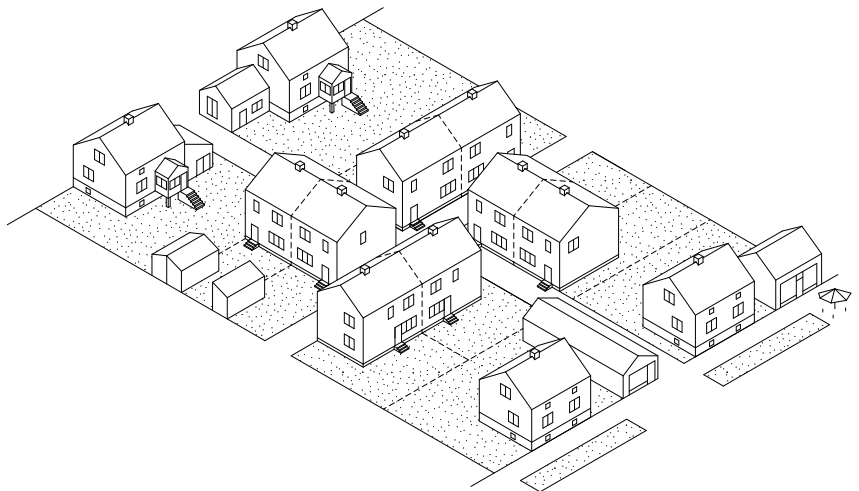


Pihalle!

PIENTALOALUEIDEN TIIVISTÄMISOHJELMA
SUOMALAIISIIN KAUPUNKEIHIN
AN INTENSIVE SMALL SCALE HOUSING
PROGRAM FOR THE FINNISH CITIES



OHJELMA #1

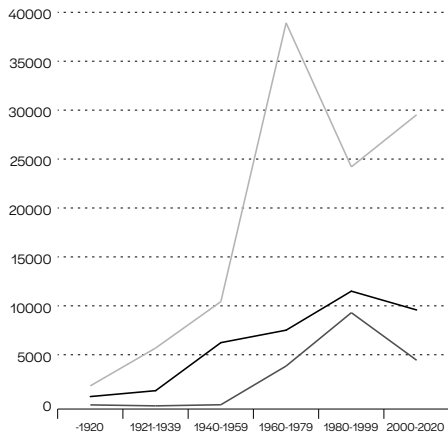
224234

58400

ASUNTOTUOTANTO 2010-2020 DWELLINGS BUILT 2010-2020

1940-1959 RAKENNETUT PIENTALOT SMALL HOUSES BUILT IN 1940-1959

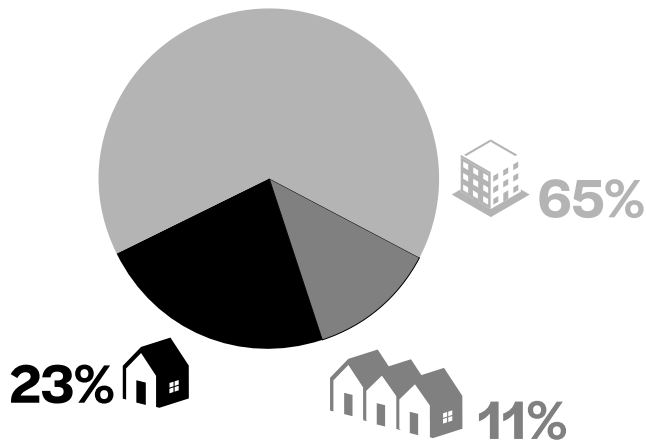
asunnot
n. dwellings



rakennusvuosi building year

- omakoti- ja paritalot detached, semi-detached houses
- rivitalot row-houses
- kerrostalot in block of flats

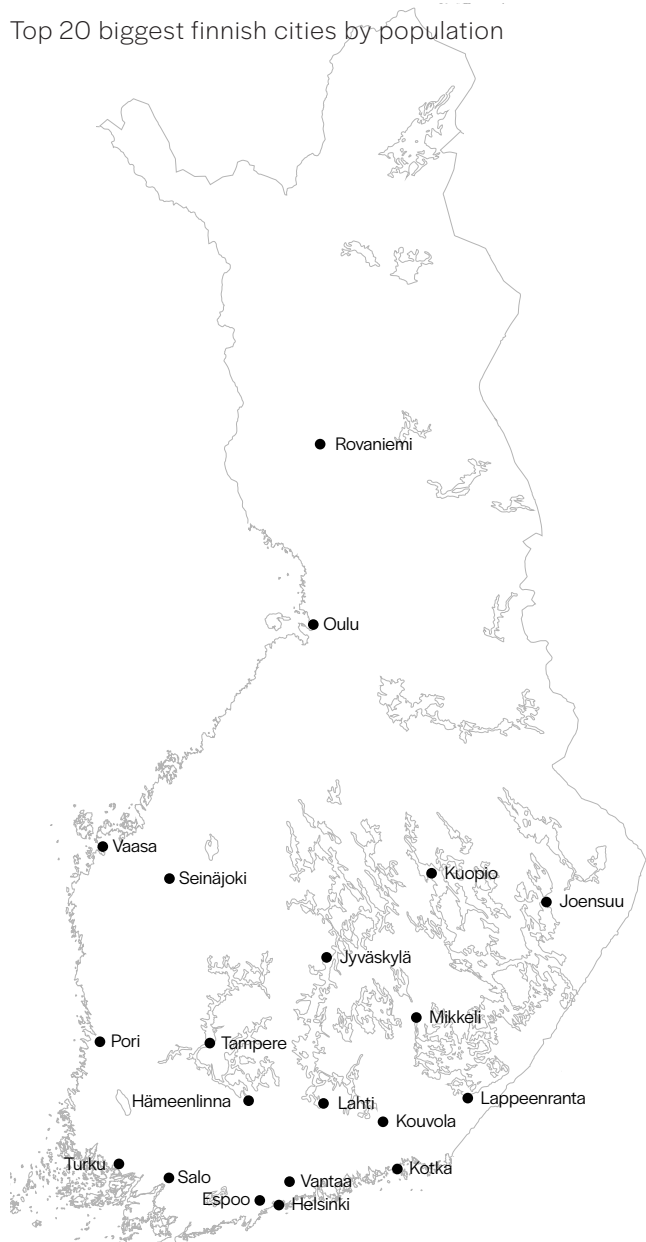
ASUNNOT 20 SUURIMMASSA KAUPUNGISSA RAKENNUS- TYYPEITTÄIN APARTMENTS IN TOP 20 CITIES BY DWELLING TYPE



*Luvut Tilastokeskukselta
*Data from Statistics Finland

20 suurinta suomalaista kaupunkia väkiluvun mukaan

Top 20 biggest finnish cities by population



Johdanto

Arkkitehtuuria ei pitäisi suunnitella tämän päivän tarpeisiin, ei edes seuraavan parinkymmenen vuoden, vaan nähtävissä olevan tulevaisuuden tarpeisiin. Puhumme arkkitehtuurista laajassa merkityksessä, ihmiselämän toimintoja määrittävien pysyvien rakenteiden suunnittelusta.

80-luvulle asti saattoi kuvitella että tulevaisuutta luonnehtisi kasvava liikkuvuus: uusi nomadismi, jossa ihmiset pystyvät liikkumaan autoilla ja lentokoneilla vapaammin, nopeammin ja kauemmas kuin koskaan ennen. Olisi mahdollista asua maaseudun rauhassa ja työskennellä sykkivässä metropolissa, lentää maapallon toiselle puolelle rentoutumaan, shoppailemaan, opiskелеmaan tai käynnistämään uutta tuottoisampaa uraa.

Nykyään on käynyt ilmeiseksi että tämä ihanne tuhoaa planeetan ekologian, joka pitää yllä peruselintoimintojamme.

Tiivistäminen

Edellä sanotusta huolimatta kaupunkisuunnittelun periaatteita on ollut vaikea muuttaa. Yksityisautoilua pidetään yhä jonkinlaisena ihmisoikeutena, ja kaikkien asuinrakennusten yhteyteen määrätään rakennettavaksi "riittävästi" autopaikkoja. Liikenneympäristöt suunnitellaan yhä ensisijaisesti autoille. Jalankulku- ja pyöräilyreitit joutuvat taipumaan autoilta jäljelle jäävään tilaan.

