cities faced with segregation tendencies and spiking housing prices, alternative housing models might offer new paths to understand sense of community in the city.

Who do we plan for? Municipal planning through the feminist urbanism lens in Copenhagen, Helsinki, Oslo, and Stockholm

Linda E. Karjalainen, Aalto University, Finnish Environment Institute

Dominic Stead, Aalto University

Maija Faehnle, Finnish Environment Institute

Hege Hofstad, Oslo Metropolitan University

Presenter: Linda E. Karjalainen

Linda E. Karjalainen Abstract: Cities are neither inherently equitable nor inclusive places. European and North American cities continue to pay homage to the historically technocratic roots of male-dominated urban planning¹ with a preference for technical problem solving and quantitative variables^{2,3}, and the male experience by default^{4,5}. To overcome the persisting biases in urban planning and design, the voices and lived experiences of more diverse citizen groups – marginalised in urban spaces and planning – must be amplified⁶. This can be achieved by utilising feminist urbanism (with its embedded intersectionality constituent) as a frame for analysis^{4,6}. So far, academic attention towards citizen diversity in spatial policies has been limited, hence in this paper, we recentre municipal urban planning within the Nordic context by posing the following research question (RQ): Who is represented and included in urban planning in Copenhagen, Helsinki, Oslo, and Stockholm? We combine qualitative content analysis of municipal masterplans with semi-structured expert interviews amongst local actors that specialise in inclusive planning practices or represent specific citizens groups.

Our exploration – spanning from static representation towards active inclusion – (1) finds marginalisation of specific citizen groups, (2) detects tension between holistic and meaningful engagement, (3) demonstrates successful inclusive practices, and (4) uncovers the need to develop accountability and data management in municipal planning to shift towards more socially just cities. Our outcomes importantly resonate with Fincher and Iveson⁷, who call for a shift in focus away from merely revealing injustices and rather towards policy directions and practices that have created just outcomes for different citizen groups to better harness the “hope residing in cities” (p. 240).

“[Planners] were actually physically holding hands with, [e.g.,] physically impaired people, visually impaired people [and] walking through open spaces, understanding with their own body, [and] not reading it from a document but actually experiencing it with this instance. [I've] seen and experienced people's sort of 'aha' experience with that kind of approach. I think the focus is there, accepting all development of our cities as a learning process for all sides.” (Copenhagen, co-creation)

“...we know that the people who are working in the municipality with planning, the people who are occupying these positions as city architect or urban planners and architects [---] are typically pretty homogenous. [That's] of course why it matters to think about representation through data and engagement methods. Because you cannot assume that all the varied lives that actually live in the city and who we say we want to design for, we don't have such a variety of experiences represented amongst just the people who sit and actually design and make policy. [So] we need to engage local

lived experiences if we want to inform design and policy in a way that actually makes better cities that work for everyone.” (Copenhagen, urban belonging)

“There are very few facilities that accommodate for young girls. And you can see when there are specific days at this skateboarding hall, when it's the girls' night it's full, but the other days of the week it's not. There are unintentional biases and unintentional exclusionary systems in a lot of [activities], or opportunity to be active [---]. [The] reception of it was of course both ‘this is really great’ and also absolutely horrifying, the type of things that often older men write [about] how exclusionary this is. [---] well, there are already over 30 skateparks in Copenhagen, imagine if you were to design 30 public spaces for any other user group, [like] 30 new public spaces for seniors in Copenhagen, they're 25 percent of the population, skateboarders do not make up 25 percent of this population. Or the same if you were [to] do 30 new public spaces focusing on teenage girls, women, or young women, people [would] go crazy and complain about this, but at the same time we see this happening over and over again with these multiuse game areas, skate parks, [and] activity playgrounds.” (Copenhagen, inclusive planning)

References

- 1) Hendler, S., Hendler, S., & Markovich, J. (2017). I was the Only Woman. *Women and Planning in Canada*.
- 2) Pearsall, H., & Pierce, J. (2010). Urban sustainability and environmental justice: Evaluating the linkages in public planning/policy discourse. *Local Environment*, 15(6), 569–580.
- 3) Schwanen, T. (2018). Towards decolonised knowledge about transport. *Palgrave Communications*, 4(1), 1–6.
- 4) Dutton, J., Tomaselli, C., Koshy, M., Agnello, K., Johnston-Zimmerman, K., Morphet, C., & Horwood, K. (2022). *Feminist Planning and Urbanism: Understanding the Past for an Inclusive Future*. https://doi.org/10.1007/978-3-030-51812-7_22-2
- 5) Kern, L. (2021). *Feminist city: Claiming space in a man-made world*. Verso Books.
- 6) Pojani, D. (2022). *Alternative planning history and theory*. Routledge London. 7 Fincher, R., & Iveson, K. (2012). Justice and Injustice in the City. *Geographical Research*, 50(3), 231–241. <https://doi.org/10.1111/j.1745-5871.2011.00742.x>

Politics of Urban Encounters: Agnès Varda’s Architectural Essay Films and the Spatial Narratives of Coexistence

Aygen Erol Çakır, Istanbul Technical University

Pelin Dursun Çebi, Istanbul Technical University

Urban space is not merely a built environment but a contested terrain shaped by power, memory, and everyday negotiations. In dominant spatial narratives, marginalized communities and alternative ways of inhabiting the city are often rendered invisible. This paper explores Agnès Varda’s architectural essay films as a methodological tool for uncovering these hidden geographies and rethinking urban coexistence. Through *Faces Places* (2017), *The Gleaners and I* (2000), *Daguerreotypes* (1976), and *Mur Murs* (1981), Varda captures the everyday lives of those at the periphery—street vendors, migrant workers, artists, and gleaners—foregrounding themes of spatial

justice, belonging, and memory. Her essayistic approach, blending documentary, personal reflection, and visual poetics, constructs a cinematic space where coexistence is constantly negotiated through encounters, gestures, and shared stories. Techniques such as montage, voiceover, and participatory engagement disrupt conventional urban imaginaries, revealing the politics of visibility and exclusion in the city. By situating Varda's work within feminist and post-structuralist spatial theories, this study argues that architectural essay films provide a radical methodology for exploring urban coexistence. Ultimately, this research advocates for essayistic filmmaking as a critical tool for reimagining urban life beyond dominant spatial hierarchies, emphasizing relationality, care, and resistance in the everyday production of space. Keywords: architectural essay film, urban coexistence, Agnès Varda, spatial justice, cinematic resistance

Sessio 9: Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys: kestävän kehityksen narratiivit kaupunkialueiden kehittämisessä – 90 min

Emilia Rönkkö, Oulun yliopisto, arkkitehtuurin yksikkö (emilia.ronkko@oulu.fi),
Eevi Juuti, Oulun yliopisto, arkkitehtuurin yksikkö (eevi.juuti@oulu.fi)

Kiinteistökehittämisen ja kulttuuriympäristön suojelun diskurssit ja narratiivit

Paula Julin, FT, arkkitehti, projektipäällikkö, asemakaavoitus, Jyväskylän kaupunki:

Tuoreessa väitöskirjassani (Julin 2025) tutkin kaupunkisuunnittelussa esiintyviä diskursseja, joilla perustellaan kulttuuriympäristön suojelun ja kiinteistökehittämisen keskenään ristiriitaisia tavoitteita. Diskurssit voi ymmärtää erilaisia maailmankatsomuksia heijastaviksi puhe- ja ajattelutavoiksi. Ne pyrkivät tyypillisesti kilpailemaan keskenään valta-asemasta. Narratiivi taas on yksi diskurssin muoto tai rakenneosia; monet tutkimuksessani tunnistamistani diskursseista sisälsivät narratiiveja, joiden avulla eri toimijat oikeuttivat toimintaansa ja tekivät tapahtumia ymmärrettäviksi. Paul Ricoeurin mukaan yksilöt ja yhteisöt rakentavat identiteettiään narratiivien varaan (Ricoeur 1988, 247). Sisäistetyt tarinat ohjaavat ihmisiä heidän suunnitellessaan omaa toimintaansa ja tulkitessaan toisten toimintaa (Polkinghorne 1988, 135).

Väitöstutkimuksessani havainnollistin kaupunkisuunnittelussa kohtaavia erilaisia ajattelutapoja 2010-luvun kasvukeskuksille tyypillisen kiinteistökehityshankkeen, Tikkurilan kirkon korttelin, avulla. Analysoin hankkeen aikana syntyneitä julkisesti saatavilla olevia asiakirjoja kriittisen diskurssianalyysin ja argumentaatioanalyysin menetelmin. Koska kehittämiseen ryhtynyt maanomistaja oli seurakunta, jonka päätöksenteko oli julkista, aineisto avasi harvinaisella tavalla myös kehittäjäosapuolen ajattelua. Hankkeen lopputuloksena tehokkaan uudisrakentamisen tieltä purettiin 1950-luvulla rakennettu suojeltu kirkko ja kaksi nuorempaa seurakunnan omistamaa rakennusta. Tapauksessa esiintyvissä diskursseissa ja narratiiveissa keskeinen teema on siten purkaminen ja sen oikeuttaminen tai vastustaminen.

Esitelmässäni tarkastelen tutkimuksessani tunnistamiani, kestävyuden eri ulottuvuuksia painottavia diskursseja ja niiden sisältämiä narratiiveja. Diskursseista vahvimpia olivat *uusliberalistinen kaupunkikehitysdiskurssi ja taloudellisuuskurssi*, jotka korostivat talouden ja kilpailukyvyyn tarinoita. Kaupunkisuunnittelussa hallitseva *kaupunkirakenteen tiivistämiskurssi* yhdisti tehokkuuden ekologiseen kestävyYTEEN ja resonoi edellisten kanssa. *Sisäilmadiskurssi ja käyttökeltomuuskurssi* koskettivat tunteita ja tekivät tapahtumat suurelle yleisölle ymmärrettäviksi. Ne oikeuttivat purkamista ja vapauttivat rakennuksen omistajan kunnossapidon vastuusta. Purkamista vastustaneet kulttuuriympäristöviranomaiset nojautuivat perusteluissaan *auktorisoituun perintödiskurssiin*, joka korostaa asiantuntijoiden ja hallinnon narratiiveja. Tutkimukseni perusteella kulttuurinen kestävyys tulisi integroida tiiviimmin kestävän kaupunkikehittämisen muihin näkökulmiin.

Lähteet

Julin, Paula. 2025. *Tarkoitus pyhittää keinot: Kiinteistökehittämisen ja kulttuuriympäristön suojelun diskurssit 2010-luvun suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa, esimerkkinä Tikkurilan kirkon kortteli*. Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-86-0487-7>.

Polkinghorne, Donald. 1988. *Narrative Knowing and the Human Sciences*. State University of New York Press. Ricoeur, Paul. 1988. *Time and narrative*. Vol. 3. University of Chicago Press.

Dialogisuus ja tarinat sosiaalisesti kestävästä kaupunkisuunnittelusta Vantaalla

Oona Länsisalmi, arkkitehti, asemakaavoitus, Vantaan kaupunki

Vantaa on kaupunki, jota halkoo useat väylät ja radat. Näiden väylien ja ratojen väliin on muodostunut vahvojen paikallisidentiteettien alueita. Aasukkaat kokevat vahvana identiteettinä asuinpaikkansa kuten Korson tai Myyrmäen. Tulevina vuosina Vantaa tiivistyy ja kehittyy erityisesti ratikan varrelle. Vantaan tavoitteena on olla kestävä ratikkakaupunki.

Kaupunkisuunnittelussa käsittelemme paljon ilmastokestävyttä, ja työkaluja sen edistämiseen olemme hyödyntäneet tehokkaasti viime vuosina. Taloudellista kestävyttä arvioimme muun muassa kaavataloustyökaluilla. Mitä työkaluja meillä on paikallisten piirteiden tunnistamiseen kaupungissa etenkin rakennetussa ympäristössä?

Vantaa juhli 50 vuotista juhlavuotta kaupunkina vuonna 2024, samalla käynnistimme uuden arkkitehtuuriohjelman valmistelu. Arkkitehtuuriohjelma toimii työkaluna arkkitehtuurin laadun edistämiseksi sekä kaupunkistrategian tavoitteiden toteuttamisessa. Mitä on vantaalainen arkkitehtuuri? Miten Vantaalla koetaan talot ja niiden väliset tilat?

Arkkitehtuuriohjelman päivittämisessä olemme tunnustaneet tarpeen ideoida uusia toimintamalleja ja kehittää prosessejamme niin, että sosiaalinen kestävyys ja paikallisuus tulisivat entistä näkyvämmäksi arkkitehtuurissa. Erityisesti paikkamuotoilun edistäminen ja olemassa olevien rakennusten hyödyntäminen kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta ovat keskeisiä teemoja. Etsimme keinoja sille, miten voimme ottaa huomioon arkkitehtuurin kehittämisessä mm. segregaatian ja monikulttuurisuuden kysymykset.

Vantaalla haluamme edistää dialogisuutta ja saada esiin erilaisia näkemyksiä kaupunkisuunnitteluun. Erätauko-dialogien avulla voidaan käsitellä vaikeitakin asioita, ja ne sopivat hyvin kaupunkiympäristön suunnittelun haastavien kysymysten käsittelyyn. Tavoitteena on ymmärrys erilaisista lähtökohdista ja mielipiteistä. Vuonna 2024 Vantaalla järjestettiin lukuisia Erätauko-dialogeja erilaisissa tilaisuuksissa ja oppilaitoksissa. Yhteensä 4000 henkilöä osallistui Kotona Vantaalla -dialogeihin ja skidialogeihin kouluissa, ja aineistoa koottiin muun muassa uuden kaupunkistrategian ja arkkitehtuuriohjelman pohjaksi.

Arkkitehtuuriohjelman luonnos valmistuu toukokuussa 2025, ja päivitysten pohjalta valmistelemme valmiin arkkitehtuuriohjelman loppuvuodeksi 2025. Ohjelma tulee ohjaamaan arkkitehtuuria

tulevalla valtuustokaudella. Ohjelma toimii keskustelun avauksena arkkitehtuurin merkityksestä sosiaalisesti kestävästä kaupungin tekemisestä kaupungissamme.

Miten tulevaisuuskuville voidaan rakentaa sosiaalisesti kestävämpää kaupunkiympäristöä?

Case: Sosiaalisesti kestävien asuinkortteleiden tulevaisuuskuvat 2035

Kaisa-Maria Suomalainen, tulevaisuudentutkija ja projektiasiantuntija, Tulevaisuuden tutkimuskeskus

Juuli Huuhanmäki, ennakointitutkija, VTT:

Ilmastonmuutos, väestön ikääntyminen, julkisen talouden haasteet sekä kehittyvät teknologiat lisäävät eriarvoisuutta ja osattomuuden kokemusta kaupunkilaisten keskuudessa. Kehityksen pysäyttäminen edellyttää kaupunkiympäristön eri toimijoilta yhteistä näkemystä sosiaalisesti kestävämmän tulevaisuuden suunnasta sekä konkreettisia toimenpiteitä valittujen kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi.

Sustainable3 Futures Co-Research -hankkeessa toteutettiin osallistava tulevaisuuskuva-prosessi kaupunkiympäristön toimijoiden kestävyystyön tueksi. Sen lopputuloksena valmistui neljä erilaista tulevaisuuskuva ja -narratiivia sosiaalisesti kestävästä asuinkortteleista vuonna 2035.

