

# Valepukuista liikennesuunnittelua

Mitä on suomalainen yhdyskuntasuunnittelu? Kun tarkastelee suomalaisen suunnittelujärjestelmän lähihistoriaa ja nykytilaa, huomaa keskeisten suunnitteluargumenttien kytkeytyvän liikennetarpeeseen, liikennemuotojen kilpaileviin tilavarauksiin ja liikenteen uhkakuville pelotteluun. Kyse ei ole siitä, etteikö tavoitteita olisi myös muihin ympäristön laatusuhteisiin, mutta kaavoituksen ja suunnitteluun osallistuvien erikoissuunnittelijoiden roolien vakiinnuttua yleiset tavoitteet on korvattu ”hyvillä käytännöillä” (*best practice*). Nämä hyvät käytännöt koostuvat mukana häääävien toimijoiden itselleen luomista normeista ja tarpeista, jotka myös määrittävät suunnittelun painopisteet. Nykyiseksi yhdyskuntasuunnittelun sisällöksi näyttää jääneen jäljelle vain valepukuinen liikennesuunnittelu.

Esimerkkinä ongelmallisesta tilanteesta voidaan nostaa esiin SYKE:n yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (YKR). Siinä yhdyskunnan rakentumista seurataan 6,25 hehtaarin ruuduissa, jotka on luokiteltu oletetun pääliikkumismuodon mukaan. On harmillista, että tässä ainoassa kansallisessa käytössä olevassa yhdyskuntasuunnittelua kokoavassa tietojärjestelmässä on kyse valepukuisesta liikennesuunnittelusta, eikä rakentuvien alueiden laadullisesta ja toiminnallisesta kokonaisuudesta. Ongelmallisia ovat niin yksiköinti kuin luokittelukin, jotka eivät tavoita yhdyskuntarakenteen ominaisimpia piirteitä.

Yhdyskuntarakenteen luokittelu pohjaa Leo Kososen Kuopion kaavoituksessa kehittämään jakoon jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiksi, jotka on siirretty 250×250 metrin ruutuhilaan. Innovaatiota on tarjoiltu maailmalle myös yhteistyössä australialaisen Peter Newmanin kanssa nimellä *kaupunkikudos* (*urban tissue*). Sanavalinta on mainio, koska se osuu niin oivallisesti suomalaisen kaavoituksen itse itselleen asettamaan kaupunkikirurgin rooliin. Tarinahan alkaa jo Meurmanin Asemakaavaopin vakiinnuttamasta

soluvoittoisesta sanavarastosta, joka taas on ymmärrettävä pökkauksena Saarisen City-kirjassaan esittämälle ajatukselle epäterveen kaupunkikudoksen syöpämaisestä kasvusta. Eroa on vain sillä, että Saarisen kaupunkikudos on liian tiivis, kun taas Kososen ja Newmanin kudos on liian harva.

Syvällisemmin tarkasteltuna kudosmetafora ontuu jo alustavissa eritelyissä. Määritelmän mukaan kudos muodostuu vierekkäisistä, samalla tavoin toimivista soluista ja soluväliaineesta. YKR-ruutu on kuitenkin liian suuri funktionaaliseksi yksiköksi, eikä jakaudu sen enempiä sisäisen rakenteensa kuin ”väliaineensa” mukaan mainittuihin yksiköihin. Koska kudoksen solujen rakenteellisista tai laadullisista ominaisuuksista ei puhuta mitään, kohtuuden nimissä olisi parempi, että YKR:n kauppanimi olisi kaupunkisuonisto (*urban vein*). Jos taas ruudut ovat tulkittavissa pikemmin soluista (esim. kiinteistö, tontti) koostuviksi elimiksi, kuvaavana terminä voisi olla kaupunkisuolisto (*urban gut*). Jos soluista halutaan puhua, meidän tulisi tunnistaa solun rakenteellisia ominaisuuksia. Ei lääketiedekään nimeä soluja ja elimiä suonten ja suolten sisällön mukaan.

Kestävän kaupunkikehityksen taikasanaksi on viimeisen kymmenen vuoden aikana nostettu *asemanseutu* – kas, taas eräänlainen valepukuisen liikennesuunnittelun ilmentymä, joka ei historiaansa tunnista. Suomalaisen lähiösuunnittelun ja sitä edeltäneen aiemman esikaupunkien suunnittelun perinne on ollut läpensä joukkoliikennekeskeistä. Tämä selviää vaikkapa tarkastelemalla Haaga-Vantaan suunnitelmaa ja paikallisjunan syntyä 1970-luvulla, jota ennen valtion raiteilla liikennöitiin jo ”lättähatuilla”. Pikaraitiotiesuunnitelmia on tehty pääkaupunkiin ainakin 1950-luvulta, metron suunnitelmia koko 1960-luvun, ja eurooppalaisen ja pohjoisamerikkalaisen raitiovaunun renessanssikin tunnistettiin jo 1990-luvulla. Suomalainen yhdyskuntasuunnittelu on koko modernin historiansa ollut joukkoliikenteelle edellytyksiä tukevien naapurustojen suunnittelua, mutta vasta asemansuutokeskustelu on tehnyt siitä naapuruston sisäisten ominaisuuksien sijaan ”kauttakulkuorientoitunutta” (*transit-oriented*).