Kaupunkieja on pyritty tiivistämään jotta ihmiset voisivat asua lähempänä työpaikkoja, kauppia, julkista liikennettä ja palveluita, jolloin autoilun tarve vähenisi. On monia hyviä esimerkkejä siitä, miten 60-70-luvun kaupunkirakenteeseen jääneitä "rakoja" on tilkitty täydennysrakentamisella. On myös kyseenalaisempia tapauksia, joissa hyväkuntoisia matalia rakennuksia ja viheralueita on tuhottu uuden, tiiviimmän kaupunkirakenteen tieltä.

Tästä huolimatta hyväksymme tiivistämisen tavoitteen. Mutta näemme prosessissa sokean pisteen. Tiivistämistä tehdään vain kerrostaloalueilla. Se ulottuu vain hyvin heikosti omakotialueille.

Intro

Architecture, ideally, should not be designed for the needs of today, not even for the next twenty years, but for the foreseeable future. We are talking about architecture in the most general sense of the word, that is, the design of the permanent structures that determine the workings of human life.

Until the eighties, it might have seemed like the foreseeable future is one of greater mobility: of a nomadic lifestyle where people are able to move around according to their wishes, faster and over longer distances than ever before, enabled by the infrastructure of car and air traffic. They might live in the pristine countryside and work in a bustling metropolis, flying across the globe to relax, to shop, to study or to start a more lucrative career.

Since then it has become overwhelmingly apparent that this ideal is destroying the planetary ecology that sustains our basic life functions.

Densification

However, it has been a struggle to change our practices of urban planning and design accordingly. We still regard car ownership as something of a human right and have rules that make it obligatory to build "enough" parking spaces with all residential developments. Traffic environments are still designed primarily for cars, with pedestrian routes and bike lanes as little more than an afterthought.

There has been an attempt to densify cities, to enable more people to live closer to their workplaces, shops, mass transit and public services to reduce the need for car use. There are many successful examples of infill housing built in the "crevices" left in the urban structures planned in the 60s and 70s. More questionable are the cases where low- to mid-rise buildings in perfectly fine condition, or areas of greenery, have been destroyed and replaced with a completely new, denser urban structure.

Despite this, we approve of the goal in principle. But we see a blind spot in the process. Densification tends to only happen in mid-rise to high-rise neighbourhoods. It doesn't really extend to low-density suburbs of detached houses, or if some densification happens there, it tends to be quite weak.

12644

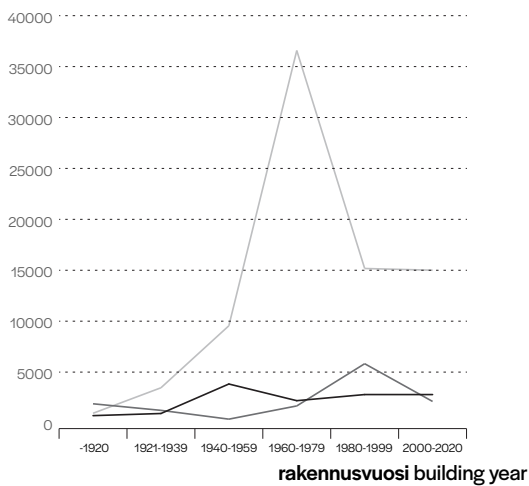
**ASUNTOTUOTANTO
2010-2020
DWELLINGS BUILT
2010-2020**

3841

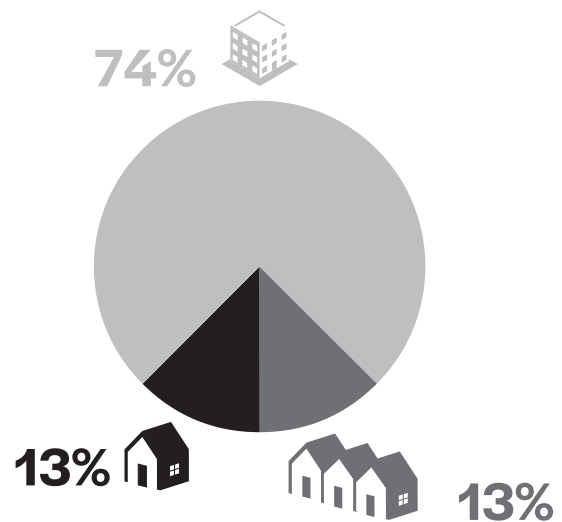
**1940-1959
RAKENNETUT PIENTALOT
SMALL HOUSES
BUILT IN 1940-1959**

ASUNNOT TURUSSA RAKENNUSTYYPEITTÄIN APARTMENTS IN TURKU BY DWELLING TYPE

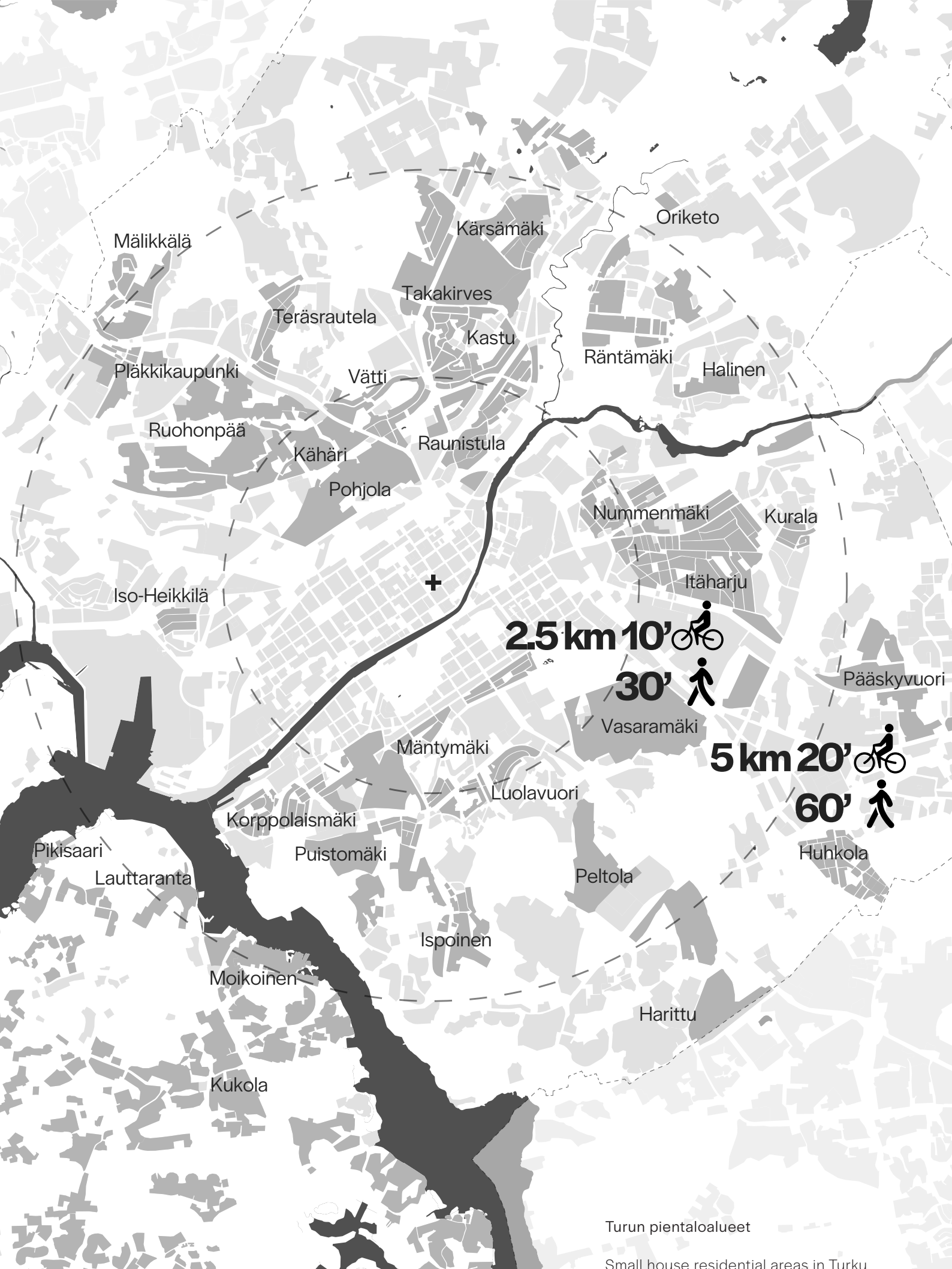
asunnot
n. dwellings



— omakoti- ja paritalot detached, semi-detached houses
— rivitalot row-houses
— kerrostalot in block of flats