”Yhteisöllinen ja hyperlokaali” -tulevaisuuskuva korostaa oman lähiyhteisön ja -korttelin merkitystä, jossa omavaraisuus ja lähipalvelut kukoistavat. Yhteisöllisyys ja lähinaapurusto määrittävät asumista, kun luottamus teknologiaan vähenee. ”Reilusti resurssiviisas” käsittelee tulevaisuutta, jossa niukkenevat resurssit jaetaan oikeudenmukaisesti ja asukkaiden roolia asuinalueen kehittämisessä vahvistetaan. ”Kaikille elollisille kestävässä” tulevaisuuskuva asukkaiden hyvinvointi on sidoksissa luontoon sekä muiden lajien hyvinvointiin. ”Autonominen ja hyvinvoiva” kuvaa puolestaan tulevaisuutta, jossa teknologia palvelee asukkaiden yksilöllistä hyvinvointia eri tasoilla ja jossa ihmisen ja teknologian välinen suhde muodostuu sosiaalisesti palkitsevaksi. Tulevaisuuskuvat perustuvat kattavaan toimintaympäristön analyysiin. Rakennetun kaupunkiympäristön asiantuntijoiden osaamista hyödynnettiin tulevaisuussignaaleiden tunnistamisessa ja merkityksellistämässä sekä tulevaisuuskuviin keskeisten muuttujien valitsemisessa.

Tulevaisuuskuvat tekevät näkyväksi eri tavoin sosiaalisesti kestäviä tulevaisuuksia ja muodostavat siten lähtökohdan nykyistä kestävämmän tulevaisuuden rakentamiselle. Tulevaisuuskuviin avulla kaupunkiympäristön toimijat voivat määritellä yhteisiä tavoitteita kestävyystyölle sekä keskustella toimenpiteistä niiden saavuttamiseksi. Tehty työ kannustaa myös sosiaalisen kestävyteen liitettyjen oletusten kriittiseen arviointiin sekä erilaisten mitä jos -kysymysten esittämiseen.

Lähteet:

Beers, P.J., A. Veldkamp, F. Hermans, D. Van Apeldoorn, J.M. Vervoort, and K. Kok. (2010). *Future Sustainability and Images*. *Futures* 42(7): 723–32.

Federley, M., Huuhanmäki, J., Kuusisto, J., Leinonen, A., Nuutinen, M., Paronen, E., Peltonen, E., & Suomalainen, K.-M. (2025). *Rakennettu ympäristö tukemassa sosiaalisesti kestävästä kaupunkielämästä: Malleja, esimerkkejä ja ohjenuoria*. VTT Technical Research Centre of Finland.

Jokinen, L., Mäkelä, M., Heikkilä, K., Apostol, O., Kalliomäki, H., & Saarni, J. (2022). *Creating Futures Images for Sustainable Cruise Ships: Insights on Collaborative Foresight for Sustainability Enhancement*. *Futures* 135: 102873

Mäkelä, M., Karjalainen, J., Parkkinen, M. (2022). Tulevaisuuskuvat: Merkitykset, roolit ja käyttötavat tulevaisuudentutkimuksessa. In H.-K. Aalto, K. Heikkilä, P. Keski-Pukkila, M. Mäki, & M. Pöllänen (Eds.), *Tulevaisuudentutkimus tutuksi – Perusteita ja menetelmiä* (pp. 297–312). University of Turku, Turku School of Economics.

Narratiivikonfliktit suunnittelussa sekä sosiaalisen, kulttuurisen, ekologisen ja taloudellisen kestävyuden toteutuminen esimerkkien valossa

Hannu Kurki, Helkan kaavavaikuttamisen kehittämissuunnitelman vetäjä

Esityksessä tarkastellaan sosiaalisen, kulttuurisen, ekologisen ja taloudellisen kestävyuden toteutumista suunnittelussa esimerkkien kautta. Segregaation torjunta kuuluu sosiaalisen kestävyuden piiriin. Miten eri kestävyuden osatekijät ovat suhteessa toisiinsa ja miten ne painottuvat kaupunkisuunnittelussa liittyen alueiden segregaatoriskien huomioimiseen? Mäkelänkadun jatkeen eli Tuusulanväylän bulevardisointi kaupungin kasvun mahdollistajana tarjoaa mahdollisuuden tarkastella suunnittelun narratiiveja sekä sen narratiivikonflikteja asukasjärjestöjen kesken. Bulevardisointi koskettaa Käpylää, Metsälää, Oulunkylää, Maunulaa ja Pakilaa sekä näiden kaupunginosayhdistyksiä, jotka kuuluvat Helsingin kaupunginosat ry:hyn eli Helkaan. Suunnitteluvaiheiden tarkastelussa ja suunnitteluratkaisujen asteittaisessa kehittämisessä voidaan tarkastella, mitä asioita eri kaupunginosayhdistykset nostavat kommentissaan esille. Moottoritien bulevardisointi mahdollistaa uuden kodin noin 16000 asukkaalle. Vertailun vuoksi Malmin lentokentän rakentamisessa on puhuttu 20000 asukkaasta.

Toisena tapauksena käsitellään Maunulan ja Pohjois-Haagan suunnittelun ja kehittämisen lähihistoriaa 1990-luvun lopulta lähtien ja vertaillaan näiden alueiden vetovoiman kehittymistä ja ”segregaatoriskiä”. Tarkastelussa erityiskohtina ovat näiden asuinalueiden keskusta-alueiden kehittäminen. Kolmantena uutena verrokkialueena mainituille vanhoille alueille toimii Postipuiston alue.

Mainituissa tapaustarkasteluissa suunnittelunarratiivien rakentumista ohjaa hierarkkinen suunnittelujärjestelmä, jossa asioita johdetaan ylemmän tason suunnitteluasiakirjoista seuraavalle tasolle. Yleiskaava on pitkävaikutteisoin narratiivi. Helsingissä yleiskaavoja on tehty vuosina 1992, 2002 ja viimeksi 2016. Seuraavan yleiskaavan valmistelu tapahtuu mahdollisesti valtuuskaudella 2029-2033. Helsingin hiilineutraaliuden tavoitevuosi on 2030, joten seuraava kaupunkistrategia on hiilineutraaliuden kannalta merkittävä. Kaupunkistrategioissa, jotka laaditaan valtuuskausittain, sisältö painottuu narratiivina poliittisten voimasuhteiden mukaan.

Helsingin seuraavan kaupunkistrategian uusi valtuusto hyväksyy elo- syyskuussa. Kolmas keskeinen suunnittelua ohjaava narratiivi on valtuuston hyväksymä Asumisen ja maankäytön toteutusohjelma, joka ohjaa kaupungin kasvua sekä määrittää keinoja segregaation torjuntaan

kaupunki uudistuksen kautta. Esityksen ideana on tarkastella, miten eri narratiiveja käytetään osallistumiseen liittyvässä viestinnässä ja asukasvuorovaikutuksessa.

Sessio 10: Suunnittelun narratiivit ja narratiivikonfliktit – 90 min

Markku Norvasuo, Tampereen yliopisto, markku.norvasuo@tuni.fi

Hannu Kurki, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka

Kaupunkilaisuuden narratiivit Helsingin kaavoituksessa

Joona Jalava, diplomi-insinööri, suunnittelija, Sweco Finland Oy

Kaupunkia suunniteltaessa tuotetaan paitsi fyysistä tilaa, mutta myös merkityksiä ja odotuksia, jotka määrittävät minkälaista kaupunkilaisuutta normalisoidaan, ihannoidaan ja mahdollistetaan. Kaupunkilaisuutta tuotetaan paitsi kaupunkilaisten itsensä puolelta, mutta myös järjestöjen, yhteisöiden ja instituutioiden toimesta puheen ja arvotusten, mutta toisaalta myös tilallisen toiminnan kautta. Kaupunkisuunnittelua ja erityisesti kaavoitusta tarkasteltaessa kaupunkilaisuuden rakentuminen jää kuitenkin usein vähälle huomiolle, vaikka juuri suunnittelussa käytettävän symbolisen ja hallinnollisen vallan yhdistelmä on merkittävässä asemassa kaupunkilaisuuden konstruomisessa.

Esityksessä perehdytään Helsingin kaupungin kaavoituksessa rakentamiin narratiiveihin kaupungista ja sitä kautta kaupunkilaisuudesta. Minkälainen on Helsingin kaupunkisuunnittelussa esiintyvä käsitys hyvästä kaupunkilaisesta ja toivotusta kaupunkilaisuudesta? Millä tavoilla ja mielikuvilla tätä viestitään ja onko suunnitelmissa esiintyvä kaupunkilaisuuden narratiivi hegemoninen vai käykö siitä ilmi käsitteen monimuotoisuus? Minkälaisia tarjoumia suunnitelmissa esitetyt tilat tarjoavat ja tukevatko ne kaupunkilaisuuden monimuotoista rakentamista ja ilmaisemista?

Esitys rakentuu pitkälti viime vuonna valmistuneen diplomityön havaintojen pohjalle ja esityksessä tarkastellaan symbolisen vallan, merkitysrakenteiden ja paikan teorian avulla kaavoituksen vaikutusta hyvän kaupunkilaisuuden käsitteen ja kaupunkilaisten elämien rakentamiseen. Tarkastelussa perehdytään erityisesti Helsingin vuoden 2016 yleiskaavan aineistoihin, sekä yleiskaavan tavoitteita tarkemmin realisoiviin Oulunkylän alueen asemakaavoihin.

Esitys valaisee, että kaavoituksessa esitetty kaupunkilaisuuden narratiivi rakentuu usein urbaanin kuluttajan roolin ympärille ja tätä ylläpidetään pitkälti symbolisella vallankäytöllä. Kaupunkilaisen käsitteen monimuotoisuuden ilmeneminen on vähäistä ja erilaiset kaupunkirakenteet ovat esillä lähinnä toiseutettuina, päänarratiivia vahvistavina sivujuonteina. Kaavoituksen yhteydessä ilmenee myös olemassa olevan kaupunkilaisuuden käsitteen muutosta, joka voi tuottaa syrjäyttäviä kehityskulkuja erityisesti haavoittuvilla esikaupunkialueilla ja heikossa asemassa olevien kaupunkilaisten osalta.

Kilpailevat kaupunkikuvalliset narratiivit Helsinki Garden -hankkeessa

Ranja Hautamäki, professori, Aalto-yliopisto

Suuret kaupunkikehityshankkeet ovat muuttamassa kaavoitusprosesseja sijoittajavetoisempaan suuntaan, mikä näkyy kamppailuna kasvun ja kaupunkikuvan vaalimisen välillä sekä ristiriitoina yksityisten aloitteiden ja julkisen vallan välillä. Esitys keskittyy Helsinki Gardenin, Helsingin Olympiastadionin kulttuuriympäristöön kaavaillun monitoimiareenan suunnitteluprosessiin ja kaupunkikuvan rooliin tässä prosessissa. Tarkastelemme, miten suojelun ja sijoittajavetoisuuden jännitteet ilmenevät prosessissa ja sen kilpailevissa kaupunkikuvallisissa narratiiveissa. Miten kaupunkikuvaa on arvoitettu ja käsitelty päätöksenteossa sekä julkisessa keskustelussa?

Tunnistamme hankkeessa kaksi vastakohtaista diskurssia: kaupunkikehitys- ja suojelunäkökulman, jotka törmäävät arvioitaessa paikan arvoja, hankkeen mittakaavaa ja sopeutumista ympäristöönsä. Keskitymme etenkin kahteen suunnitteluprosessin vaiheeseen: 1) hankkeen sijaintiin ja paikan arvoihin liittyvään keskusteluun hankkeen alussa ja kilpailuvaiheessa ja 2) kaupunkikuvallisen ratkaisun sopivuudesta syntyneeseen konfliktiin kaavoitusvaiheessa ja konfliktin sovitteluyrityksiin arkkitehtisuunnittelun keinoin.

Analyysimme osoittaa, että kaupunkikuva ja rakennushankkeen yhteensovittaminen ympäristöönsä ymmärrettiin kaupunkikehitys- ja suojeludiskurssissa lähtökohtaisesti eri asioina ja erilaisena suunnittelutehtävänä. Suojeludiskurssin lähtökohtana olivat paikkaan kytkeytyvät kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot, jotka nähtiin suunnittelun reunaehtona. Kaupunkikehitysdiskurssissa paikan kaupunkikuvallisia arvoja ja kaupunkikuvan muutosta vähäteltiin ja vedottiin kaupunkikuvaan makuasiana. Suojeludiskurssissa kaupunkikuva nähtiin rakennushankkeen yhteensovittamisena ympäristön arvoihin. Kaupunkikehitysdiskurssissa kaupunkikuva näyttäytyi puolestaan uutena arkkitehtuurina, jolle ei tarvinnut antaa erillistä ohjenuoraa yhteensovittamisen osalta. Toisin kuin suojeludiskurssissa, kaupunkikuvalla ei ollut vahvaa yhteyttä olemassaolevaan ympäristöön vaan se oli rakennukseen liittyvä ominaisuus, johon vastattiin kilpailulla ja myöhemmin arkkitehtuurin laatua koskevilla kaavamääräyksillä.

Hankkeen mittakaava, joka oli suojeludiskurssin kritiikin ytimessä, näyttäytyi kaupunkikehitysdiskurssissa lähinnä sijoittajalle olennaisena talouskysymyksenä, mikä kiteytyi etenkin maanpäällisissä, asumiselle ja tuottaville toiminnoille soveltuvien neliöiden vaatimuksessa. Analyysimme osoittaa, että Helsinki Garden on osa urheilu- ja liikuntahankkeiden avulla tehtävää sijoittajavetoista kaupunkikehitystä, jossa varsinainen ydin on tuottavassa asuin- ja liikerakentamisessa ja jossa kaupunkikuva jää kasvun tavoitteen jalkoihin.

Havainnekuvien maaginen realismi suunnittelun visuaalisen tarinankerronnan keinona

Jenni Kuoppa, Tampereen yliopisto

Markus Laine, Tampereen yliopisto

Asko Lehmuskallio, Tampereen yliopisto

Helena Leino, Tampereen yliopisto

Kaupunkisuunnittelussa ja -kehittämisessä vaikuttavia tulevaisuuskuvia luovat narratiivit koostuvat paljolti erilaisista visualisoinneista. Visuaalisella tarinankerronnalla onkin merkittävä rooli kaupungeissa tapahtuvan muutoksen ohjaamisessa, ja esimerkiksi digitaaliset renderöinnit herättävät paljon keskustelua. Kaupunkitutkimuksessa on tunnistettu, kuinka niiden avulla voidaan

kehystä ja ohjata kaupunkikehityshankkeista käytyjä keskusteluja, ja vakuuttaa eri toimijoita suunnitelmien houkuttelevuudesta ja toteuttamiskelpoisuudesta (mm. Degen & Rose, 2022; Houdart, 2008; Raento, Leino, & Laine, 2021).

Usein renderöintejä koskeva kriittinen keskustelu ja analyysi on kuitenkin keskittynyt melko yksipuolisesti niiden käytön varjopuoliin, ja erityisesti siihen, kuinka houkuttelevilla kuvilla luodaan tyhjiä lupauksia ja harhaanjohtavia käsityksiä suunnitelmista, jotka eivät tule koskaan toteutumaan kuvien näyttämällä tavalla. Kuvat nähdään lähinnä markkinointivälineinä. (mm. Groulx & Lewis 2017; Kayalar & Uluğ, 2024; Sheppard, 2001) Kriitikki nojaa pitkälti renderöintien fotorealistiseen tyyliin ja esitystapaan, joka johdattaa katsomaan kuvia fyysisen todellisuuden suorina esityksinä.