Keskustelua ja tuoreinta kehitystä on siivittänyt maankäyttölainsäädännön rinnalle MAL-sopimuksien kautta rakentuva rahoitusohjaus. Lähtökohdiltaan se on tervetullut yritys saada valtio osallistumaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitukseen saman tapaan kuin se valtakunnallisen tie- ja liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen osallistuu. Järjestelmä on kuitenkin rinnakkainen ja irrallinen MRL:n määrittämälle alueiden käytön suunnittelujärjestelmälle – kaavoitukselle. Kyse on uudesta ohjausinstrumentista, jolla valtio ostaa puhevaltaa kuntiin, joiden kaavoituksen sisältöön sillä ei nyky-lainsäädännön luoman kaavoitusmonopolin vuoksi ole mahdollisuutta

vaikuttaa. Tässä valmistelussa liikennesuunnittelijoiden resurssit ovat vahvimmat ja rahoitusneuvottelujen valtasuhteet epäsymmetriset. Kyse ei ole maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelusta, vaan kuntien riittävästä lupauksista kahteen ensin mainittuun valtion liikenneinvestointien kotouttamiseksi. Kuntien kiinnostuksen asteen on määrittänyt lähinnä investointien koko, eikä kunnilla ole ollut edes resursseja seurata sen enempää syntyneiden alueiden asuntokannan rakennetta kuin orastavaa sosiaalista polarisaatiotakaan. Lyhytnäköinen kamreeritalous ja investointikiima ovat ajaneet pitkäjänteisen suunnittelun ja taloudenpidon edelle.

Jos kerran olemme niin huolissamme liikkumisen haitoista, niin miksi emme keskity siihen, missä ihmiset aikansa viettävät? Minne matkat suuntautuvat; kuinka pitkään kohteissa viivytään tai käytetään aikaa oleskeluun? Onko näille vaihtoehtoja? Miksemme puhu esimerkiksi asemanseudun sijaan aseman naapurustosta tai vain naapurustoista, joissa on asema? Pienellä muutoksella semanttinen painopiste on käännettävissä alueella olemiseen ja sinne saapumiseen, ei siihen, kuinka tehokkaasti alueelta pääsee pois. Jos tavoitteena taas on valtion tukema joukkoliikenne, miksemme mitoiteta sitä naapurustojen mukaan, vaan yritämme kasvattaa naapurustot joukkoliikennevälineen kapasiteettien mukaan? Jos ymmärrämme yhdyskuntarakenteen kudokseksi, miksemme tarkastele sen "solujen" metaboliaa – paljonko yhdyskuntarakenteeseen hiiltä sidottuna, onko maanpinta läpäisevää, tukeeko toiminnallinen rakenne paikallista lähiliikkumista, ovatko virkistysalueet virkistystä vai jotain muuta käyttöä varten? Pienillä tarkennuksella koko suunnittelun imperatiivi kääntyisi kaupunkitilan tuottajien arjesta asukkaiden arkeen, elämäntapaan ja viihtyvyyteen. Seikkoihin, joita määrittää muukin kuin laskennalliset liikennepäästöt ja aikasäästöt, tuotantoyksiköiden suuruuden ekonomia, tai tonttien arvo, rakennettavuus ja kerrosala.

Asia on erittäin ajankohtainen nyt, kun rakentamislaki on vahvistettu ja merkittäviä uudistuksia on odotettavissa vuoden 2025 alusta alkaen. Maankäyttö- ja rakennuslaista periytyvää orpoa lain puolisko ollaan vasta valmistelemassa alueidenkäytönlakina (HE 139/2022). Kun rakentaminen nyt on lainmuutoksen kautta radikaalilla tavalla erotettu laajemmista yhdyskuntarakenteellisista kytkennöistään omaksi erityislainsäädännökseen, myös muu suunnittelun terminologia vaatii tarkennusta. Huomionarvoisesti laista on pudonnut pois maankäyttö-sana, joka yhdistää rakennustoiminnasta ja muunlaisesta maanpinnan käytöstä aiheutuvat ulkoisvaikutukset. Sille on historian kuluessa muodostunut sisältöjä, joita ei voida paikata vain sanaleikkillä. Uudesta laista uhkaa tulla pelkkä MRL:n jäännöspala, jos alueidenkäyttö käsitetään vain rakentamisen raskautuksesta vapautettuna "maankäyttönä".