*Luvut Tilastokeskukselta
*Data from Statistics Finland



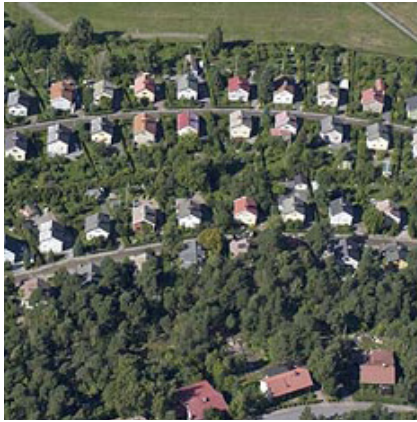
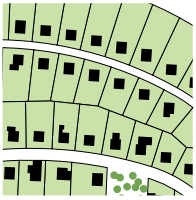
Turun pientaloalueet
Small house residential areas in Turku

Turun rintamamiestaloalueita

A few rintamamiestalo neighbourhoods in Turku

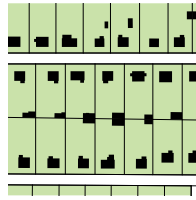
LUOLAVUORI

1940-1960s
2.5 km to center
Density 0.1



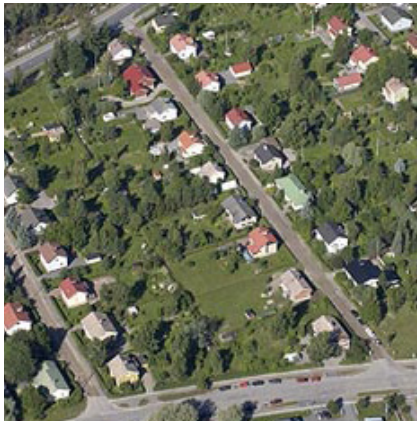
KÄHÄRI

1940-1960s
3 km to center
Density 0.1



PELTOLA

1940-1960s
4.0 km to center
Density 0.1



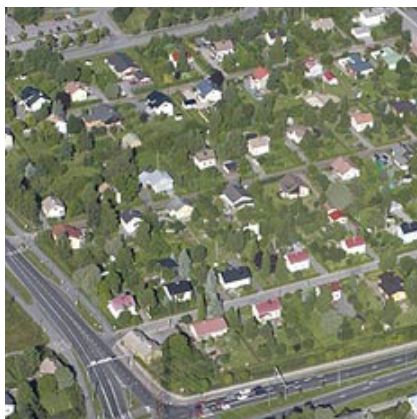
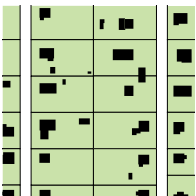
PUISTOMÄKI

1940-1960s
3.5 km to center
Density 0.1



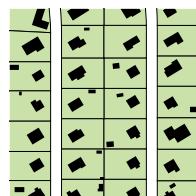
TAKAKIRVES

1940-1960s
3 km to center
Density 0.1



VASARAMÄKI

1940-1960s
2.5 km to center
Density 0.1



Rintamamiestalo

Katsottaessa suomalaisia kaupunkeja huomataan että useimpien perusrakenteessa vanhaa keskustaa ympäröi harvaan rakennettujen omakotialueiden kehä. Jotkut näistä rakennettiin 20- ja 30-luvulla mutta useimmat sodan jälkeen. Näiden rakenne on hyvin säännöllinen. Talotyyppi on "rintamamiestalo", jossa on korkea sokkeli ja puolitoista kerrosta. Alakerrassa on kaksi huonetta, kettiö ja eteinen savupiipun ympärillä. Yläkerrassa on kaksi huonetta jotka hyvin usein vuokrattiin ulos. Talossa on useimmiten kevyt puurunko, mutta hirsirakenne on myös yleinen.

Rintamamiestaloalueiden asemakaavat ovat kaa-vamaisia. Kaupunkitaiteellista kunnianhimoa niissä ei juuri ole, mikä kuvastaa tarvetta rakentaa paljon taloja nopeasti minimoiden investoinnit katuinfraan. Korttelit ovat pitkiä, poikkikatujen määrä on minimoitu. Tontin yleinen koko on noin 1000 m² ja sen kapeampi reuna on kadulle päin. Talo on yleensä vedetty 4-5 metriä irti kadun ja naapuritonttien rajoista. Usein talot on sijoitettu vinottain niin että talot eivät katso suoraan toisiaan päin. Takapiha on tilava jotta asukkailla olisi tilaa perunoiden ja muiden ruokakasvien viljelyyn, mikä oli tärkeää ottaa huomioon sodanjälkeisenä pula-aikana.

On kiintoisaa, kuinka monet näistä alueista ovat säilyttäneet alkuperäisen rakenteensa ja luonteensa varsin hyvin. Taloja on remontoitu ja joskus laajennettu lisäsiivellä. Usein niihin on tehty lisälämmöneristys ja uusi julkisivu. Myös ulkonäköä on muodistettu: joitain on muutettu ilmeeltään modernimmaksi, toisiin taas on lisätty muka-perinteisiä koristeita. Hyvin harvoja on kuitenkin purettu. Rintamamiestalo on osoittautunut esimerkillisen joustavaksi ja kestäväksi rakennustyy-piksi.

Jotkut asukkaat ovat jakaneet tonttinsa kahtia niin että takapihalle on rakennettu uusi, usein yksikerroksinen talo. Kapea kuja liittää uuden tontin katuun, mistä tulee nimitys "kirvesvarsitontti". Monet ovat kuitenkin arvostaneet pihaansa niin paljon etteivät ole halunneet lähteä tonttijakoihin.

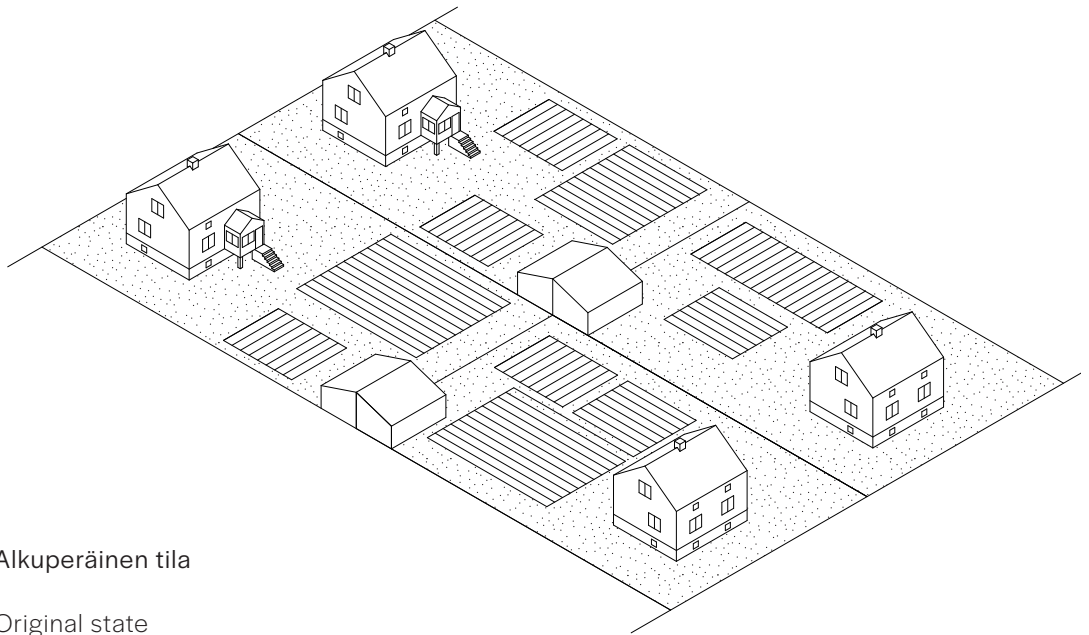
Rintamamiestalo

Let's look at Finnish cities. Most cities have a basic structure where the old center is surrounded by a ring of low density, low-rise neighbourhoods of detached houses. Some of them were built in the 20s and 30s, but most date from the postwar era. These follow a very regular pattern. The house type is called rintamamiestalo, a "front-veteran house". It has one and a half storeys on a high plinth. The lower storey has a kitchen, two rooms and a vestibule grouped around a chimney. The upper storey has two rooms which very often were rented out. The house usually has a light-weight timber frame structure, although log structure is not uncommon either.