Esityksessämme pyrimme tuomaan renderöintejä koskevaan kriittiseen keskusteluun uusia näkökulmia. Esitys perustuu suomalaisessa kaupunkikehityshankkeessa tuotettujen renderöintien visuaaliseen analyysiin, jonka tulkinnessa hyödynnämme myös suunnittelutapauksen etnografiseen seurantaan ja toimijahaastatteluihin perustuvia havaintoja.

Esitämme, että kaupunkisuunnittelun kontekstissa renderöintien tehtävä ei ole yksinomaan toimia tulevaisuuden valokuvankaltaisena esityksenä. Ne ovat pikemminkin performatiivisia työvälineitä, joiden estetiikka ja esitystekniikat monelta osin rikkovat oletusta fotorealismista. Fotorealismiin sijaan kuvien estetiikassa ja esitystavoissa on piirteitä, joiden ymmärtämiseksi sovellamme ajatusta renderöintien maagisesta realismista. Maagisen realismin elementtien tunnistaminen kuvissa auttaa ymmärtämään, kuinka kaupunkisuunnittelun renderöinneillä ei ainoastaan esitetä suunnitelmia ja tulevaa kaupunkiympäristöä realistisessa valossa, vaan korostetaan samalla myös tulevaisuuskuvien kuviteltua ja tulevaisuutta muovaavaa luonnetta.

Harnessing Cultural Narratives in Development of Urban Environment

Marjaana Sederholm, Doctoral Researcher, University of Helsinki

The presentation will provide a general overview and starting points of a dissertation project that examines the cultural landscape of the city of Helsinki during the years between 2000 and 2025 from the perspective of moral geography (Setten, 2024). It evaluates the concept and social construction of the cultural city through the use of narratives, a form of “functional storytelling” (Sattler, 2022).

The dissertation aims to shed light on the invisible dimensions of urban development, such as value hierarchies and affective flows that hide behind the apparent objectivity of the practice. Its focus lies in “the ownership” of the ambiguous concept of culture: how it works to exclude and alienate as well as include (Setten, 2024). To what extent there is or isn't a shared understanding or “common subjective truth” (Bleich, 1975) of how the concept is perceived and interpreted?

The dissertation is grounded in broader academic development, referred to as “the story turn”, recognising that, among other fields, urban development is a form of narrative activity involving storytelling or persuasion (Sattler, 2022; Ameel, 2021; van Hulst, 2012; Sandercock, 2010; Throgmorton, 2003). In the analysis of functional storytelling, the dissertation draws upon “what is

arguably its most relevant cognate field: narrative studies” (Ameel, 2021) applying both literary theory, mainly narratology and reader-response theory as well as literary methods of research.

Kaupungin johtamisen tarkastelu narratiivien ja narratiivikonfliktien kautta

Hannu Kurki, dipl.ins., organisaatiokehittämisen asiantuntija

Esityksessä tarkastellaan Helsingin kaupungin organisaation johtamiseen liittyviä haasteita vuoden 2017 toimialamuutoksen ja pormestarimallin käyttöönoton jälkeen prosessien kehittämisen, digitalisaation ja johtamiseen liittyvien ”narratiivien kautta”. Viitekehyksen tarkastelulle antaa Jouni Virtaharjun raportti (8.1.2021) ”Etnografinen tutkimus Helsingin kaupungin johtamisjärjestelmän uudistuksesta”. Tietolähteenä toimii myös Nina Grosin raportti (12.3.2024) ”Helsingin kaupungin operatiivisen johtamisjärjestelmän nykytila ja suositukset”. Narratiivikonflikteja tarkastellaan sekä hallinnon sisällä esimiesten ja alaisten välillä että hallinnon ja asiakkaiden välillä. Narratiivit paketoivat uskomukset, intressit ja ideat sekä faktat. Narratiiveja voidaan tarkastella sekä yksilö- että organisaatiotasolla. Erilaiset uskomukset ja intressit synnyttävät konflikteja.

Virtaharjun raportissa nostetaan johtamisen haasteeksi ”horisontaalinen ja vertikaalinen integraatio”. Vertikaalisella integraatiolla tarkoitetaan kaupungin johtamisen paikoin seitsemän tasoisen hierarkian tiedonkulkua ylhäältä alas ja alhaalta ylös. Horisontaalinen integraatiolla tarkoitetaan toisiinsa kytkeytyneiden prosessien johtamista, jolloin haasteena on organisaatorajat ylittävien prosessien hallinta. Erityisenä haasteena on valtuuskauden alussa poliittisessa prosessissa laadittavan kaupunkistrategian toteutuminen. Kaksi valtuustokautta (2017–2021 ja 2021–2025) antavat vertailukohdan erilaisista tavoista ratkaista kaupunkistrategian toteuttamisen koordinaation haastetta. Johtamisen koordinoititehtävää vaikeuttavat saman aikaisesti vaikuttavat erilaiset muut strategiat ja ohjelmat. Esimerkiksi vuonna 2021 vanhentuneessa Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelmassa oli 140 toimenpidettä. Tavoitteet ja toimenpiteet muodostavat monimutkaisia verkostoja, joiden toteuttamisen koordinaation haastetta on yritetty ratkaista yhteisellä johdolla, koordinaatioryhmillä, koordinaatiohenkilöillä ja tietojärjestelmien avulla. Tiedonsiirron vaikeus eri järjestelmistä on keskeinen tiedolla johtamisen haaste.

Usein organisaation ongelmat tiivistyvät organisaation rakentamiseen; onko organisaatio muodostettu prosessien mukaan vai funktionaalisesti keskittämällä samanlaista osaamista. 1990- ja 2000-luku tuottivat ns. New Public Management -ajattelun kautta tilaaja-tuottajamalleja, liikelaitoksia ja yhtiöittämistä, jolloin haasteeksi muodostui tilaaja- ja kilpailuttamisosaaminen.

Esityksen tarkoitus on tarjota työkaluja ymmärtää kaupungin johtamisen haasteita ja muutosta tulevalle valtuustokaudella 2025–2029.

Sessio 11: Maankäyttöpolitiikan haasteet ja mahdollisuudet muuttuvassa maailmassa 180 min.

Työryhmän puheenjohtajat:

Associate professori Heidi Falkenbach, Aalto-yliopisto

Tutkijatohtori Pauliina Krigsholm, pauliina.krigsholm@aalto.fi, Aalto-yliopisto ja

Maanmittauslaitos (Paikkatietokeskus)

Yliopistotutkija Tuulia Puustinen, Itä-Suomen yliopisto

Tohtorikoulutettava Tea Lönnroth, Aalto-yliopisto

Tohtorikoulutettava Petja Peltoranta, Aalto-yliopisto

Sessio 11a

Kaupunkipolitiikan jakolinjat – Puolueiden tavoitteet ja ristiriidat kaupunkisuunnittelussa

Mikko Vesterinen, Tampereen yliopisto

Suomessa kaupunkisuunnittelun paikallispoliittista merkittävyyttä korostaa kuntien kaavoitusmonopoli, jonka mukaan kunnat ovat itse vastuussa alueensa kehittämisestä ja kaavoittamisesta. Tämä alleviivaa paikallisten luottamushenkilöiden valtaa kuntien kehittämisessä, sillä lopulliset päätökset kunnan maankäytöstä ja kaavoituksesta tekevät kuntavaaleissa valitut poliittiset luottamushenkilöt. Poliittisten luottamushenkilöiden vaikutusvallasta huolimatta kaupunkisuunnittelua ei ole aikaisemmin tutkittu Suomessa puolueiden näkökulmasta, vaikka oman asuinalueen kehitysnäkymillä on huomattu olevan vaikutusta puolueiden kannatukseen. Väitöskirjassani täytän tätä tutkimustyhjiötä tutkimalla puolueiden tavoitteita ja poliittisia ristiriitoja Helsingin, Tampereen ja Oulun kaupunkisuunnittelussa.

Tutkimuksessani olen haastatellut tutkimuskaupunkien poliitikkoja ja viranhaltijoita sekä tutkinut Helsingin, Tampereen ja Oulun yleiskaavoissa tai niiden toteuttamisessa esiintyneitä poliittisia konflikteja. Lisäksi olen tutkinut puolueiden kuntavaaliohjelmassa esiintyneitä näkemyksiä kaupunkien kehittämisestä. Tutkimuksen teorettinen viitekehys muodostuu Scott D. Campbellin (2016) konfliktiteoriasta ja Henri Lefebvren (1991) sosiaalisen tilan teoriasta. Campbellin teoria tarkastelee kaupunkisuunnitteluun liittyvien ympäristöllisten, taloudellisten ja sosiaalisten tavoitteiden ristiriitoja. Lefebvren teoria puolestaan tarkastelee kaupunkitilan sosiaaliseen merkitykseen liittyviä ristiriitoja.

Tutkimukseni mukaan puolueilla on merkittäviä tavoite- ja arvoeroja kaupunkisuunnittelussa. Esitelmäni keskittyy väitöskirjan tutkimustulokseen, jonka mukaan kaupunkisuunnittelussa esiintyy poliittisia ristiriitoja, jotka jakavat puolueita. Näitä ristiriitoja kutsutaan tutkimuksessani kaupunkipolitiikan jakolinjoiksi. Tutkimukseni mukaan kaupunkipolitiikan jakolinjat ovat: mikro- vs. makrotason ympäristönsuojelu, hajautettu vs. tiivis kaupunkirakenne, yksityisautoilu vs. kävely-

ja pyöräliikenne, konservatiivinen vs. progressiivinen kaupunkisuunnittelu sekä mahdollistava vs. pakottava suunnitteluvalta.

Tutkimukseni mukaan puolueiden näkemykset kaupunkisuunnittelusta voidaan asettaa näille jakolinjoille, jotka kuvaavat puolueiden näkemyksiä kaupunkirakenteen kehittämisestä, kaupunkien ympäristönsuojelusta, liikennesuunnittelusta, julkishallinnon roolista kaupunkisuunnittelussa sekä suhtautumisesta kaupunkitilan muutoksesta. Kaupunkisuunnittelussa vallitsevien poliittisten ristiriitojen ymmärtäminen entistä tärkeämpää, jotta kaupungit pystyvät vastaamaan kaupungistumisen aiheuttamiin haasteisiin, ehkäisemään kaupunginosien segregatioon sekä hillitsemään ja sopeutumaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

Sosiaalinen kestävyys maapolitiikan muotoilussa ja agendan asetannassa

Petja Peltoranta, Aalto-yliopisto

Kaupunkien kasvaessa urbanisaation seurauksena sosiaalisten haasteiden, kuten segregatian, riskit kasvavat, mikäli hallinnon eri tasot eivät ota käyttöön poliittisia työkaluja näiden haasteiden ratkaisemiseksi. Tämänkaltaiset sosiaaliset riskit taas vaarantavat sosiaalista kestävyyttä. Paikallisella tasolla kunnat voivat käyttää maapolitiikkaa ohjatakseen kaupunkikehitystä ja edistääkseen edelleen sosiaalista kestävyyttä. Maapolitiikka koostuu kunnan maamarkkinoille kohdistavista politiikkatoimista, joilla kunta ohjaa tai velvoittaa maankäyttöä.

Tässä tutkimuksessa muodostamme kattavan käsityksen siitä, kuinka kunnat asettavat ja asemoivat maapoliittiset agendansa suhteessa sosiaaliseen kestävyYTEEN. Tavoitteena on ymmärtää kuinka kunnat tulkitsevat sosiaalisen kestävyYDEN käsitteen ja edelleen mitä sosiaalisen kestävyYDEN haasteita ja näkökulmia kuntien maapolitiikassa käsitellään ja miksi. Lisäksi tutkimme mitkä kaikki tahot vaikuttavat tähän politiikan agendan asetantaan. Olemassa oleva kirjallisuus ja tutkimus maapolitiikasta käsittelee pääasiassa politiikan muotoilua, eli politiikan tavoitteiden määrittelyä ja niiden valintaa, ja sosiaalista kestävyYttä, mutta käsityksemme mukaan tutkimus ei eksplisiittisesti keskity sosiaaliseen kestävyYTEEN liittyvien maapolitiikkatoimien muotoiluun. Tämän lisäksi aiempi tutkimus on myös keskittynyt pääasiassa asumisen kohtuuhintaisuuteen, ja me laajennamme tätä näkökulmaa. Näin ollen pyrimme täydentämään tutkimusta ja muodostamaan kokonaisvaltaisen käsityksen sosiaalisesta kestävyYdestä maapolitiikan muotoilun kontekstissa.

Tutkimus toteutetaan kirjallisuuskatsauksen ja puolistrukturoitujen haastatteluiden avulla, joissa haastattelemme maankäytön asiantuntijoita kuudesta Suomen suurimmasta kunnasta. Kirjallisuuskatsaus yhdistää aiemman tutkimuksen sosiaalisesta kestävyYdestä maapolitiikan kontekstissa ja politiikan muotoilun tutkimuksen ja muodostaa pohjan haastatteluille ja tulosten analysoinnille. Analyysin avulla voimme muodostaa kokonaisvaltaisen kuvan kuntien prioriteeteista ja painotuksista sosiaaliseen kestävyYTEEN liittyen osana niiden maapolitiikkaa ja näiden mahdollisista ristiriidoista muiden maapolitiikkatavoitteiden kanssa. Näin ollen tämä tutkimus edistää sosiaaliseen kestävyYTEEN liittyvän maapolitiikan syvempää ymmärrystä.

Suunnitteluparadigman muutos on murrosjohtamista

Inna Ampuja, Ramboll

Kaupunkien suunnittelu on keskellä systeemistä muutosta, jossa perinteiset, lineaariset ja sektoroituneet suunnittelukäytännöt eivät enää riitä vastaamaan samanaikaisiin ekologisiin, sosiaalisiin ja taloudellisiin muutospaineisiin. Muutospaineet pakottavat meitä ajattelemaan kaupunkisuunnittelujärjestelmää muuttuvana ja yhteenkytkeytyneenä järjestelmänä, jossa suunnittelun uudistamisen ohelle nousee aiempaa vahvemmin johtamiskäytäntöjen uudistaminen – ja ymmärrys omasta roolista tavoitellun tulevaisuuden kuvittelijana ja ohjaajana. Nimitämme tätä suunnittelun ja sen johtamisen paradigman muutokseksi.

Kuvaamme konkreettisin esimerkein, kuinka suunnittelun paradigman muutos edellyttää murrosjohtamista, jossa yhdistyvät systeemi- ja tulevaisuusajattelu sekä tiedolla että tunteella johtaminen. Keskeisessä roolissa murrosjohtamisessa on transformatiivinen oppiminen, joka tapahtuu sekä yksilö, organisaatio- ja yhteiskunnallisella tasolla. Yksilöiden on opittava kyseenalaistamaan omia ”oletusasetuksiaan” eli totuttuja toimintamallejaan, laajennettava ymmärrystään monimutkaisista vuorovaikutussuhteista ja kehitettävä kykyään yhdistellä tietoa eri tieteenaloilta. Organisaatioiden on puolestaan rakennettava ketteryyttä ja resilienssiä: kykyä oppia nopeasti, uudistaa toimintamalleja ja kytkeytyä aiempaa laajemmin kokonaisuuksien johtamiseen siilojen sijaan. Ilman tällaista kyvykkyyttä suunnittelujärjestelmä jää reaktiiviseksi, kehittäminen tyssää yksittäisiin parametreihin eikä kykene järjestelmä vastaamaan toimintaympäristön haasteisiin – eikä tarttumaan niiden tarjoomiin mahdollisuuksiin.

Kuvaamme tätä muutosta 2024 aikana toteutetulla esimerkillä, Oulun keskeisen kaupunkialueen yleiskaavaa ohjaavan kehityskuvan laadintaprosessilla. Se osoittaa, että pelkkä kunnianhimoinen suunnitelma ei riitä – sen ympärille tarvitaan ajattelutapojen muutosta, toimintamallien uudistamista ja murrosjohtamista. Tässä siirtymässä olennaista on kyky tehdä päätöksiä kompleksisuuden keskellä epävarmuutta sietäen, mutta valintojen vaikutukset tunnistaen. Uudessa paradigmassa kaupungit eivät ainoastaan sopeudu muutokseen, vaan ottavat aktiivisen roolin kestävän tulevaisuuden tekijöinä.

Sessio 11b

Kiertotaloussiirtymän vaikutukset maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen: Vertaileva tutkimus suurten kaupunkien suunnitelmista

Jonas Sjöblom, Helsingin kaupunki

Pekka Valkama, Helsingin kaupunki

Tutkimme tekeillä olevassa artikkelissa, miten suomalaiset suuret kaupungit ovat ryhtyneet edistämään kiertotalousajattelua maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa. Tutkimuksen aineistona toimivat kuuden suurimman kaupungin poliittisesti hyväksytyt kiertotalouden tiekartat ja toimenpideohjelmat. Tutkimus kohdistuu erityisesti politiikkaohjelmien maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta koskeviin kirjauksiin. Tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä toimii

kommunikatiivinen suunnitteluteoria, ja tutkimusaineistoa analysoidaan dokumenttianalyysin avulla.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että kiertotalouden edistämisen tärkeänä keinona suunnitelmissa korostuu tontinluovutusvaihe ja tontinluovutusehdot, joita kaupungit aikovat kehittää kommunikatiivisen suunnitteluteorian mukaisesti yhteistyössä eri sidosryhmien, kuten rakennusliikkeiden ja asukkaiden kanssa. Muina kiertotaloutta edistävinä periaatteina kaavoitusta koskevissa suunnitelmissa korostuvat kierrätysmateriaalien hyödyntäminen rakentamisessa sekä rakennusten elinkaaren pidentäminen käyttötarkoituksen muutoksilla ja korjausrakentamisella. Dokumenttiaineiston perusteella kuutoskaupungeista Helsinki ja Tampere ovat pisimmällä kehitystyössä, mutta muutkin suuret kaupungit ovat tunnistaneeet kiertotalouden edistämisen potentiaalın kaavoituksessa politiikkaohjelmissaan. Tutkimus tuo esiin maankäytön suunnittelun toimenpiteitä, jotka auttavat suomalaisia suuria kaupunkeja ilmastotavoitteidensa saavuttamisessa 2020-luvulla.

Täydennysrakentaminen seurannan kehittämisen

Antti Rehunen, Suomen ympäristökeskus

Ville Helminen, Suomen ympäristökeskus

Maija Tiitu, Suomen ympäristökeskus

Suurin osa uudisrakentamisesta on viime vuosina keskittynyt alle kymmenelle suurelle kaupunkiseudulle. Samaan aikaan kasvava osuus rakentamisesta on ollut täydentävää ja sijoittunut olemassa olevan kaupunkirakenteen sisälle aiemmin rakennetun rakennuskannan yhteyteen. Täydennysrakentaminen nähdään keskeiseksi keinoksi eheyttää yhdyskuntarakennetta ja lisätä kaupunkien kestävyyttä. Täydennysrakentamista toteutetaan kaupungeissa monimuotoisin tavoin, ja suunnittelukohteiden mittakaava ulottuu rakennus- ja tonttitasolta laajempiin aluekokonaisuuksiin. Kehittämisen painopisteet ja täydennysrakentamisen vaikutukset vaihtelevat alueittain. Yhdyskuntarakenteen seurannassa ei ole aiemmin muodostettu täydennysrakentamisesta kokonaiskuvaa, jonka perusteella olisi voitu arvioida, miten suuri rakentamisesta on täydentävää ja kuinka hyvin se on vastannut sille asetettuihin tavoitteisiin.

Tässä esityksessä tarkastelemme, miten täydennysrakentamisesta voidaan tuottaa systemaattisesti tietoa, joka kertoo yhdyskuntarakenteen kehityksestä. Tavoitteena on luoda täydennysrakentamisen seurannalle kehikko, jossa hyödynnetään useita tietoaaineistoja ja otetaan huomioon erilaisia ilmiöön liittyviä näkökulmia ja vaikutuksia. Työ pohjautuu Suomen ympäristökeskuksen kehittämiin ja ylläpitämiin alueidenkäytön seurantatietoihin ja kuntien täydennysrakentamista käsitteleviin suunnitteluasiakirjoihin ja ohjeisiin.

Sijainti suhteessa keskusta-alueisiin, alakeskuksiin ja muihin merkittäviin palvelu- ja työpaikkakeskittymiin kuvaa liikkumistarpeita uusilla rakennettavilla alueilla. Rakennettujen kohteiden tiiviys lisää infrastruktuurin tehokkuutta ja vähentää maankäytön muutosalaa. Aiemmin rakennettujen alueiden hyödyntäminen säästää viheralueita, ja viheralueiden rakentaminen heikentää viheralueiden saavutettavuutta, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta, ekologisia yhteyksiä ja ekosysteemipalvelujen tuotantoa. Uuden katuverkon rakentamistarpeet kuvaavat suuntaa

antavasti myös kunnallistekniikan ja muun infrastruktuurin kehittämistarpeita. Sijainti joukkoliikenneyhteyksien varrella ja palvelujen läheisyydessä sekä toiminnallisesti sekoittuneilla alueilla edistää kestävien kulkutapojen käyttöä. Uudisrakentamisen vaikutukset asuntojen talotyyppi- ja hallintamuotojakaumaan heijastuvat myös asuinalueiden eriytymiseen.

Jaottelemme täydennysrakentamisen tarkastelua sen mukaan, onko kyseessä keskusta tai sen reuna-alue, kerrostalolähiö, pientalovaltainen alue, teollisuus- tai toimitila-alue tai alue, jonka käyttötarkoitusta muutetaan. Tarkastelemme ajallisen ulottuvuuden huomioon ottamista esimerkiksi vanhojen asemakaavojen toteutumisen, ajantasaisuuden ja muutostarpeiden osalta. Täydennämme määrällistä tarkastelua myöhemmin ympäristön laadun asiantuntija-arvioilla. Kehitettävä seuranta mahdollistaa täydennysrakentamisen erittelyn aiempaa tarkemmin ja tuottaa pohjaa ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden arvioinnille.

Asuntotarjonnan hintajouaston alueelliset erot Suomessa

Tea Lönnroth, Aalto-yliopisto

Asuntotarjonnan hintajousto on keskeinen muuttuja asuntomarkkinoiden toiminnan kannalta. Asuntotarjonnan hintajousto kuvaa asuntotarjonnan kykyä sopeutua asuntokysynnän muutoksiin ja siten sen, kuinka paljon asuntojen kysynnän kasvu aiheuttaa hintojen nousua ja kuinka paljon asuntokannan lisäystä. Asumiskustannusten välityksellä asuntotarjonnan sopeutumiskyvyllä on merkittäviä vaikutuksia, esimerkiksi väestönkasvuun ja -rakenteeseen, tulotasokehitykseen, tulojen ja varojen jakautumiseen, muuttoliikkeeseen sekä paikallisiin työmarkkinoihin. Näin ollen asuntotarjonnan hintajousto vaikuttavien tekijöiden ymmärtäminen on tärkeää, jotta voimme hillitä asumiskustannusten nousua ja siten edistää myös laajemmin kestävästä kunta- ja kansantalouden kehitystä.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on tarkastella asuntotarjonnan jouston alueellisia eroja ja niiden syitä Suomessa. Tutkimuksessa estimoitii pitkän aikavälin asuntotarjonnan hintajousto 22 Suomen suurimpiin kuuluvalle kaupungille hyödyntämällä kaupunkikohtaisia neljännesvuositason aikasarjoja asuntohinnoista ja asuntojen tarjonnasta aikaväliltä 1988–2020. Pitkän aikavälin asuntotarjonnan hintajoustoja hyödynnettiin edelleen tarkasteltaessa tarjontajouaston kannalta keskeisiä muuttujia sekä niiden vaikutussuuntia ja -voimakkuuksia. Alueellisia eroja tarkasteltaessa tutkimuksessa hyödynnettiin kansainvälisestäkin ainutlaatuista aineistoa kuntien harjoittamasta maankäyttöpoliitikasta, joka pohjautuu suomalaisten kuntien laajoihin asiantuntijahaastatteluihin. Tämä aineisto mahdollistaa syvällisen ymmärryksen siitä, miten ja mitkä maankäyttöpoliittikan käytännöt vaikuttavat asuntotarjonnan hintajousto.

Tutkimuksessa havaitaan, että asuntotarjonnan hintajouaston alueelliset erot ovat Suomessa merkittäviä. Eroja selittävät paitsi kaupungin koko ja maantieteelliset rajoitteet tarjonnan sopeutumiselle, myös kuntien harjoittaman maankäyttöpoliittikan asettamat rajoitteet. Etenkin kaavoituksen ja asuntorakentamisen kestoan vaikuttavat maankäyttöpoliittiset keinot ovat yhteydessä asuntotarjonnan hintajousto. Jotta asuntotarjonnan sopeutumiskykyä voidaan edistää ja siten asumiskustannusten nousua hillitä kasvavilla kaupunkiseuduilla, tulisi kaavoitukseen ja asuntorakentamiseen liittyviä prosesseja sujuvoittaa.

Kuka ohjaa yhdyskuntakehitystä, kun maailma myrskyää ja sääntely hajoaa?

Tiina Hartman, Kuntaliitto

Anne Jarva, Kuntaliitto

Ilmastonmuutos ja kansainväliset uhkakuvat muuttavat kuntien maankäyttöpolitiikan toimintaympäristöä yhä vaativammaksi ja vaikeammin hallittavaksi. Tilannetta ei helpota lainsäädännön pirstaloituminen. Kuntien tehtävänä on tuottaa ja ylläpitää toimivia yhdyskuntia. Miten työ onnistuu, kun kansallisen lainsäädännön tavoitteet eriytyvät ja ohjausvälineet ainakin osittain hajoavat? Riittävätkö kuntien rahkeet, kun EU-ohjaus tuo uusia vaatimuksia ja rajoituksia kunnille asioissa, joiden piti olla paikallisella tasolla ratkaistavia?

Samaan aikaan kansalliselta asuntopolitiikalta on kadonnut yhteinen visio ja rahoitusmekanismeja on vähennetty. Asuntoja tarvitaan koko ajan lisää, vaikka Suomessa on valtavasti tyhjiä asuntoja, ne kun ovat vääränlaisia ja väärissä paikoissa. Kuntien kaavoituksella yksin ei kaikkia asuntopolitiikan haasteita ratkaista, vaikka sitä taikasanana käytetäänkin. Puhtaan siirtymän hankkeet itsessään sekä datakeskukset ovat nostaneet maankäyttöhankkeiden kokoluokan Suomessa jopa kymmenkertaiseksi verrattuna aiempiin hankkeisiin. Tulevaisuus näyttää, olemmeko osanneet arvioida niiden vaikutukset oikein.

Yksityisten maanomistajien ja hankekehittäjien aloitteet haastavat kuntien kaavamopolin. Kunnilta vaaditaan lujaa selkärankaa, kun ne yrittävät sovittaa yhteen erilaisia käyttötarpeita, huolehtia yhdyskuntien toimivuudesta ja vaalia ympäristöarvoja. Yleisen edun ja yksityisten intressien ristipaineessa kunnat tarvitsevat käyttöönsä tehokkaita ohjausvälineitä, jos ja kun raha juoksee suurimman tuoton perässä.

Maankäytön tuotoille on entistä enemmän ottajia. Helposti unohtuu, että tuottoja ei synny ilman investointeja. Kaavamopolin ja tontinmyyntitulojen mukana tulee velvollisuuksia ja vastuuta yhteisestä elinympäristöstämme. Kuka vastaa yhdyskuntien turvallisuudesta, viihtyisyydestä ja toiminnallisuudesta, jos se ei ole kunta? Lainsäädännön pitää antaa kunnille toimivat työkalut maapolitiikkaan, kaavoitukseen, asuntopolitiikkaan, rakennusvalvontaan ja yhdyskuntarakentamiseen.

Sessio 12: Tyhjenevien toimitilojen tulevaisuuskuvat – työpaja 90 min

Aino Ruohola, Aalto-yliopisto, aino.ruohola@aalto.fi,
Saija Toivonen, Aalto-yliopisto

Fyysisten tilojen rooli on murroksessa. Teknologiset ja digitaaliset ratkaisut ovat laajentaneet alueita, joilta yritykset voivat saada asiakkaita ja työntekijöitä toimitiloihinsa. Toisaalta digitalisaation vaikutukset näkyvät kaupungeissa myös työ- ja kaupallisten tilojen kasvaneena vajaakäyttönä. Tästä ilmiöstä onkin maalailtu uutisotsikoita erityisesti kaupan alalla kivijalkamyymälöiden kuolemalla ja nettikaupan kasvulla. Lisäksi on raportoitu, että vuoden 2024 lopussa pääkaupunkiseudulla oli yli 661 000 neliometriä tyhjää toimistotilaa Helsinki Research Forumien mukaan. Etätyöt ovat vallanneet asuintilat, ja toimistoja pyritään suunnittelemaan tiimien kotipesiksi. Toisaalta tutkimusten mukaan työntekijät kokevat tilallista epätasa-arvoa sekä työnantajan tuen puutetta etätyössä.

Digitaalisen siirtymän kanssa samanaikaisesti tapahtuva vihreä siirtymä viittaa muutokseen kohti ympäristöllisesti kestävästä yhteiskunnasta. Kaksoissiirtymä korostaa digitaalisten ja vihreiden muutosten vuorovaikutusta. Esimerkiksi yritykset voivat pienentää toimistotilojaan käyttöasteen vähentyessä ja siten investoida digitaalisiin ja vihreisiin innovaatioihin säästyneillä toimitilakustannuksillaan. Kaupunkien näkökulmasta ratkaisematta jää mitä tyhjenevällä tilalla tapahtuu, kun tilantarve ei ole yhtä suuri kuin suunnitteluvaiheessa.

Yhteiskunnan laajojen muutosten merkityksen tunnistamisesta huolimatta rakennettu ympäristö ei ole tulevaisuusorientoitunut. Fyysisten tilojen muuttuvaa roolia ja niiden tulevaisuuden mahdollisuuksia tulisi tutkia ennakkoluulottomasti ja kauaskatseisesti ottaen huomioon muutosvoimat. Tämän työpajan tavoitteena on ravistella käsityksiämme fyysisistä tiloista virtuaalisuuden aikakaudella ja pohtia, miten fyysiset ja virtuaaliset tilat voivat toimia yhdessä kestäväällä tavalla. Tarinoihin tyhjenevistä liikekeskuksista tai toimistotaloista ei tule tyytyä, vaan pyrkiä ymmärtämään tilojen erilaisia rooleja tulevaisuudessa.