The street plans of these areas are very schematic, with little artistic ambition, reflecting the need to build a lot of houses quickly with minimum investment in street infrastructure. The blocks are long with the minimum amount of cross streets. The usual lot is about 1000 sqm, with the narrower side of the lot facing the street. The house is mostly situated on the street front with a setback of 4 or 5 meters. The same setback is also mandated towards the neighbouring lots. Not infrequently the houses are situated diagonally so that neighbouring houses don't face each other directly. The backyard is generous to enable the occupant to grow potatoes and other edible plants, which was an important consideration in the postwar scarcity.

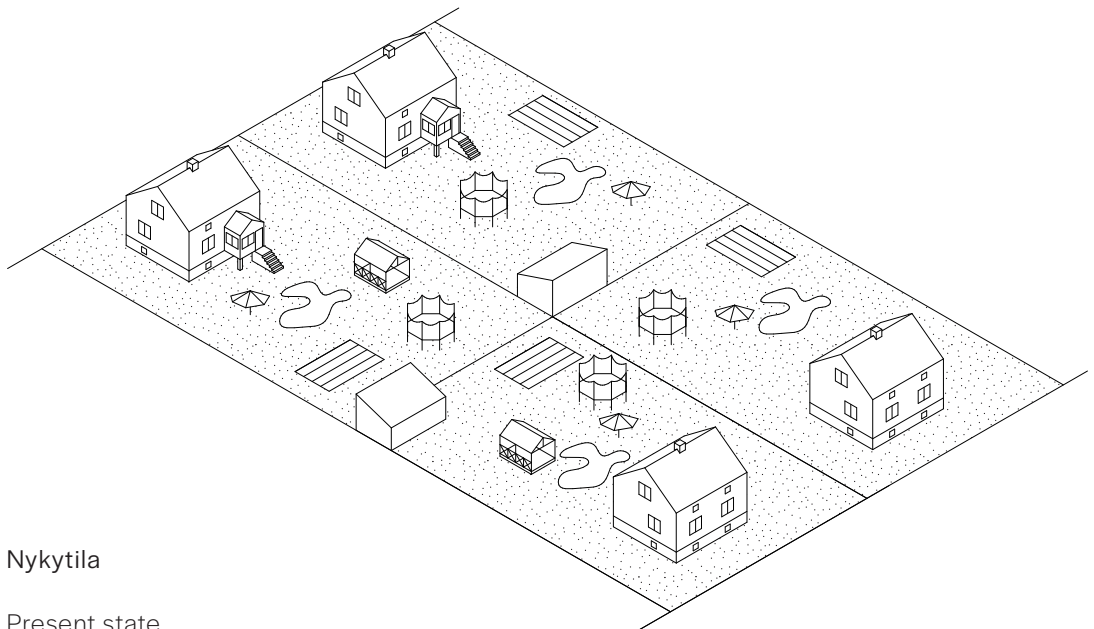
It's an interesting fact that so many of these neighbourhoods have retained their original structure and character so well. The houses have been renovated, sometimes enlarged with an additional wing. Often they have a new facade with a new thermal insulation layer behind it. There are stylistic updates: some have been given a more modern appearance while some have had faux-traditional ornamentation added. Very few, however, have been replaced. The rintamamiestalo has proved to be a building type of exemplary resilience.

Some owners have divided their lot in two so that another building, often a lower one-storey one, has been built in the back part, with a narrow passage to the street - a "hatchet lot". Many owners, however, have prized their back yard enough not to be tempted to divide and sell off half of their lot.



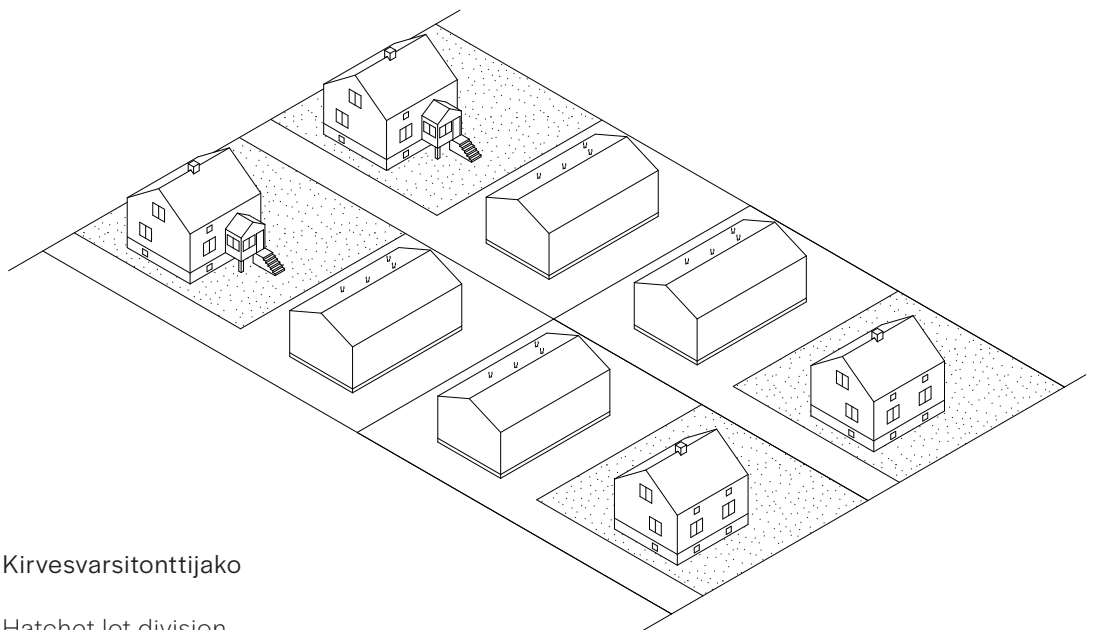
Alkuperäinen tila

Original state



Nykytila

Present state



Kirvesvarsitonttijako

Hatchet lot division

Rintamamiestaloalueiden tiivistäminen

Kuten sanottu, kaupunkialueiden tiivistämisen “suuri projekti” ei ole toistaiseksi juurikaan vaikuttanut rintamamiestaloalueisiin. Niitä kutsutaan usein “keitaiksi” kaupungin keskellä. Tämä tuntuu mielestämme kuitenkin harhaanjohtavalta, koska keidas viittaa siihen että kuka tahansa voisi nauttia niistä.

Rintamamiestaloalueet ovat kuitenkin lähes täysin yksityisiä. Niissä ei ole ravintoloita tai kauppoja, ainoastaan asuntoja. Julkista tilaa ei juuri ole lukuunottamatta katuja, jotka ovat vain asfaltti- tai sorakais-taleita pensasaitojen välissä. “Naapurusto” on vain minimaalinen tekninen infrastruktuuri, joka palvelee vahvasti erotettujen yksityisten pikku paratiisien matriisia. Vaikka autot eivät olleet vielä yleisiä niiden rakennusaikana, muodoltaan rintamamiestaloalue noudattaa täysin autokaupungin ihannetta, amerikkalaista “sprawlia” jonka alkutyyppejä on Levittown, loppumaton yksityisyyden kenttä josta ainoa sisään- ja ulospääsyn väline on auto.

Yksi ero kuitenkin on: nämä levittownit eivät ole 45 minuutin ajomatkan päässä kaupungista, vaan mukavalla kävely- tai pyöräilyetäisyydellä.

Väitämme, että rintamamiestaloalueet itsessään ovat arvokas urbaani resurssi jota tulee suojella. Sen sijaan rintamamiestaloalueet ovat enimmäkseen kaupunkirakenteellisesti epäkelvoja, arkkitehtonisesti arvottomia ja vahingollisia ympäristöystävällisen, hiilen ja yksityisautoilun jälkeisen kaupungin toiminnalle. Rintamamiestaloalueiden kaupunkirakenne voidaan ja pitää uudistaa niin että niistä voi tulla kestävä, pääosin autottoman kaupungin arvokkaita osia.

Esitämme tapaa, jolla tämä muutos voidaan toteuttaa pienimuotoisesti pienissä osissa. Kenenkään asukkaan ei ole pakko osallistua tiivistämiseen. Voi sanoa, että “ei minun takapihalleni”. Mutta jos haluaa, voi ottaa osaa kaupungin positiiviseen, tulevaisuuteen suuntautuvaan kehitysprosessiin, ja samalla tehdä mukavasti rahaa takapihastaan. Tuloksena on käveltävä, toimintoiltaan monipuolinen, vehreä mutta hauska tavalla urbaani, matala mutta tiivis asuinalue, jollaisia Suomessa ei ole nähty sataan vuoteen.