Työpajassa tutkitaan osallistujien kanssa, miten fyysiset ja virtuaaliset ympäristöt sekä niiden yhdistelmät eli hybriditilat toimisivat myös 10 vuoden päästä ja vielä vuoden 2035 jälkeenkin. Metodologisesti työpajan inspiraationa toimii tulevaisuudentutkimuksesta tuttu työpajamenetelmä tulevaisuuskliniikka (Futures Clinique). Osallistujat kartoittavat fyysisten ja virtuaalisten ympäristöjen suoria ja epäsuoria vaikutuksia käyttämällä tulevaisuuspyörää (Futures Wheel). Twinning Spaces 2035 -tutkimusprojektissa muodostetut tulevaisuuskuvat toimivat työpajan provokaationa ja keskustelun lähtökohtina. Tulevaisuusorientoitunut lähestymistapa auttaa tunnistamaan esteitä ja kannustimia kohti innovatiivisia, kaupunkikuvaa elävöittäviä tilaratkaisuja.

Työpajan tuloksena tunnistetaan vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia tyhjillään oleville tiloille ja tarkastellaan ratkaisujen seurausvaikutuksia. Ratkaisut voivat koskea asuinympäristöjä, toimistoja ja julkisia tai kaupallisia yhteistyötiloja (co-working spaces). Lisäksi pohditaan virtuaalimaailmojen haitoista ja hyödyistä sekä siitä, miten ne vaikuttavat fyysisten tilojen käyttöön ja käyttöäjiin.

Tutkimuksen tulokset voivat hyödyttää rakennetun ympäristön tutkijoita, kaupunkisuunnittelijoita ja päättäjiä kehittämään elinympäristöämme vastaamaan paremmin tulevaisuuden tarpeisiin.

You can participate in this workshop also in English. The aim of the workshop is to challenge our perceptions of physical spaces in the age of virtuality and explore how physical and virtual spaces can coexist sustainably. By using the Futures Clinique method, participants will explore the impacts of hybrid environments and envision innovative solutions for vacant spaces in the year 2035 and beyond.

Sessio 13: Muistetut ja kuvitellut menneisyyden kerrokset ja kaupunkiympäristön kokeminen 180 min.

Liisa Kunnas, liisa.kunnas@aalto.fi, Aalto-yliopisto

Tiina Äikäs, tiina.aikas@oulu.fi, Oulun yliopisto

Sessio 13a

Kaupunkitilan ajallinen monikerroksisuus – muistoja ja mielikuvia ”entisajan Helsingistä”

Veikka Kilpeläinen, Jyväskylän yliopisto

Kaupunkitila koostuu ajallisista kerrostumista: nykyhetkestä, unohdetusta ja muistellusta menneisyydestä sekä tulevaisuuden mielikuvista. Menneisyys näkyy rakennetussa ympäristössä ja paikannimissä, ihmisten kokemuksissa, tarinoissa ja kaupunkihistorioissa sekä arkisesti tilankäyttöön liittyvissä jatkuvuuksissa. Kaupungit nähdään usein dynaamisina, nopeasti muuttuvina ja jatkuvasti rakenteilla olevina elinympäristöinä, minkä vuoksi jatkuvuuksien merkitys usein unohtuu. Niiden tutkiminen on tärkeää, jotta voimme paremmin ymmärtää elinympäristöjemme nykytilaa, muutosta ja tulevaisuutta.

Puheenvuorossani tarkastelen kaupunkitilan ajallista monikerroksisuutta ja erilaisia jatkuvuuksia. Käytän tapausesimerkkinä autonomian ajan Helsinkiä, joka oli rakennettuna ympäristönä voimakkaassa muutoksessa. Nostan esille muistelukerrontaa ”katoavasta Helsingistä”, jota ilmeni lehdissä, kaunokirjallisuudessa ja valokuvissa 1800–1900-lukujen taitteessa. Millaisia asioita muuttuneesta kaupunkitilasta muisteltiin ja miksi? Entä millainen menneisyys sopii pääkaupungin historiaksi? Esitys perustuu väitöskirjaani (Kaupunki yhteisenä tilana, 2024) sekä suunnitteluvaiheessa olevaan postdoc-hankkeeseen, jossa tulen tarkastelemaan Helsingin kaupunkitilan käyttöä ja tilan ajallista monikerroksisuutta n. 1820–1868.

Muuttuuko kaupunki ja mihin suuntaan: Arkkitehtuurin välimaastot Aki Kaurismäen elokuvissa Mies vailla menneisyyttä ja Kuolleet lehdet

Helmi Kajaste, Aalto-yliopisto

Siinä missä arkkitehtuurin perinteiset esittämisen tavat korostavat rakennuksen valmistumisen pysähtynyttä hetkeä ja suunnittelijan visiota, elokuvat usein esittävät arkkitehtuurin sen käyttäjän näkökulmasta ja paljastavat arkkitehtuurin ajassa etenevän luonteen. Vaikka elokuvien arkkitehtuurista usein huomioidaan erityisesti näyttävät speaktaakkelimaiset rakennukset, ovat arkiympäristöt merkittävä osa elokuvien tilallista kuvastoa. Ohjaaja Aki Kaurismäen elokuvat yleensä sijoittuvat arjen tiloihin ja tunnistettaviin paikkoihin, mutta ne myös tunnetusti ottavat luovia vapauksia yhdistellen eri aikakausien elementtejä ja värittävät todellisia paikkoja kuvitteellisilla tavoilla. Kaurismäen elokuvat ovat myös jättäneet perässään tarinoiden kerrostumia kaupunkitiloihin ihmisten mielissä.

Puheenvuoro pohjautuu tuoreeseen arkkitehtuurin teorian väitöskirjaan, joka käsittelee arkkitehtonisia rajoja kuuden fiktioelokuvan kautta, joista yksi on Mies vailla menneisyyttä (2002). Esitys vertailee väitöskirjassa esille nousseita huomioita Kaurismäen uusimman elokuvan, Kuolleet lehdet (2024), kanssa ja pohtii, miten ohjaajan Helsinki on 20 vuodessa muuttunut ja mitä nämä elokuvat kertovat tilallisista ja ajallisista välimaastoista. Mies vailla menneisyyttä lähestyy kodittomuuden teeman kautta erilaisia joutomaita sekä epävirallisia reuna-alueita, kun taas Kuolleet lehdet puolestaan sisältää useita kuvauksia rakennustyömaista. Sekä jouto- että rakennustyömaat ovat kaupunkien muuttuvia alueita, joiden määrittelemättömyys avaa mahdollisuuden tulkinnallisuudelle, mutta arkkitehtuurin piirissä ne myös usein kohtaavat paineen vaatimuksesta järjestellä, selittää ja rakentaa.

Elokuvat tallentavat kaupunkia eri näkökulmasta kuin arkkitehtuurin virallinen historia, joka yleensä keskittyy yksittäisiin rakennuksiin ja niiden suunnittelijoihin. Rakennetun ympäristön ja sen muutoksen lisäksi elokuvat tallentavat arkkitehtuuriin liittyviä merkityksiä, tarinoita ja mielikuvia, joihin voi olla vaikea päästä käsiksi arkkitehtuurin perinteisten esitystapojen kautta, mutta jotka vaikuttavat siihen, miten arkkitehtuuri koetaan.

Minskun muistot -Suomen Mineraali Oy:n asbestitehtaan vaikutus yhteisöön ja ympäristöön Tapanilassa

Katariina Ruuska-Jauhijärvi, Helsingin kaupunginmuseo

Helsingin kaupunginmuseolla käynnistyi vuonna 2024 Tapaninkylän kaupunginosassa sijainneeseen asbestitehtaaseen liittyvä tutkimushanke. Hankkeessa *Trauman paikka – asbesti yhteisössä* tutkitaan asbestikuidun historiallista kaarta modernista rakennusmateriaalista terveys- ja ympäristöhaitaksi – ja osaksi helsinkiläisen Tapanilan kaupunginosan yhteisöllistä muistia ja paikallisidentiteettiä. Tutkimushanke valmistuu vuoden 2025 lopussa. Tutkimus keskittyy Helsingin Tapanilassa 1930–1970-luvuilla toimineeseen Suomen Mineraali Oy:n asbestitehtaaseen. Hankkeessa selvitetään tehtaan historiaa sekä tehtaan vaikutusta yhteisöönsä. Hanke kerää ja tutkii paikkaan sitoutunutta yhteisöllistä ja ylisukupolvista hiljaiseksi jäänyttä tai torjuttua muistitietoa asbestitehtaasta. Hankkeen tutkimusaineisto koostuu haastatteluista, kirjallisuudesta, paikallislehdistön artikkeleista sekä alueen kaavahistoriasta.

Hankkeen yhteydessä toteutettujen haastattelujen tavoitteena oli kerätä muistitietoa tehtaasta ja sen yhteisöstä sekä laajemmin asbestiteollisuuden ilmiöstä Tapanilassa. Koska tehtaan lakkauttamisesta oli hankkeen aloittamisen aikaan kulunut jo 46 vuotta, keskityttiin keräämään ylisukupolvista muistitietoa. Tavoitteena oli tutkia miten tehtaan vaikutus näkyi yhteisössä sekä onko tehtaan vaikutus alueella edelleen havaittavissa. Tutkimushankkeen aikana kuultiin asbestitehtaaseen liittyviä tarinoita ja muistoja mm. tehtaantyöntekijän lapsen ja lapsenlapsen sekä tapanilalaisen papin näkökulmasta aina 1950-luvulta 2000 luvulle asti. Hankkeen yhteydessä tavoitettiin myös tehtaassa työskennelleitä henkilöitä. Heidän muistojensa ja tarinoidensa avulla saatiin konkreettista käsitystä työskentelystä tehtaassa sekä elämästä osana tehtaan yhteisöä. Muistojen ja tarinoiden lisäksi kaupunginmuseon kokoelmiin saatiin tallennettua tehtaan työntekijöiden esineistöä sekä runsaasti tehtaaseen, asbestituotteisiin sekä tehtaan yhteisöön liittyvää valokuva-aineistoa.

Kaupunginmuseolla on rooli kollektiivisena muistin tulkitelijana ja arvottajana. Muistamisen rinnalle nousee aina myös unohtaminen. Tiettyjen muistojen vaaliminen voi olla kaupungille jopa tietoinen keino rakentaa omaa imagoaan. Museoiden tulee kuitenkin tutkia puolueettomasti myös historiaa, johon ei välttämättä liity vain positiivisia muistoja. Hankkeessa on annettu ääni vuosikymmeniä sitten lakkautetun asbestitehtaan jo lähes unohdetulle yhteisölle. Esitelmässä kerrotaan näistä lähes unohdetuista ja vaietuista Minskun muistoista sekä laajemmin asbestiteollisuuteen liittyvästä ilmiöstä osana rakennettua ympäristöä ja tapanilalaisten paikallisidentiteettiä.

Kävelyllä kuvitteellisen ja todellisen rajapinnassa: Lasten salapoliisitarinat Lahden kaupunkikuvassa

Tiina Äikäs, Oulun yliopisto

Lahti on Suomen yhdeksänneksi suurin kaupunki. Kaupunki on kuuluisa maastohiihdosta ja mäkihypystä, mutta se on kärsinyt myös huonosta maineesta ”Suomen Chicagona”, joka tunnetaan huumeista ja väkivallasta. Mäkihyppytornit ja vanhat radiomastot ovat näkyvimpiä maamerkkejä, jotka tervehtivät myös turisteja. Lapsille suunnattu Henkka & Kivimutka -dekkarisarja tarjoaa kuitenkin erilaisen näkökulman Lahteen. Niissä keskiössä ovat rauhalliset lähiöt, jotka muuttuvat seikkailuiden paikaksi. Kirjailija Kalle Veirto kirjoitti ensimmäisen etsivätoimisto Henkka & Kivimutka -kirjan vuonna 2008, ja tätä esitelmää varten olen tutustunut 20 ensimmäiseen kirjaan.

Ystävät Henkka ja Kivimutka asuvat kuvitteellisella Pumpputien kadulla, mutta muuten heidän ympäristönsä Launeen lähiössä perustuu todelliseen Lahden topografiaan. Esitelmässä kartoitan näitä kirjoissa mainittuja paikkoja ja tutustun niihin kävelyretkellä kahden innokkaan sarjan lukijan kanssa. Tavoitteena on osoittaa, miten arkinen, esikaupunkimainen maisema voidaan mielikuvituksen kerrosten avulla muuttaa matkailuelämykseksi ja miten nämä kokemukset tuovat kaupunkikuvaan uusia ulottuvuuksia.

Sessio 13b

"Ensimmäisen teekkarin hauta": Esihistoriallinen röykkiö osana Otaniemen kampusaluetta

Liisa Kunnas, Aalto-yliopisto

Kun Espoon Otaniemeen alettiin rakentaa Teknillisen korkeakoulun kampusaluetta 1950-luvun alussa, sieltä löydettiin esihistoriallinen röykkiö, joka tutkittiin yhden päivän kestäneillä arkeologisilla kaivauksilla. Tutkimuksen jälkeen uudelleenkoottuna röykkiö sijaitsee edelleen osoitteessa Jämeräntaival 3 sille kaavoitetun pienen puistoalueen keskellä. Vuosikymmenten aikana röykkiöön on kietoutunut Otaniemen opiskelijakulttuuriin liittyviä tarinoita ja perinteitä. Esitelmässä käsitellään röykkiötä osana paikallista kulttuuriperintöä ja rakennettua ympäristöä. Siihen liitettyjä merkityksiä on kartoitettu arkistomateriaalin, kyselytutkimuksen ja haastattelujen kautta. Röykkiön perinnöllistyminen kytkeytyy Otaniemen kampuskulttuuriin kuuluvaan toden ja kuvitteellisen rajojen hämärtymiseen: Röykkiön olemassaolo arkeologisena kohteena, paikallisena monumenttina ja merkitysten paikkana tapahtuu näkyvän ja näkymättömän sekä aineellisen ja

aineettoman rajapinnoilla. Kohteen tutkiminen monipuolisista näkökulmista avaa laajemminkin keskustelua arkeologisesta perinnöstä osana jokapäiväistä elämää ja ympäristöä.

Senaatintori merkitystenantojen näyttämönä

Anu Rask, Helsingin yliopisto

Senaatintori toimii näyttämönä kokemuksille kaupunkitilasta sekä erilaisille merkityksenannoille. Paikka on eräänlainen urbaani palimpsesti, kerroksellinen ja monimerkityksellinen vallan näyttämö. Tarkastelussa hyödynnetään uskontososiologi Kim Knottin metodia kaupunkitilan tarkastelemiseksi. Erityisesti kohdistetaan katse uskonnollisiin merkityksenantoihin.

Knottin metodissa ruumiillisuus on kaiken kokemisen lähtökohta. Senaatintorilla merkityksiä rakentaa paikan fyysinen, materiaallinen ulottuvuus ikonisine rakennuksineen, muistomerkkeineen ja kerrostumineen. Suomen maantieteellinen sijainti ja historia ovat näkyvissä sekä torin fyysisessä että mentaalisisessa tilassa. Luterilaisen kirkon vahva valtiollinen asema on näkyvissä, samoin ortodoksisuuden vaikutus. Läsnä ovat samanaikaisesti ajan kerrokset, valtasuhteet ja hierarkiat – vallan sekä vallan haastajien äänet – sekä eri puolille maailmaa ulottuvat sosiaaliset verkostot. Mentaalisena tilana tori on esimerkiksi niiden representatioiden summa, joissa se esitetään lukemattomissa mediateksteissä, taiteessa, elokuvissa, kertomuksissa, muistoissa ja tulkinnoissa. Lux Helsinki -valotaidetapahtuman yhteydessä Tuomiokirkon seinään on monena vuonna heijastettu valotaideteos. Se on yksi esimerkki kaupunkitilan kokemisesta, tulkinnoista, haltuun ottamisesta kirkon portailla kiipeillen, varjokuvia seinään tehden.

Senaatintorin tapauksessa sekä fiktiiviset tarinat että todeksi mielletty historia rakentavat kuvaa menneisyyden kaupunkiympäristöstä jopa poikkeuksellisen voimakkaalla tavalla. Tarinat ja historia luovat paikalle erityisen identiteetin. Eri aikojen kerrostumat sekoittuvat, asema menneenä vallan ja taisteluiden näyttämönä vaikuttaa myös asemaan tämän päivän kansalaiskokoontumisiin ja kaupunkikulttuuriin sekä kaupunkitilan kokemiseen.

Rap-musiikki espoolaisen kaupunkimaiseman tallentajana

Annukka Saaristo, Helsingin yliopisto & Taideyliopisto

Hiphop-kulttuurissa paikka tarkentuu ensisijaisesti urbaaniin kaupunkitilaan. Paikka on olennainen osa kulttuurin kerronnan elementtejä, ja alueiden edustaminen on olennainen osa hiphop-kulttuurin maailmaa. Paikka on varsin näkyvä ja kuuluva osa rap-musiikkia, sillä sanoitukset kertovat usein paikallisista asioista ja äänimaailmaan on sämplätty tietyn paikan tunnistettavia ääniä, kuten metrokuulutuksia. Musiikkivideot on usein kuvattu lähialueella tai yhteisölle muuten tärkeissä lokaatioissa. Musiikkivideoihin tallentuu esimerkiksi ajankuvaa sekä rakennuksia ja maisemia, jotka myöhemmin muuttuvat tai ne puretaan. Videoita voidaankin käyttää muistamisen välineinä tai todisteina artistin syvästä tietämyksestä alueen historiasta ja elämästä. Tiedon avulla räppärielle luodaan autenttisuutta, jota hiphop-kulttuurissa pidetään tärkeänä pääomana. Paikan avulla viestitäänkin esimerkiksi siitä mistä ollaan kotoisin, ketkä kuuluvat yhteisöön ja millainen historia kullakin yksilöllä on alueeseen.

Tutkin väitöskirjassani rap-artistien kokemuksia paikasta ja paikallisuudesta Espoossa. Tutkimukseni aineistona ovat toteuttamani haastattelu artistien kanssa 2021–2025 sekä heidän tekemänsä musiikki ja musiikkivideot, jotka käsittelevät paikkaa ja paikallisuutta. Käsittelem esitelmässäni espoolaisille rap-musiikkivideoilla näkyviä ja aistittavia, muuttuneita maisemia ja sitä, miten musiikkivideot toimivat muutoksen tallentamisen paikkoina Espoossa. Miten musiikkivideot ja artistien haastattelut tallentavat paikkaa sekä fyysisenä että symbolisena ympäristönä? Millaiseksi Espoo piirtyy rap musiikin näkökulmasta?

Kuinka pyhä puu syntyy kaupunkiympäristöön? Helsingin Laajasalon Yliskylän haltiamänty kohdebiografian valossa

Marja Ahola, Oulun yliopisto

John Björkman, Turun yliopisto

Mänty (*Pinus sylvestris*) on Suomen yleisin puulaji. Koska jopa 40 % Suomen metsistä koostuu näistä ikivihreistä, satoja vuosia elävistä puista, on mänty yleinen näky lähes kaikkialla Suomessa; mäntyjä kasvaa kaupunkimetsissä, ostoskeskusten vieressä ja asuinrakennusten pihapiirissä. Huolimatta männyn yleisyydestä ovat tietyt mänty-yksilöt toisinaan saaneet myös erityisiä merkityksiä esimerkiksi pyhänä puuna tai muistamisen paikkana.

Tässä esitelmässä tarkastelemme yhtä erityistä mäntyä: Helsingin Laajasalossa kasvavaa Yliskylän haltiamäntyä. Tämä mänty on aikanaan seissyt Yliskylän kartanon mailla ja on nykyään yksi kadonneesta kartanomaisemasta muistuttavista maamerkeistä urbaanissa Laajasalon lähiössä. Lähestymällä haltiamäntyä kohdebiografian kautta tutkimme 1) kuinka perinnöllistymisprosessi on tapahtunut tämän männyn kohdalla, sekä 2) minkälaisia toimijoita tässä prosessissa on ollut mukana. Lopputuloksena avaamme, kuinka Yliskylän kartanon pihalla seissyt mänty on muuttunut 'haltiamännyksi', ja minkälainen merkitys sillä on ollut kaupunkisuunnittelulle.

Kuin muuttolinnut – Tarinoita siirretyistä terijokelaishuviloista

Laura Berger, Aalto-yliopisto

Netta Böök, Aalto-yliopisto

Paperimme lähestyy niin sanottuja terijokelaishuviloita maantieteellis-historiallisena ilmiönä, hyödyntäen teoreettisena näkökulmana ajatusta ”nomadisesta paikasta” (nomadic site). Edellinen viittaa paikkaan tai rakennukseen, joka tuntuu pysähtyneen ajassa samalla, kun sen ympäristö on muuttunut kokonaisvaltaisesti. Terijokelaishuviloiden kohdalla prosessi on käänteinen: huviloiden ympäristö on muuttunut siksi, että huvilat on siirretty toiseen, erilaiseen ympäristöön, johon niillä ei ollut alun perin mitään sidettä. Huviloista tekee erityisen kiinnostavan yhtäältä se, että ne ovat kirjaimellisesti matkustaneet pitkiäkin matkoja uusiin sijainteihinsa, ja toisaalta se, että niitä on edelleen jäljellä suuret määrät eri puolilla Suomea. Samasta syystä vaikuttaa siltä, että terijokelaishuvila on edelleen tunnistettava käsite monille suomalaiselle. Huvilat kertovat Suomen ja Venäjän yhteisestä historiasta monin ja jopa yllättävin tavoin. Ilmeisin osoitus tästä on se, että vuosien 1870–1917 välisenä aikana Terijoelle toteutuneiden huviloiden suunnittelijat, rakennuttajat ja kesäasukkaat olivat pääosin venäläisiä, mutta ylivoimaisesti suurin osa jäljellä olevista huviloista löytyy Suomesta. Rakennusten laajamittaista siirtymistä selittää ainakin se, että Suomen

itsenäistyttyä ja rajan sulkeuduttua valtaosa huviloista jäi ilman asukkaita, minkä seurauksena ne viimein myytiin tai huutokaupattiin. Lisäksi kokonaisen hirsirakennuksen siirtäminen oli halvempi ratkaisu kuin kokonaan uuden rakennuksen valmistaminen.

Historiallisen katkoksen vuoksi huviloiden historia ja vaiheet ovat kuitenkin jääneet hajanaisiksi. Omassa tutkimuksessamme hyödynnämme muutamaa akateemista tutkimusta ja alueellisten vastuumuseoiden aineistoja. Lehtiarkistoista ja Museoviraston kansatieteellisistä kyselytutkimuksista kokoamme tietoa sitä, kuinka rakennuksiin on Suomessa suhtauduttu. Ehdotamme, että huvilat, jotka ovat siirtyneet muuttolintujen lailla täysin uusille alueille, edustavat menneisyyden materiaalisia jälkiä, joiden avulla ihmiset tulkitsevat sekä tarinaa menneisyyden Terijoesta, että niiden nykyisestä kaupunkiympäristöstä.

Sessio 14: Blogit, podit ja tubettajat – Digitaaliset alustat asiantuntijatiedon tuottamisen ja jakamisen kanavina ennen, nyt ja tulevaisuudessa 90 min

Tiina Merikoski, Lundén Architectural Institute Oy, tiina.merikoski@lunden.co

Eveliina Harsia, Aalto-yliopisto

Anni Hapuoja, Et May Oy

Pilvi Nummi, Aalto-yliopisto

Kaupunkisuunnittelusta on kirjoitettu digitaalisilla alustoilla niin kauan kuin niitä on ollut saatavilla, mutta asiantuntijoiden omaehtoisen sisällöntuotannon roolia kaupunkisuunnittelussa ei ole systemaattisesti tutkittu. Tämä työryhmä avaa keskustelun siitä, mikä on ollut, on ja tulee olemaan sosiaalisen median ja digitaalisten alustojen rooli kaupunkisuunnitteluun liittyvien tarinoiden ja tiedon jakamisessa ja käyttämisessä.

Yksi varhaisimmista sosiaalisen median muodoista, blogi syntyi 1990-luvulla, kun sisällön tuottaminen Internetiin yleistyi ja yhä useammilla alkoi olla pääsy verkkoon. Blogialustoilla oli alusta alkaen myös vuorovaikutusta: blogit keskustelivat keskenään linkittämällä muiden kirjoituksiin ja kommentoimalla niitä. Näin blogit muodostivat keskusteluympäristön, blogosfääriin, jossa ei kilpailla keskenään vaan jaetaan ja jalostetaan tietoa vuorovaikutteisesti. Ennen pitkää perinteiset blogit vaikuttivat jäävän nopeamman someviestinnän, kun esim. Twitter (nyk. X) yleistyi asiantuntijaviestinnässä.

Asiantuntijoiden sisällöntuotannolle voidaan tunnistaa erilaisia motiiveja ja lähtökohtia, joita ovat esimerkiksi:

- Poliittinen vaikuttaminen;
- Asiantuntijuudesta viestiminen ja osaamisen osoittaminen;
- Henkilökohtaisen asiantuntijaprofiilin rakentaminen;
- Oman ajattelun jäsentäminen ja kehittäminen;
- Tiedeviestintä ja tieteellisen tiedon popularisointi;
- Kaupunkiaktivismi

Viime aikoina epäasiallinen käytös ja trollaaminen somessa on lisääntynyt. Suosituimpien somealustojen taustaorganisaatioiden monopolisoituminen ja niiden edustama arvomaailma horjuttaa mm. Instagramin, Facebookin ja X:n asemaa. Esimerkiksi faktantarkistuksen rajoittaminen vähentää alustoilla jaettavan tiedon uskottavuutta ja heikentää edelleen keskustelun ja vuorovaikutuksen laatua. Siten sosiaalisen median kielteiset puolet ovat muuttaneet myös asiantuntijoiden suhdetta verkkoviestintään ja siinä aktiivisesti mukana olemiseen. On tarpeen kysyä, miten verkossa tapahtuva vuorovaikutus (ja sen mahdollinen väheneminen) vaikuttavat siihen, miten ja ketkä kaupunkisuunnittelusta digitaalisilla alustoilla kirjoittavat/puhuvat.

Työryhmä toteutetaan vuorovaikutteisena ja keskustelevana työpajana. Työpaja aloitetaan jakautumalla pienryhmiin (4–6 kpl). Pienryhmäkeskustelujen jälkeen jatkamme

paneelikeskustelulla, joka kootaan pienryhmien osanottajista. Kutsumme työryhmään kaupunkisuunnittelusta ajatuksia ja tietoa jollain digitaalisella alustalla (esim. blogi, youtube, podcast) jakavia sekä alustojen lukijoita, kuuntelijoita ja katsojia. Olemme kiinnostuneita myös heistä, jotka ovat aiemmin tuottaneet kaupunki- tai suunnitteluaiheista sisältöä jollakin digitaalisella alustalla, mutta sittemmin lopettaneet.

Työpajassa kysymme mikä motivoi sisällön tuottamiseen ja tiedon jakamiseen? Miten digitaalisten alustojen tarjoamaa tietoa käytetään tai hyödynnetään suunnittelussa tai muussa kaupunkikehittämisen liittyvässä työssä? Miten sisällön tuottaminen tai ylläpitäminen muuttuu? Mikä on digitaalisten alustojen tulevaisuus ja mihin tarpeeseen niillä vastataan?

Työryhmän jäsenet ovat kaupunkisuunnitteluun liittyvän vuorovaikutuksen ja yhteiskehittämisen asiantuntijoita ja tutkijoita, ja ylläpitävät osallistuminen.fi-blogia. Työryhmän tuloksena tullaan kirjoittamaan blogikirjoitus.

Sessio 15: Tekoäly ja tarinoiden kaupunki: Uusia näkökulmia kaavoitukseen ja kaupunkisuunnitteluun – 180 min.

Eija Hasu, Uudenmaan liitto, eija.hasu@uudenmaanliitto.fi (yhteyshlö 12.5.2025 saakka)
Maria Suutari-Jääskö, Järvenpään kaupunki
Niko Kautonen, Suomen Aluerakennuttaja Oy
Pilvi Nummi, Aalto-yliopisto
Ilona Mansikka, Uudenmaan liitto

Sessio 15 a

AI for Urban Stories: Youth Narratives in the KUDOS Project - Jyväskylä Pilot:

Janset Shawash, Helsinki XR Center & Tampereen yliopisto

Narmeen Marji, Helsinki XR Center & Tampereen yliopisto

Pilvi Nummi, Aalto-yliopisto & Asiantuntijat N+1 Oy

Anni Hapuoja, Et May Oy

Janne Viitamies, Jyväskylän kaupunki

This research explores how artificial intelligence transforms urban narrative creation using the KUDOS Project in Jyväskylä, Finland as a case study. The KUDOS Project was a joint initiative between four Finnish municipalities (Oulu, Jyväskylä, Kuopio, and Lahti) aimed at increasing digital capacity of municipal cultural activities through implementing thirteen innovative pilots. Within this framework, the Jyväskylä pilot (Spring-Summer 2024) focused on collecting urban stories from 'hang-around youth' in the city center, addressing mindsets regarding these marginalized voices. These narratives function as essential social infrastructure, fostering identity, cohesion, and cultural heritage while serving as a base for urban planners to understand the socio-cultural context of an area.

Traditional storytelling methods require specialized skills that can exclude youth whose perspectives remain underrepresented. Our collaborative initiative demonstrates how AI technologies democratize storytelling while preserving emotional resonance and addressing questions of authenticity and ethics. The methodology integrates conventional story gathering with an AI-assisted pipeline for narrative enhancement, visualization, and multimedia production, using a co-designed map survey as a data collection tool. By lowering technical barriers, participants transform personal experiences into compelling narratives that provide new perspectives on public spaces, offering insights from voices not easily heard in traditional planning.

This research includes an evaluation of various AI tools, offering insights for practitioners navigating the evolving landscape of generative technologies. Our findings suggest that thoughtfully implemented and facilitated use of AI can enhance authentic connections to place while making urban storytelling more inclusive, accessible, and representative of diverse perspectives.

Tekoälyn käyttö vuorovaikutteisessa kaupunkisuunnittelussa Suomessa

Chris Raymond, Helsingin yliopisto

Pilvi Nummi, Aalto-yliopisto

Marketta Kyttä, Aalto-yliopisto

Tekoälyn käyttö muuttaa toimintatapoja kaupunkisuunnittelun kaikilla osa-alueilla, myös osallistumisessa ja vuorovaikutuksessa. Toteutimme keväällä 2024 tutkimuksen, jossa selvitimme, miten kaupunkisuunnittelun parissa toimivat asiantuntijat käyttävät tekoälyä ja suhtautuvat sen käyttöön vuorovaikutteisessa suunnittelussa sekä minkälaisia mahdollisuuksia ja riskejä he tunnistavat tekoälyn käyttöön liittyen.