Esitämme kaupunkikehityksen periaatetta joka soveltuu yleisesti käytettäväksi kaikilla rintamamiestaloalueilla kaikissa Suomen kaupungeissa. Se ei vaadi yksityisten rakennusten suunnittelijoilta suurta lahjakkuutta tai edistysmielisyyttä. Talot voivat olla tavallisia ja tylsiä. Ympäristön laatu ei riipu esisijassa arkkitehtuurin laadusta. Ympäristön laatu syntyy uuden rakenteen luomasta kanssakäymisestä, sen synnyttämistä lukemattomista luovista yhteyksistä.

Densifying the rintamamiestalo areas

As we said, the “grand project” of densifying urban settlements has so far not had much effect on the rintamamiestalo neighbourhoods. They are often called “oases” in the middle of the city. However, this appellation seems misleading to us, because an oasis implies that anyone can come and enjoy it.

These neighbourhoods, however, are almost completely private. There are no restaurants, no shops, only houses. There's little public space aside from the street which is just a long patch of gravel or asphalt surrounded by rows of hedges. The “neighbourhood” is just a minimum technical infrastructure to serve a matrix of strongly separated highly private realms, rows of little paradises. Even though car ownership was not yet common when these neighbourhoods were built, in formal terms they adhere fully to the ideal of the car-based urban sprawl, the Levittown, a never ending field of privacy where the only viable method of entrance and egress is by car.

Except for one thing. These Levittowns are not a 45-minute drive away from the city. They are at a comfortable walking or biking distance.

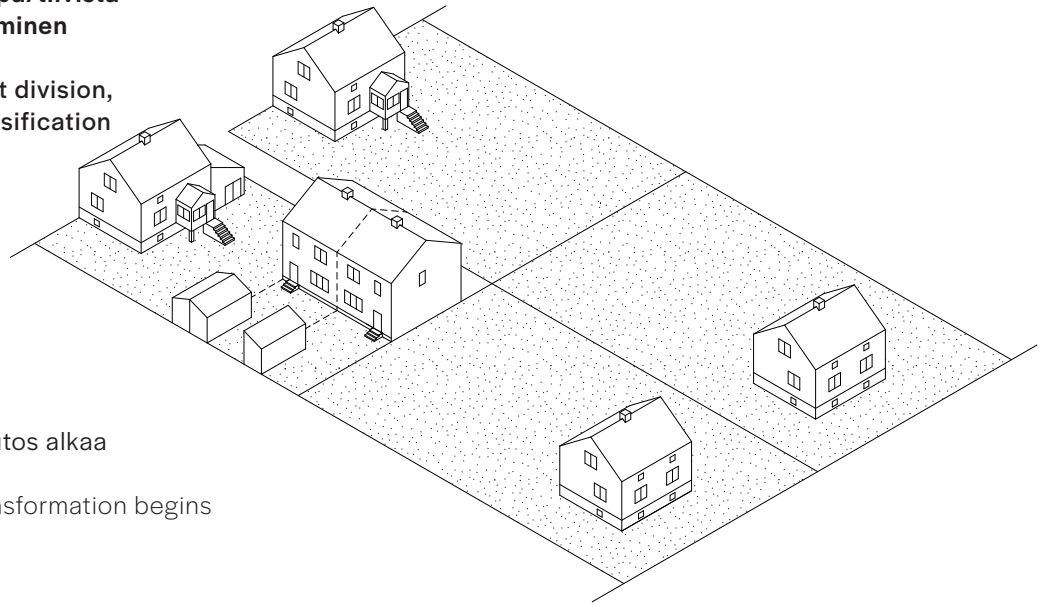
We claim that while the rintamamiestalo buildings themselves are a valuable urban resource and should be preserved, the urban structure of these neighbourhoods, for the most part, is harmful to the functions of the post-carbon, post-car ownership city. It has little architectural merit. The urban structure can and should be reimagined so that these neighbourhoods can become a valuable part of the sustainable city functioning primarily without cars.

We propose a way to do this conversion in a way that is piecemeal and micro-scaled. No homeowner will have to take part in the densification. You can say “not in my backyard”. But if you want, you can take part in the forward-looking, positive process in the development of your city, and at the same time make a nice sum of money out of your backyard. The result will be a walkable, multifunctional, green, delightful urban low-rise, high density neighbourhood, the likes of which Finland has not seen in a hundred years.

What we propose is an urban principle that is generally applicable in all rintamamiestalo neighbourhoods in all Finnish cities. It will not require the designers of individual projects to be super talented, super modern and forward-looking. The buildings can be normal and boring. The quality of the resulting environment will not be primarily dependent on the quality of the individual architecture. The quality will be generated by the myriad creative connections and interactions enabled by the structure.

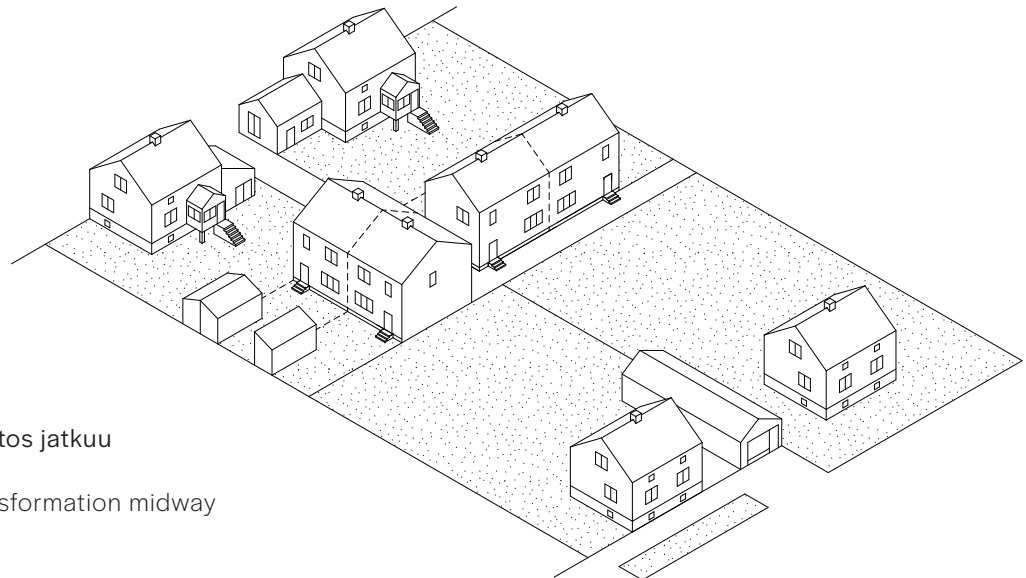
Ehdotettu tonttijakotapa/tiivistäminen ja monipuolistaminen

Proposed method of lot division, densification and diversification



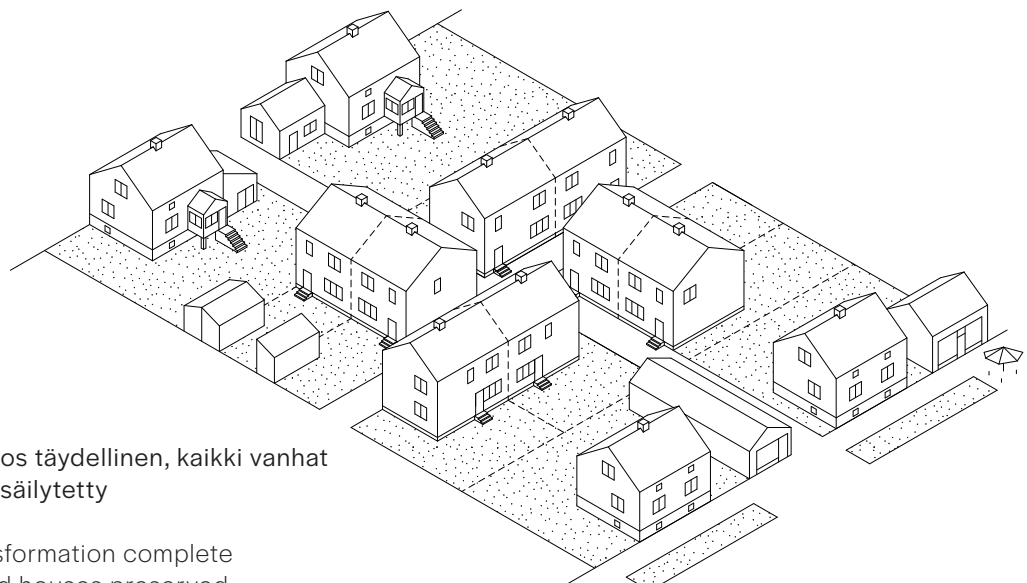
Muutos alkaa

Transformation begins



Muutos jatkuu

Transformation midway

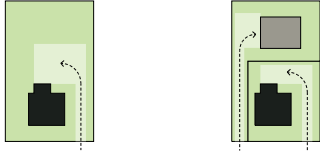


Muutos täydellinen, kaikki vanhat talot säilytetty

Transformation complete
All old houses preserved

Kirvesvarsitonttijako

Hatchet lot division



Mekanismi

Prosessin perusyksikkö on tontti. Naapurien kanssa ei tarvitse kyetä yhteistyöhön. Jos kykenee, voi saada aikaan enemmän kuin yksin, mutta se ei ole tarpeen.

Ainakin 60-luvulta nykypäivään asti käytetty yleinen tonttijaon periaate on kirvesvarsitontti. Siinä rakennetaan käytännössä yksityinen, pieni umpikuja jonka päähän voidaan rakentaa uusi talo takapihalle. Joskus tämä umpikuja on kahden viereisen tontin yhteiskäytössä.

Tämä periaate ei toimi hyvin:

Umpikuja pysyy umpikujana. Urbaani topologia pysyy "puuna", kuten Christopher Kaupunkiverkoston yhteydet eivät lisäänty vaan itse asiassa vähenevät hieman. Kapungin käveltävyys, luettavuus ja joustavuus eivät parane.

Kaupunki ei tiivistä merkittävästi, varsinkin koska tätä tiivistämismenetelmää ei juuri koskaan sovelleta koko alueella vaan vain yksittäisillä tonteilla.

Koska uusi talo sijoitetaan lähes poikkeuksetta tontin keskelle, sen piha jakautuu kapeisiin kaistaleisiin talon ja ympäröivien pensasaitojen välillä, joita on vaikea käyttää hyödyllisesti. Auton kääntöpaikka syö suuren osan tontista. Tilaa menee hukkaan.

Koska hukkatilaa vaaditaan niin paljon, monet tontit ovat liian pieniä jaettavaksi kirvesvarsiperiaatteella. Ne asukkaat, joilla ei ole mahdollisuutta jakoon, vastustavat yleensä sitä että naapurit saisivat lisärakentamisesta etua.

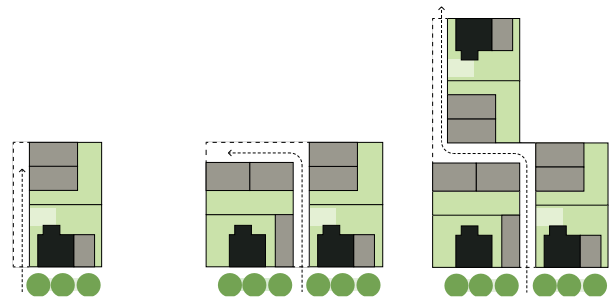
Ehdotuksemme on yksinkertaisesti, että yksityistä umpikujaa jatketaan koko tontin pituiseksi ja että sillä on sallittava julkinen kulku. Hyvityksenä tästä tontin omistaja saa rakentaa ei yhtä, vaan useita asuntoja takapihalle, maksimissaan tehokkuudella $e=1,0$ tai jopa enemmän. Uusille asunnoille saa, mutta ei tarvitse osoittaa autopaikkoja.

Lisäksi esitämme että vähässä käytössä oleva etupiha liitetään julkiseen katutilaan. Sille istutetaan puita ja sitä voidaan käyttää autojen tilapäiseen pysäköintiin, sosiaalisiin tai kaupallisiin toimintoihin jne.

Uusien talojen rakentamisen lisäksi asukas saa laajentaa taloaan tai rakentaa kaupan, työpajan, kahvilan tms. joka avautuu kadulle. Vanhan rintamamiestalon purkaamista ei kuitenkaan tulisi sallia. Vanhat rakennukset ovat arvokasta pääomaa arkkitehtonisena,

Ehdotettu tonttijakotapa

Proposed method of lot division



The mechanism

The basic unit of the process is the lot. You don't need to cooperate with the neighbours. If you do that, you can do more things than you can do by yourself, but it's not necessary.

The normal method of lot division that has been used since at least the 60s, and is still used, is the hatchet lot. It creates essentially a short, private cul-de-sac branching off the street, enabling a second house to be built in the backyard. Sometimes the cul-de-sac is shared by two neighbouring properties.

This arrangement is less than ideal:

The cul-de-sac is destined to remain one. The urban topology stays unchanged, tree-like in the terms of Christopher Alexander's classic essay "A City Is Not a Tree". The connectivity of the city as a network of nodes does not increase but actually decreases a bit. The walkability, legibility and resilience of the city are not improved.

The resulting densification is insignificant, especially as this kind of densification is hardly ever applied on the scale of a whole neighborhood, but on one or a few properties at a time.

Because the new house is almost invariably placed in the middle of the new lot, its yard is divided into narrow strips between the building and the surrounding hedges that are hard to make good use of. A large part of the lot is used as car turning space. It's a waste of space.

Because of the wasteful amount of space required, many rintamamiestalo plots are actually ineligible for this division. Those homeowners who don't have the option tend to fiercely oppose their neighbours getting the "windfall".

Our proposal is simply that the private cul-de-sac is required to extend through the whole plot and allow public access. In exchange for this, the owner of the plot is allowed to build not one, but two or more conjoined houses on the backyard lot, up to a FAR (floor area ratio) of 1.0 or even more. These new houses can but will not be required to have parking space for cars.

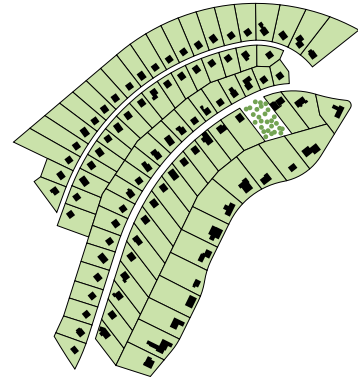
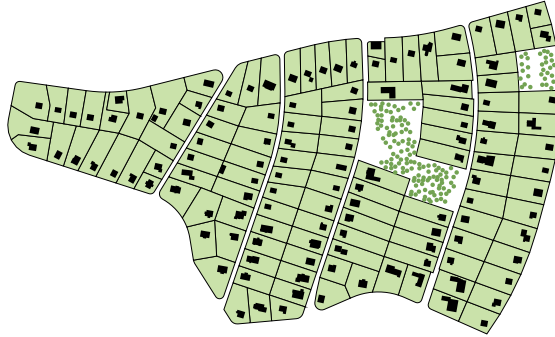
In addition, we propose that the little-used front yard be removed and the street widened up to the building line. The additional public space will be used for temporary parking of cars, planting trees, for social

Case study: Puustomäki, Turku

Case study: Luolavuori, Turku

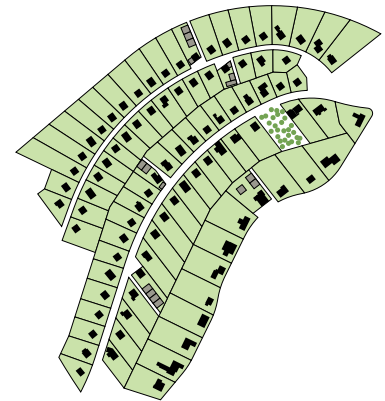
Nykytila
n. 100 taloa
pinta ala n. 0.15 km²
aluetehokkuus n. 0,1

Present state
ca. 100 houses
land area ca. 0.15 km²
density ca. 0.1



Muutos alkaa

Transformation begins



Muutos jatkuu

Transformation midway



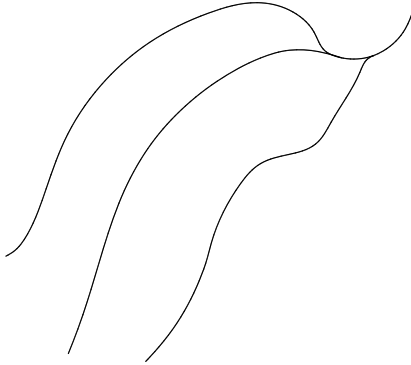
Muutos täydellinen
kaikki vanhat talot säilytetty
& n. 300 uutta taloa
aluetehokkuus n. 0.4~0.5

Transformation complete
all old houses preserved
and ca. 300 new houses built
density ca. 0.4~0.5



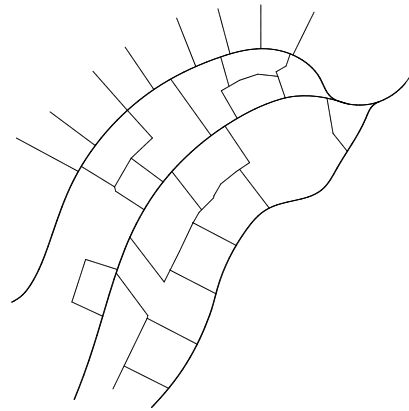
Luolavuori (Turussa): nykyinen katuverkko autoille sopiva puumainen topologia

Luolavuori (Turku): existing street network (car oriented, tree-like topology)



Uusi katuverkko, käveltävä verkkotopologia

Resulting street network (walkable network topology)



kulttuurisena ja aineellisena perintönä. Ne myös luovat asuinalueen visuaalisen ilmeen. Kaupungin ei pitäisi pyyhkiä pois historiaansa.