Jäsennämme tekoälyn kolmeen kategoriaan: analyttiseen, generatiiviseen ja inhimilliseen tekoölyyn. Analyttinen tekoäly auttaa käsittelemään dataa, tekemään analyyskejä ja tunnistamaan kuvioita aineistoista. Generatiivinen tekoäly puolestaan tuottaa keinotekoisia aineistoa ja simuloi skenaarioita hyödyntäen luonnollisen kielen käsittelyä. Inhimillinen tekoäly pyrkii ymmärtämään ihmisten tunteita, ja on kehittymässä suuntaan, jossa järjestelmä voi toimia sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ihmisen tavoin.

Tutkimuksessa toteutimme kyselyn, johon osallistui 34 kaupunkisuunnittelijaa eri puolilta Suomea. Tämän jälkeen toteutimme fokusryhmätyöpajan (n = 13), jonka tarkoituksena oli lisätä yhteisymmärrystä tutkittavasta aiheesta. Kyselyyn vastanneet asiantuntijat käyttivät analyttistä tekoälyä erilaisten analyysien ja yhteenvedojen laatimiseen sekä tiedonhakuun, ja näkivät käyttömahdollisuuksia esimerkiksi osallisten palautteen analysoinnissa ja suunnitteluratkaisuiden vertailussa. Analyttisen tekoälyn hyötyinä vastaajat pitivät suunnitteluprosessien tehostumista ja kyvykkyyttä käsitellä ja analysoida laajoja tietoaineistoja. Haasteissa puolestaan korostuvat tekoälyn epäeettinen tai kritiikitön käyttö sekä läpinäkyvyyteen liittyvät ongelmat.

Generatiivista tekoälyä vastaajat puolestaan käyttivät tällä hetkellä luovempiin tehtäviin, kuten tekstin ja visualisointien tuottamiseen sekä suunnitelmien luonnosteluun. Mahdollisuuksina he näkivät käytön suunnitelmien ja viestintämateriaalien tuottamisessa sekä tulevaisuuden visioiden yhteiskehittämisessä. Generatiivisen tekoälyn hyötynä pidettiin niin ikään työn tehostaminen esimerkiksi viestintää automatisoimalla. Haasteissa puolestaan korostuvat virheellisen tiedon tuottamisen riskit.

Inhimillistä tekoälyä vastaajat käyttivät vain harvoin, mutta he näkivät mahdollisuuksia sen käyttöön vuorovaikutuksessa. Vastaajat suhtautuivat siihen kuitenkin varovaisesti ja pitivät riskinä mahdollisuutta vaikuttaa tunteisiin ja mielipiteisiin, jopa yllyttää konflikteja. Tulokset osoittavat, että menetelmien luonteesta riippuen tekoälyllä on erilaisia käyttötarkoituksia vuorovaikutteisessa kaupunkisuunnittelussa. Riskien ja mahdollisuuksien arvioinnissa on siksi tarkoituksenmukaista erotella analyttisen, generatiivisen ja inhimillisen tekoälyn tyypit.

Tekoäly ja asiantuntijatyön muutos kaupunkisuunnittelussa — Kaupunkisuunnittelun asiantuntijoiden työ 2040 luvulla

Tuomas Jerkkola, Tampereen yliopisto

Esitykseni pohjautuu pro gradu -tutkielmaani, missä tarkastellaan tekoälyn kehityksen vaikutusta tulevaisuuden kaupunkisuunnittelun asiantuntijoiden työhön ja sen eri osa-alueisiin vuoteen 2040 mennessä. Tekoäly on nopean kehityksensä myötä noussut viime vuosina keskeiseksi puheenaiheeksi niin akateemisella kentällä, kuin myös työelämässä ja ihmisten arjessa. Tutkimukseni otti osaa tekoälyä ja työelämää koskevaan keskusteluun keskittyen kaupunkisuunnittelun asiantuntijoiden työelämään.

Tutkimuksessani muodostettiin Delfoi-metodia hyödyntäen tiivistelmiä kaupunkisuunnittelun asiantuntijoiden näkemyksistä sekä kaksi tulevaisuuskuva. Tutkimuksen Delfoi-paneeliin osallistui 23 kaupunkisuunnittelun asiantuntijaa, jotka ottivat kantaa kahdeksaan tulevaisuusteeseihin. Teesit käsittelivät tekoälyn kehityksen vaikutusta alan asiantuntijoiden työtehtäviin, osaamisvaatimuksiin, työn mielekkyyteen, päätöksentekoon, työllisyyteen, sidosryhmäyhteistyöhön, moniammatilliseen yhteistyöhön, liiketoimintamallien kehitykseen sekä julkisen ja yksityisen sektorin väliseen suhteeseen. Tutkimuksen aineisto analysoitiin tila-analyysillä sekä aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä. Tila-analyysi osoitti, että asiantuntijoiden näkemyksissä oli paljon yhteneväisyyksiä, mutta myös ajoittain ristiriitaisuutta. Sisällönanalyysillä aineistosta saatiin esiin paneelin keskeiset näkemykset mahdollisista tulevaisuuden tiloista ja tulosten peilaaminen kirjallisuuteen, megatrendeihin ja hiljaisiin signaaleihin mahdollisesti johtopäätösten muodostamisen.

Tekoälyn kehitys tulee todennäköisesti muuttamaan kaupunkisuunnittelun asiantuntijoiden työtä jokaisella tarkastelemallani osa-alueella. Todennäköisiä kehityskulkuja ovat työtehtävien hallittu automaatio ja resurssien uudelleen suuntaaminen, suunnitteluprosessin tehostuminen, tekoälyyn liittyvän osaamisen korostuminen, tekoälypohjaisten simulaatioiden ja ennusteiden merkityksen kasvu päätöksenteon taustalla, sidosryhmä- ja moniammatillisen yhteistyön tiivistyminen sekä uusien liiketoimintamallien syntyminen ja yksityisen sektorin toimijuuden kasvu. Tämä kehityssuunta nähtiin pääosin toivottavana. Tutkimuksessa asiantuntijat nostivat myös esiin tekoälyn kehityksestä ja laajasta automaatiosta johtuvia mahdollisia uhkia, kuten alan asiantuntijoiden työtehtävien, roolien ja toimijuuden kaventumista, työttömyyttä, osaamistason madaltumista, päätöksenteon heikentymistä, yhteistyön vähentymistä, kaupunkisuunnittelun teknokraattistumista, yksityisen sektorin toimijuuden liiallista korostumista sekä kuntien ja alueiden eriarvoistumista. Tulevaisuuden kehityssuuntiin näyttäisi vaikuttavan eniten tekoälyn kehitysprosessi, mihin olisi tutkimusten tulosten valossa hyvä osallistaa kaupunkisuunnittelun asiantuntijoita ja muita sidosryhmiä.

Tekoäly suunnittelun tukena: tavoiteohjautuva suunnittelumenettely kaupunkisuunnittelussa

Niko Kautonen, Suomen Alierakennuttaja Oy

Esityksessä käsitellään tekoälyn hyödyntämistä kaupunkisuunnittelun eri vaiheissa, erityisesti suunnittelun alkuvaiheessa tapahtuvassa analyysissä ja vaihtoehtojen vertailussa. Tavoitteena on avata käytännön kokemuksia siitä, miten tekoälyn avulla voidaan löytää ratkaisuja monimutkaisissa

hankkeissa sekä lisätä päätöksenteon läpinäkyvyyttä ja vaikuttavuutta. Keskiössä on tavoiteohjautuva suunnittelumenettely, jossa suunnittelu perustuu hankkeen alkuvaiheessa määriteltyihin tavoitteisiin ja merkittävimpiin parametreihin. Painopiste siirtyy yksittäisten ratkaisujen sijaan vaihtoehtojen vertailuun ja vaikutusten ymmärtämiseen — tekoälypohjaisen analytiikan tukemana. Ratkaisujen vaikutusten arviointi tehdään suunnitteluryhmän substanssiosaamisen ja kokemuksen pohjalta: yhdessä hahmotellaan, onko hanke taloudellisesti ja toteutuksellisesti realistinen ja mitä muutoksia mahdollisesti tulee tehdä. Tällöin jokainen suunnitteluvaihtoehto toimii välineenä syy- ja seuraussuhteiden ymmärtämiseen sekä tavoitteiden konkretisoimiseen.

Menettelyä on hyödynnetty useissa hankkeissa: asuinkerrostalokorttelin kaavoituksessa, jossa analysoitiin näkymiä, valoisuutta ja rakennettavuutta; kaupunginosan kehittämisessä, jossa tarkasteltiin korttelikokoja, paikoitusratkaisuja ja taloudellista toteutettavuutta sekä eräässä hotellihankkeessa, jossa tekoälypohjainen näkymäanalyysi ohjasi rakennuksen muotoilua ja sijoittelua. Menettelyn iteratiivisuus ja tavoitteiden mukainen ohjautuvuus ovat tuoneet valtavasti lisäarvoa erityisesti silloin, kun suunnittelun reunaehdot ovat muuttuneet prosessin aikana. Tavoiteohjautuvuus ja suunnittelun läpinäkyvyys tukevat kaikkia osapuolia — suunnittelijoita, tilaajia, kaavoittajia ja viranomaisia.

Tekoäly ei vähennä harkinnan merkitystä, vaan vahvistaa sen roolia osana tiedolla ohjautuvaa suunnittelua. Kun tekoälyn käyttö nähdään osaksi suunnittelujärjestelmän kehittämistä ja siihen suhtaudutaan avoimesti myös viranomaiskäsittelyssä, se voi toimia voimakkaana mahdollistajana — edistäen yhteistä ymmärrystä ja vaikuttavampia ratkaisuja rakennetun ympäristön hyväksi.

Sessio 15 b

Kaupunkisuunnittelua tekoälyn avulla -tarina kaupunkitilaksi

Anna-Riitta Kujala, Riihimäen kaupunki

Maria Suutari-Jääskö, Järvenpään kaupunki

Kaupunki on tiivis toiminnallinen alue, jossa asuu, työskentelee ja liikkuu suuri määrä ihmisiä. Kaupungin tärkein toimija on ihminen. Tästä huolimatta olemme viimeiset vuosikymmenet suunnitelleet kaupunkeja vain autokeskeisesti, analysoineet liikkumisen dataa. Ihmisen kaupunkia suunnitellaan ihmislähtöisesti -kaupunkilaisten tarpeet ja hyvinvointi edellä. Ihmisen kaupunki tukee monipuolista elämää, on ekologisesti kestävä ja edistää yhteisöllisyyttä. Hyvä suunnittelu ei tarkoita valmiiksi rakennettua lopputulosta, vaan rakenteita ja järjestelmiä, jotka mukautuvat ihmisten tarpeisiin ajan myötä. Kaupunki ei ole koskaan valmis.

Siirtyminen autokaupungin suunnittelusta ihmislähtöiseen suunnitteluun ei tapahdu sattumanvaraisesti tai ilman tietopohjaista analyysiä. Kaavasunnittelussa usein hahmotetaan perusteellisesti lähtötiedot. Suunnittelija ennakoi muutosta ja toteuttaa kaavaprosessin aikana vuorovaikutusta, joka helpottuu tekoälyohjelmistojen avulla. Ymmärrys muutoksesta syntyy, kun on vertailtavia vaihtoehtoja, joiden analysointi johtaa parempaan tilaan ja osallistaminen paikan merkityksellisyyteen.

Tekoölyavusteiset ohjelmat kuten Autodesk Forma (myöh. Forma) auttavat analysoimaan myös kaupunkitilan suunnitteluvaihtoehtoja parametrien suhteen, kuten kerrosalan, valoisuuden, tuulisuuden, näkymien, mikroilmaston, melun, energiapotentiaalin ja hiilijalanjäljen suhteen. Tekoölyavusteiset ohjelmat palvelevat suunnittelun erivaiheita luonnostelusta aina toteutukseen ja tavoitetilään-ihmisten koettuun kaupunkiin. Tekoölyohjelmat toimivat välineenä kertoa tarinaa kaupunkitilan muutoksesta virtuaalisessa tilassa. Olevasta kuvasta voidaan muuttaa tulevaisuuden visioksi ohjeistamalla ohjelmaa kuten Lahden keskustavisiotyössä (Midjourney). Tekoölyohjelmilla kaupunkisuunnittelua voidaan tehdä yhdessä ja reaaliaikaisesti, vaihtoehtoja syntyy suunnittelijan osaamisella tai tekoölyn ehdottamana. Rakennusten kerrosala ja pysäköintipaikat määrittävät nykypäivänkin kaupunkisuunnittelua, niiden suhdetta ja sijainteja voi vertailla esim. Järvenpäässä on käytetty tekoölyohjelmaa taustasuunnitteluun osana vuorovaikutteista kaavarunkosuunnittelua Ristinummelle.

Tekoölyn avustamana voimme siirtyä takaisin ihmislähtöiseen kaupunkisuunnitteluun tehokkaasti ja datavetoisesti. Se auttaa tunnistamaan ongelma-alueita, optimoimaan liikkumista, parantamaan esteettömyyttä ja tukemaan kansanterveyttä. Kokonaiskestävän ja onnellisen kaupunkielämän tulee olla mahdollisuus kaikille kaupunkilaisille, tarina suunnitelmasta kaupungiksi on merkityksellinen niin lapsille kuin ikäihmisille.

Tekoöly ja sosiaalinen kestävyys – mitä kaupunkisuunnittelussa jää näkemättä?

Jenna-Riia Oldenburg, Sitowise Oy & Tampereen yliopisto

Sosiaalisesti kestävä kaupunkisuunnittelu vaatii kykyä tehdä näkyväksi paikkojen monikerroksiset merkitykset ja asukkaiden moninaiset kokemukset. Tekoölyllä on kasvava rooli suunnitteluprosessien tukena ja uudenlaisen osallisuuden mahdollistajana. Samalla tekoölykehitys voi toimia peilinä niille valinnoille, joita tehdään suunnittelun datapohjan muodostamisessa: mitä mitataan, mitä kerätään, ja ketkä jäävät ulkopuolelle?

Tässä esityksessä tarkastelemme tekoölyn mahdollisuuksia sosiaalisen kestävyuden edistämässä kaupunkisuunnittelussa. Käsittelemme tekoölyä osana laajempaa *datan ekosysteemiä*, joka sisältää teknologisten ratkaisujen ohella hallinnollisia prosesseja, osallistumisen käytäntöjä, arvovalintoja ja tiedon tuottamisen sosiaalisia rakenteita. Kaupungilla on merkittävä rooli kaupunkidatan ekosysteemin mahdollistajana ja kysymekin, millaisia näkökulmia on huomioitava, jotta ekosysteemi olisi yhtä monipuolinen kuin kaupunkiympäristö, jota se edustaa?

Esityksessä tuodaan esiin esimerkkejä, joissa tekoölyä on voi hyödyntää esimerkiksi vaikutusten arvioinnissa, osallisuuden analyysissä ja suunnitteluvaihtoehtojen tuottamisessa. Tärkeänä kysymyksenä tarkastelemme, miten tekoöly voi auttaa tunnistamaan datan vinoumia ja aukkoja, jotka heikentävät tasa-arvoista suunnittelua – ja millaisin käytännöin voidaan rakentaa moniäänisiä, oikeudenmukaisia ja sosiaalisesti kestäviä datan ekosysteemejä.

Paneelikeskustelu

Sessioiden päätteeksi työryhmä järjestää paneelikeskustelun, joka tarjoaa sessioiden 17a ja 17b esittäjille ja yleisölle mahdollisuuden keskusteluun kaikkien esitysten teemoista, huomioista ja esiin nousevista kysymyksistä. Keskustelu käydään ensisijaisesti suomeksi.

Sessio 16: Multispecies narratives from and for a co-liveable city – 90 min.

Juho Rajaniemi, Tampere University, juho.rajaniemi@tuni.fi

Himansu Mishra, Tampere University

Narratives of the Multispecies City Futures

Aavanranta Satu, University of Helsinki

How to represent the needs of diverse communities, including other species, in nature restoration action planning remains a major challenge. Part of the challenge relates to a lack of interdisciplinary methods across design, environmental policy and futures communities for representing the justice consequences of biodiversity restoration on diverse human and other species communities.

In this presentation, I will present preliminary results from interviews (n=30) with policy makers, designers and researchers regarding the desired multispecies city futures visions and how the visions are created. I will then critically compare the different approaches in these different fields and how they can be harnessed to guide nature restoration planning in urban context. I will also critically discuss how these methods (under-)represent multispecies needs, addressing critical debates regarding how to apply multispecies justice framings in urban and regional planning.

Mapping Visual Narratives of Other-Than-Human

Bogdanova Viktorija, Aalto University

Masoodian Masood, Aalto University

Visual narration can be used to illustrate the spatial representations of the human and other-than-human world. Representation, when placed within a narrative structure aims to navigate the reader within a space that is neither too strange nor too familiar. The most common form of such a representation is usually a map of some kind, whose lines, shapes and colors invite the reader into parallel worlds of represented, experienced or imagined realities. Most often, maps in narratives represent the world through metaphors. But how does intertwinement of literary and visual mapping influence our relation to the built environment, and especially, the urban environment? How can maps and mapping processes help us establish a more intimate relationship with the other-than-human characters within a particular place within and beyond urban structures?

In this paper, we will investigate the elasticity of the concept of *visual narrative mapping*, exploring its meanings through the lens of both scientific and mythical approaches. While both literary and visual disciplines have contributed extensively to research on narrative cartography, our emphasis is on the existing knowledge gap due to *disciplinary disconnectedness* of the two fields of study, with the aim of analyzing this gap as an unexplored territory for future research. In addition, we attempt to target the need for a more experiential, holistic and relational approach to visual narration through the lens of concepts such as: cartography of desire, spatial estrangement, imaginative inhabiting of a place, trans-temporal visual diaries, unrooted creative modalities of belonging, mythical elsewhere, and so on. In particular, we explore three modalities of processual mapping: 1) tracing storylines of accidental other-than-human actors in literature, 2) constructing other-than-human heroes within experimental visual novels, 3) and mapping accidental urban characters as heroes within visual travelogues, as inspirational springboards to for future imagination.

Multispecies Narratives and Biocultural Heritage in Landscape Architecture: A Case Study of the Saari Manor

Kunnaton Eveliina, Aalto University

Prokkola Ella, Aalto University

Lähde Elisa, Aalto University

Posthumanist philosophy challenges human-centered perspectives in disciplines that shape shared living environments, urging a reconsideration of the multispecies dynamics of landscapes. In this evolving paradigm, landscape architecture plays a crucial role in revealing and fostering co-living relationships among human and more-than-human inhabitants. In the research project Beyond Sustainability 2.0, conducted with Kone Foundation's Saari Residence, we explore how landscape architects can develop new ways to narrate the multispecies dimensions of different landscape typologies. By applying the concept of biocultural heritage, we highlight the intertwined histories of human and more-than-human interactions that have shaped landscapes over time. Tracing the deep spatial and temporal layers of the landscape reveals it as an evolving entity shaped by centuries of ecological and cultural entanglements.

Our methodology combines field-based observation, archival research, and experimental visual narrative techniques, including deep sections. These approaches aim to surface latent multispecies dynamics, showing how past and present relationships are inscribed in vegetation, land use, and seasonal rhythms. Multispecies storytelling brings forth perspectives emerging from sensory, bodily, and ecological interactions. Rather than seeing landscapes as mere sites of human intervention, we approach them as complex systems encompassing a multitude of processes, lives, and liveways—extending beyond our own. By pausing to observe and engage with ongoing processes, we cultivate deeper awareness of the networks that sustain co-living environments. Landscapes—urban, rural, or in between—are inhabited, shaped, and narrated by diverse species. Recognizing this, our research invites new insights into how landscape architecture can support a co-liveable future—where multispecies encounters are acknowledged and actively integrated into design, planning, and storytelling practices.

Monilajisuuden merkitykset Turun satamaraitien ympäristössä

Suopajarvi Tiina, University of Oulu

Kaupunkien infrastruktuureilla, kuten rautatiellä voi olla merkityksiä, jotka eivät liity suoraan niiden suunniteltuun käyttötarkoitukseen. Turun linnan kupeeseen rakentuvan uuden kaupunginosan lävistää satamaan johtava rautatie, jonka varrella ihmiset liikkuvat ja jossa monet muut lajit elävät. Tarkastelen esitelmässäni näitä monilajisia kudelmia lävistävän kehollisuuden (engl. ”trans-corporeality”, Alaimo 2008) ja affektiivisuuden näkökulmista. Aineistonani ovat alueen asukkaiden ja työntekijöiden kanssa tehdyt videoitut aistietnografiset kävelyt sekä meidän tutkijoiden tekemät aistihavainnot Turun Linnakaupungissa. Analyysimme osoittaa, miten rautatien kanssa eläminen merkitsee ihmisille aistirikkaita, monilajisia kohtaamisia, ärsyttäviä hetkiä heidän liikkumistaan hidastavissa tai estävissä infrastruktuurien solmukohtissa sekä hitaasti kulkevan junan luomia kodikkaita, jopa romanttisia affektiivisia tunnelmia. Tässä esitelmässä keskityn näistä ensimmäiseen teemaan.

Rautatien sijainti uuden kaupunginosan keskellä luo keitaan sekä alueen asukkaille että erilaisille luonnonvaraisille kasveille ja eläimille. Lisäksi suurelta osin aitaamattomien kiskoja vieressä käveleminen, joka on turvallisuussyistä virallisesti kielletty, vahvistaa ihmisten toimijuuden tunnetta kaupunkilaisina. Kaupungin suunnitelmat rakentaa uusi ratareitti ovat uhka asukkaille: he pelkäävät menettävänsä heille itselleen ja osa myös koirilleen miellyttävän ulkoilupaikan, mutta myös yhden asuinalueen harvoista ympäristöistä, joissa villieläimet ja -kasvit viihtyvät. Tutkimuksemme osoittaa, että infrastruktuurilla, jonka yleensä ajatellaan yhdistävän kaukaisia ihmisiä ja paikkoja kansallisesti ja jopa maailmanlaajuisesti, voi olla monilajisuuden näkökulmasta merkittäviä paikallisia merkityksiä. Tämän lisäksi pohdin esitelmässäni aistietnografian mahdollisuuksia ja rajoituksia monilajisuuden tutkimisessa.

Sessio 17: Urban (hi)stories untold: Spatial transformations between global(ised) imperatives and local realities – 90 min.

Professor Dr. Laura Kolbe, University of Helsinki, laura.kolbe@helsinki.fi

Professor Dr. Aleksandra Stupar, University of Belgrade - Faculty of Architecture

Urban (hi)stories untold: Spatial transformations between global(ised) imperatives and local realities

Joonas Kananen

Call for Papers - Abstract for Presentation

Kaupunkitutkimuksen päivät/ Urban Studies Conference 2025

Joonas Kananen

I'm a doctoral researcher in the University of Turku, in the subject of European and World History. My dissertation studies lived spaces of football and meanings produced through them in Fascist Italy, particularly in Tuscany and Campania. Leaning on perspectives provided by this work, I would like to contribute to the conference session *Urban (hi)stories untold: Spatial transformations between global(ised) imperatives and local realities*.

The typology of stadium lies at the core of the dissertation's conception of space. Hence, my presentation starts from the globalization of sport and stadium typology, strongly driven by the development of the Olympic movement. Following this wave of globalization, fascists in Italy appropriated sport to their own political means. This led to widespread construction of stadiums and sport fields throughout Italy, especially between 1927 and 1934. Simultaneously, this spatial transformation responded to the increasing popular appeal of football and to the pursuit of commercial profit.

Despite significant changes from the spatial and urban viewpoints, the lived reality of football was far from a frictionless monolith, and diverse local realities kept characterizing these spaces. As an example, public disorder that was often rooted on the expression of local identities and that opposed the regime's calls for discipline and order, remained a commonplace phenomenon throughout the Fascist period in Italy.

Through these seeming paradoxes in football's spaces, my presentation discusses the use, and subsequent socio-cultural value inherent in such built environments. At the same time, it opens up more general debate concerning sport architecture which is currently undergoing intense changes throughout the world.

Deindustrialization and Music in 1970s Europe

Giacomo Bottà

This presentation explores how music serves as a mediator for societal transitions, highlighting its role in expressing the emotional impact of economic change. Through qualitative analysis of musical production in European industrial cities during the late 1970s and early 1980s, I want to reveal music's ability to foster resilience and community amidst industrial decline. Music doesn't play the function of memorializing individual stories or narrating cities shrinking, factories closing and communities imploding, like for instance cinema and photography have done. Music can partially transcend the visual dimension and its tropes in representing a particular socio-economic change. Therefore, its role in deindustrialization becomes at the same time more elusive but also more important. 'Deindustrialization music,' such as punk and post-punk, represents in truth a mediator of a temporary condition and indicated a 'way out' able to depart from the industrial city and its imaginary and, in the process, to translate identities and meanings to a possible post-industrial society.

Public restaurants in the 1930s Finland

Pirjo Ovaskainen

Finnish cities were very different in 1930s comparing what they are now. In the city centers, there were theaters, government or city government buildings, cafeterias and restaurants. Outside of the city center people lived like in the countryside with their farm animals and farming.

When we walk in the cities, we might recognize many first-class restaurants like Kämp, Tammer or Atlas. But those restaurants were only tips of the iceberg, when we talked about public restaurants. Finnish prohibition law ended 5.4.1932 and after that our alcohol law demanded that every society class deserves restaurant where people can get legal alcohol. Many of those restaurants were small, with only one room and little kitchen and they were called, for example cafeteria-restaurants. But there were also significant working-class restaurants.

In this presentation I will focus on these small and some way forgotten restaurants. I will use floor plans and other pictures and also sources of Alkoholiliike to find out who used these restaurants, what the restaurants looked like and what was served in these small and humble places. And after that I will tell you what happened to those places and why.

Reading cities as political text

Kaarin Taipale

Abstract by Kaarin Taipale

READING CITIES AS POLITICAL TEXT

Hypothesis: The values and goals that inform political decisions about urban development become visible and can thus be traced in urban public space.

In this paper, I aim to demonstrate, through a few examples, how phenomena such as globalized consumer markets, financialization, as well as the will to concentrate power, have the potential to erode urban public space. These forces are counterbalanced by others, such as sustainable development and democratization.

This can be illustrated, for instance, by the impact of the vast retail chain Walmart, whose efficiency relies on inexpensive locations outside urban centers. The only public space in these areas is the vast parking lot surrounding the supermarkets, accessible solely by private car. On a micro scale, signs of financialization are evident in the nameplates of international companies on waste bins, street advertising panels, or local buses.

In various parts of the world, we can observe different stages of autocracy or gradual shifts towards it. Urban public space poses a threat to dictators, as it provides a platform for people to gather and protest. In Spain, following Franco's death in 1975, Barcelona's major reconstruction project for the 1992 Olympic Games was the renewal of urban public space. Conversely, in March 2025, the "Black Lives Matter" street mural near the White House was removed in Washington, D.C.

Certain sustainable development goals — such as SDG 10 (Reduced Inequalities), SDG 11 (Sustainable Cities), and SDG 13 (Climate), as defined by the United Nations in 2015 — have been embraced by progressive cities around the world, reinforcing the core idea of urban public space as the realm of democracy. Paris' *grand projet* for the 2024 Olympic Games focused on greening the city, quite literally, by planting thousands of trees and reclaiming street space for bicycles and pedestrians instead of private cars.

CIAM and the technoscientific turn of urbanism

Martti Kaartinen

Martti Kaartinen, Tampere University

4.4.2025

Abstracts proposal for Urban Studies Conference - Urban (hi)stories untold: Spatial transformations between global(ised) imperatives and local realities

CIAM and the technoscientific turn of urbanism

My presentation, based on Bernard Stiegler's theoretical framing, deals with a determining period in urbanism when the focus towards architecture and urban planning was redirected from the past as a source of inspiration towards the future. This monumental shift took place as part of a wider technoscientific development in the early 20th century. In architecture and urban planning, it was prominently manifested in the Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) between 1928 and 1933.

I'm exploring CIAM as a project that embodies the technoscientific totality of urban development and is linked to a universal sociodynamic remake that leads to the disappearance of anthropological culture and the biophysical change faced by local habitats. The technoscientific position was clearly manifested with the city emulating an enterprise for its *raison d'être*. In this approach, the evolutionary dynamisms of technical systems, which is composing within the technoscientific practice and is systematic data, is directed towards scientifically structured useful finalities motivated by growth.

What CIAM's vision represents is a point from permanence to an era of constant innovation, where change becomes the rule. However the abstract nature of urban planning and architecture gain their practical causality, constrained of physical causality, only once realised. As part of the ephemeral nature of technoscience, the urban renewal, like the new technology, is overshadowed by its future rejection, dictated by the inevitability of the expectation of a new adaptation. In CIAM, the relationship between the real and the possible is reversed, and the real becomes a modality of the possible.

Pedestrianization and the Politics of Emotion: İstiklal Avenue in the Age of Globalization

Merve Eflatun

In the 1990s, Istanbul turned into a significant site in Turkey due to urban redevelopment projects, the symbolic reimagining of the city under the shadow of globalization and the desire to be perceived as a world city. The pedestrianization of İstiklal Avenue in Istanbul became a highly visible urban renovation that can be interpreted as reflecting the tension between national identity and global urban branding. While pedestrianization was presented as an infrastructural

improvement, it gradually became a space where the symbolic and affective logics of globalization were staged and circulated. Thus, the renovation functioned as a mechanism for the rearticulation of the urban center in emotional, political, and representational terms.

This study explores how Istiklal Avenue was framed as part of the global urban imaginary through emotionally charged media representations. Accordingly, affective theory is employed to analyze a visual narrative archive of news, television broadcasts, popular films, independent documentaries, and home videos. These sources reveal that media representations constructed Istiklal Avenue not only as a stage oriented towards the global world, but also as a medium through which identity, belonging and unbelonging, and the desire for modernity were articulated. Thereby the avenue came to be seen as an emotional site shaped by fear of not being modern, nostalgia, disappointment, and hope—particularly within a context where discourses of globalization became increasingly dominant. Consequently, by tracking the pendulum between narratives of change and their affective-spatial claims, this study unfolds the emotional dimensions of global frameworks and their interaction with local urban dynamics.

Keywords: Istiklal Avenue, Globalization, Urban transformation, Affect theory