Se siitä. Ihmeellinen muutos alkaa tapahtua siinä vaiheessa, kun naapurit päättävät liittyä mukana prosessiin. He saavat hyödyntää aiemmin luotua puolijulkista reittiä korttelin sisäosaan. Ensimmäinen osallistuja joutui luovuttamaan pitkittäisen siivun tontistaan, mutta seuraavat luovuttavat vastaavan osan tontin peräosasta julkiseen kulkuun ja muuhun käyttöön. Näin syntyy uusi käveltävien kujien verkosto joka luo uusia yhteyksiä vanhojen katujen välille. Avoimen, itseä säätävän prosessin ansiosta tämän uuden urbaanin kerroksen rakenteesta tulee pittoreskin satunnainen, samaan tapaan kuin Raunistulan tai Pispalan (Turussa, Tampereella) ilman suunnitelmaa syntyneillä asuinalueilla. Tämä lisää sen viehättävyyttä.

Mikä olisi tämän projektin mittakaava koko maassa? Tilastojen mukaan Suomen 20 suurimmassa kaupungissa on 58.400 40- ja 50-luvuilla rakennettua omakotitaloa. Jos oletetaan että 20.000 näistä voitaisiin realistisesti tiivistää, ja että niille voitaisiin rakentaa keskimäärin 2,5 asuntoa kullekin, kokonaismääräksi syntyisi 50.000 uutta asuntoa olemassaolevilla, halutuilla asuinalueilla pyöräilyetäisyydellä keskustasta.

Vertailun vuoksi Suomessa tuotetaan noin. 30-40 tuhatta uutta asuntoa vuodessa. Näistä noin 10.000 on omakotitaloja.

Esittämämme tiivistämisen metodi ei siis ole mikään hopealuoti joka yksin ratkaisee asuntokysymyksen. Se kuitenkin täyttäisi merkittävän osan uusien asuntojen tarpeesta, ja samalla monipuolistaisi asuntotarjontaa.

/ commercial activities etc.

In addition to the new houses, the property owner is allowed to enlarge the old house and/or to build a shop, a workshop, a café etc. facing the street. However, demolishing the old rintamamiestalo should not be allowed. The old buildings are a valuable asset as architectural, cultural and material heritage, and also in terms of the visual character of the neighbourhood. A city should not erase its history.

So far so good. The magic starts to happen when some of the neighbours choose to join in the process: On their lots, they can make use of the already created semi-private route to the interior of the block. Instead of the through-route, they are required to allocate the same amount of space from the back of their block for public access and use. Thus, a new network of small walkable alleys is created and new connections between existing streets established. Because of the open-ended, self-adjusting process, the structure of this new urban layer will be picturesquely random in a similar fashion to old unplanned settlements like Raunistula or Pispala (Turku, Tampere), which will increase its appeal.

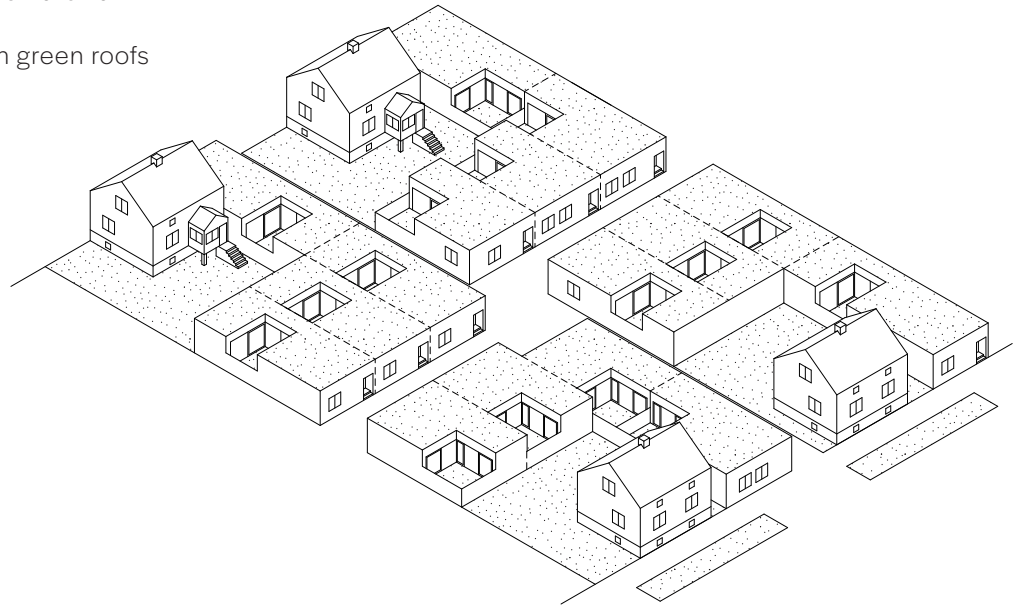
What could be the scale of this project nationwide? A look at the statistics shows that in the top 20 Finnish cities there are 58,400 single-family houses built in the 40s and 50s. Assuming that 20,000 of these could realistically be densified, and that we could build on the average 2,5 new houses on each plot, that would be 50,000 new houses in existing, desirable neighbourhoods at a bicycling distance from the city center.

For scale, the annual production of all types of dwellings in Finland is roughly 30 to 40 thousand dwellings per year. Of these, roughly ten thousand are detached or row houses.

It follows that the kind of densification we are proposing will not be a magic bullet to solve the housing problem alone, but could nevertheless fulfil a significant part of the need for new houses in the cities, while diversifying the range of available housing types.

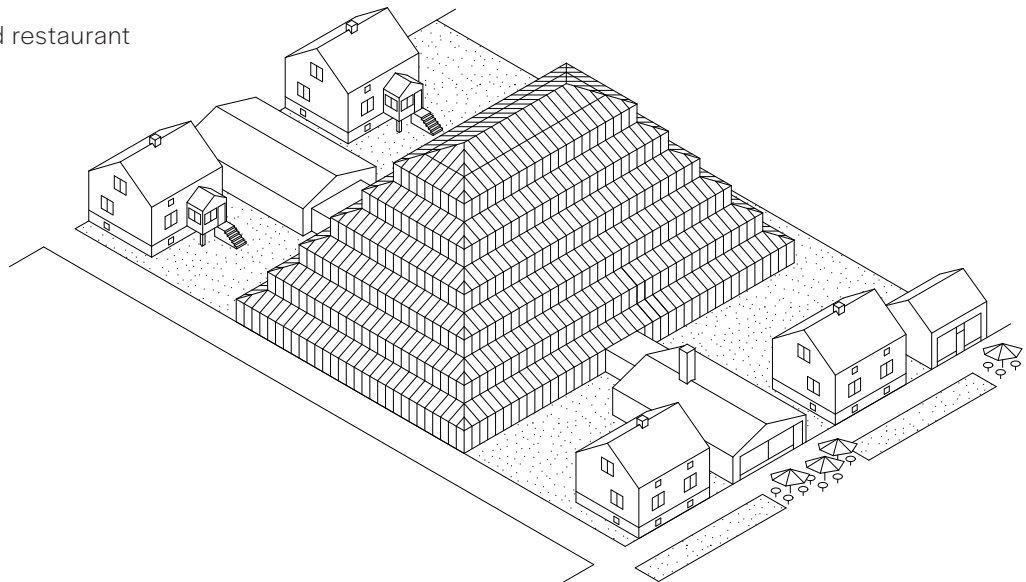
“MATTO”, atriumtaloja viherkatoilla

“MAT” atrium housing with green roofs



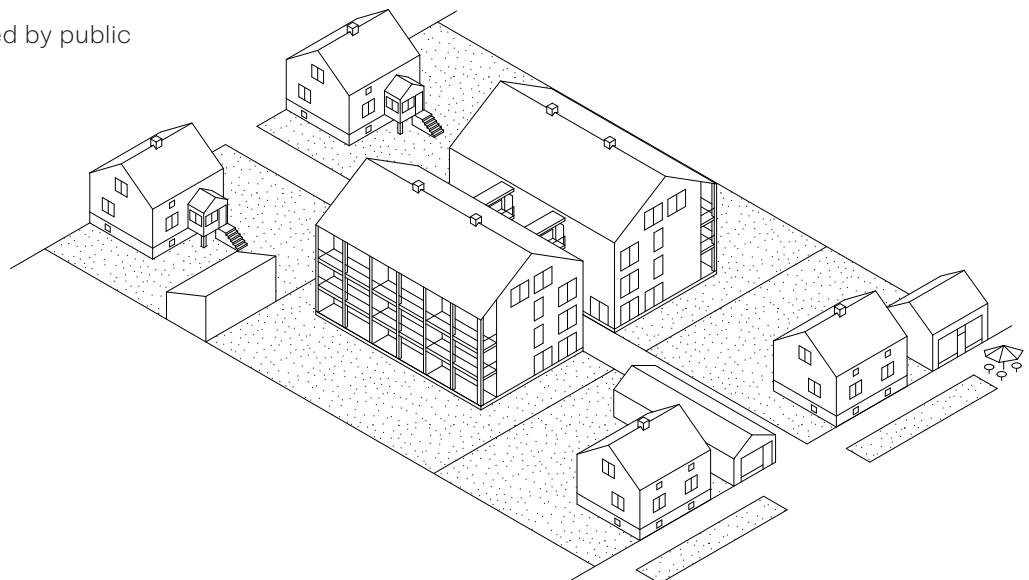
Kaupunkiviljely & lähiruokaravintola

vertical farm & local food restaurant



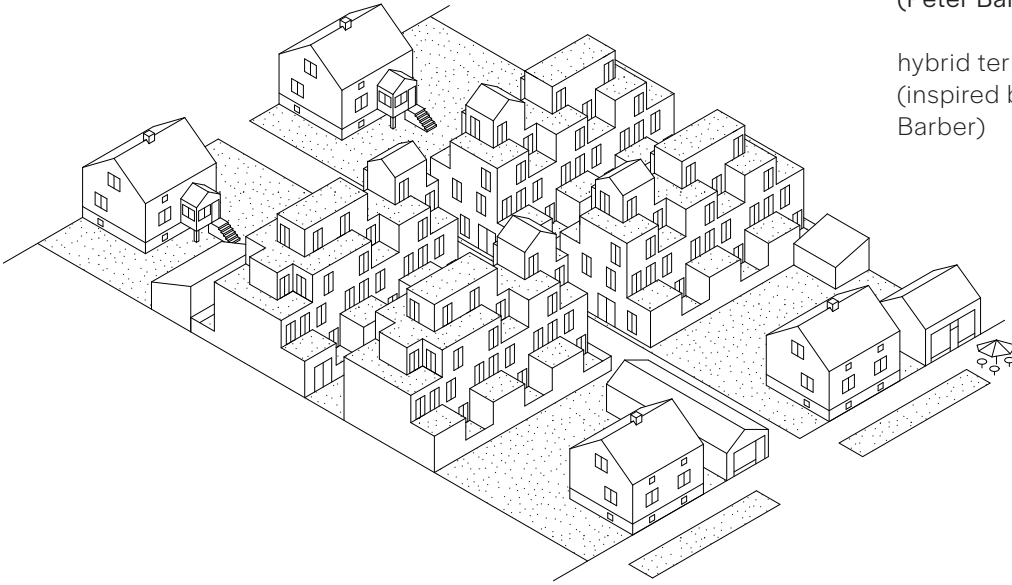
Julkisen kujan halkaisema kerrostalo

Apartment block bisected by public passage

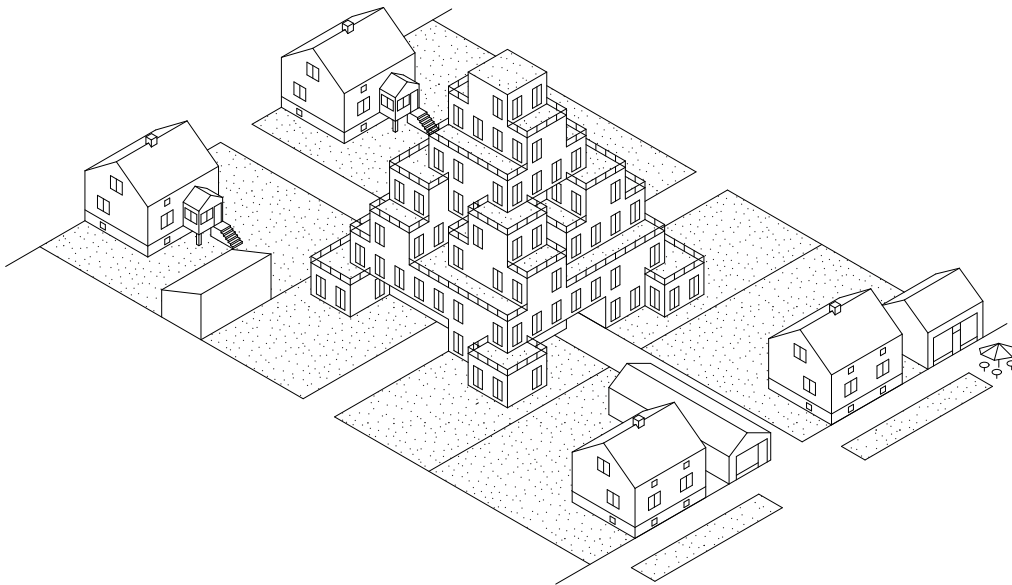


Rivi-kerrostalohybridi
(Peter Barberin tyyliin)

hybrid terraced housing
(inspired by the work of Peter
Barber)



“P.I.M.B.Y.” Pyramid in my backyard!



Yhteistyöllä mahdollisuudet ovat rajattomat

Tontti kerrallaan tapahtuvan tiivistämisen sijasta naapurit voivat myös yhdistää resurssinsa, jolloin avautuu enemmän mahdollisuuksia kiinteistökehitykselle ja tiivistämiselle. He voivat esimerkiksi rakentaa kaupunkiviljelykompleksin, johon liittyy levennetylle kadulle avautuva, paikallista ruokaa myyvä kauppa ja ravintola. Tai terassoidun opiskelija-asuntolan, tai hotellin, tai päiväkodin johon liittyy korttelin yhteinen etätyökentelytila. Emme osaa kuvitella kaikkia mahdollisia lopputuloksia, mutta kaikissa tapauksissa meistä on olennaista että alkuperäisiä rintamamiestaloja ei pidä purkaa. Muuten muutos on liian jyrkkä, ja alueen arvokas luonne kadotetaan.

Cooperation yields unlimited possibilities

In addition to the piecemeal process, it's possible for neighbouring homeowners to band together to open more options for redevelopment and densification. They could, for example, start a small agri-business by building a vertical farm instead of houses their backyards, with an outlet and a restaurant serving locally grown food opening to the widened street. Or they could build a terraced block of modular student housing, or a hotel, or a daycare center with a communal co-working space attached. We cannot imagine all the possible outcomes, but in all cases we believe it's essential that the original rintamamiestalo houses should not be demolished. Otherwise the change will be too disruptive and the valuable character of the neighbourhood will be lost.

OHJELMA #1

08.2021

Ohjelma on Ark Brut -arkkitehtitoimiston epäsäännöllinen pienjulkaisu, jossa esitetään oma-aloitteisia projektejamme paremman maailman rakentamiseksi.

Paperikopion tilaushinta Suomi 10 € / Ulkomaat 15 €. Tiedustelut osoitteeseen arkbrut@arkbrut.fi.

Ohjelma is a small irregular journal by Ark Brut where we present our uncommissioned projects to build a better world.

A paper copy can be ordered for 10 € (Finland) / 15 € (Elsewhere). Inquiries: arkbrut@arkbrut.fi

**ARK
BRUT**