Maankäyttö on sanana ilmastovastuullisuuden retoriikassa jo nyt onnistuneesti kaapattu valtakunnalliselle tasolle - jopa siinä määrin, että kansallisen maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman laati Maa- ja metsätalousministeriö. Tarkastelutavalla on tuskin mitään yhteyttä MRL:n perinteelle, joka alkaa asemaakaavalain julkisen ja yksityisen maanomistuksen jakautumisesta. Toisaalta jatkuvasti vahvistuva tulkinta poikkeaa rapautuneesta tulkinnasta, jossa maankäyttö on lähinnä tarkoittanut liikennesuunnittelun osaa, josta liikennetuotos syntyy. Tätäkään määritelmää jääme tuskin kaipaamaan. Valitettavan vähäiselle huomiolle nykyisessä asetelmassa on esimerkiksi jäänyt, kuinka isoja maa-aloja liikennealueet todellisuudessa kattavat.

Odote alueidenkäytön laille on iso, koska nykyinen kuntakaavoitus on hukannut alkuperäisen sisältönsä ja se on valjastettu tontti-, liikenne- tai energiapolitiikan kumileimasimeksi vailla laadullisia tavoitteita ja mittareita. Kysymykset *maan käytöstä* on siirretty kaavoituksen tukeman sektorihallinnon huomaan. Oppikirjaviisauden mukaan kaavoituksessa on enää kyse alueiden – siis eri kokoisten reunaviivalla ympäristöstään erotettujen yksiköiden – yhteiskunnallisesti hyväksyttävän käytön ja hallintasuhteiden määrittämisestä. Vaikka hallinnollisen territoriaalisuuden käsitteistö on siirrettävissä vaivatta kaikille mittakaavatasoille (Jauhainen & Niemenmaa 2005), se ei voi olla itsetarkoituksellista.

Avoimeksi tuleville keskusteluille jää, miten kaupunkeja ja taajamia tullaan tähän lainvalmisten kehykseen sovitteluun. Missä laajuudessa alueisiin ja niihin kytkeytyneisiin institutionaalisiin asetelmiin halutaan ja voidaan puuttua? Kun nyt lain terminologia muuttuu virallisesti alueidenkäytöksi, niin myös liikennealueiden arviointia voidaan ja pitäisi enenevässä määrin tehdä rinnan muun alueiden käytön tarpeen kanssa. Vielä yhtenäislain valmistelun aikaan sisältökysymykset jäivät hallintasuhteisen alle, ja tavoitellun kaksitasoisen kaavajärjestelmän sijaan olikin tyrkyllä neliportainen malli. MAL-sopimuksia varten ollaan siis sorvaamassa omia kaavainstrumentteja. Ilmassa on myös viitteitä siitä, että kansallista seurantajärjestelmää ollaan vaivihkaa kehittämässä ohjausjärjestelmäksi. Jos alueiden käyttölain säädännön myötä rupeamme arvottamaan alueita, niin myös niiden ylikorostunut liikenneperustainen synty pitäisi arvioida kriittisesti – mieluummin riippumattomasti kansallisesti ja kansainvälisesti auditoiden.

\* \* \*

Tämän numeron myötä Yhdyskuntasuunnittelu-lehden päätoimittajuus vaihtuu. Kapulanvaihdon yhteydessä tehtävän jättävä pääkirjoittaja haluaa kiittää

toimituskuntaa, toimitussihteeriä ja lukijoita antoisista kolmesta vuodesta. On ollut ilo huomata, että lehteä pidetään kiinnostavana julkaisufoorumina ja lehdessä julkaistavat jutut herättävät keskustelua.

Myös tulevaisuudessa Yhdyskuntasuunnittelu-lehden rakenne tulee perustamaan toimivaksi muokkautuneeseen artikkeli- ja palstajakoon. Sen sijaan sosiaalisen median ja digitaalisen median tuomat mahdollisuudet sekä akateemisen maailman kasvava vertaisarvioitavien artikkeleiden tarjonta pakottavat uudelleenarvioimaan vielä kuluvan vuoden aikana painetun lehden, PDF-muodossa julkaistavan version ja Yhdyskuntasuunnittelun seuran Internet-sivujen roolinjakoa. Erityisesti tarve vastata artikkelitarjonnan kasvuun sekä tarve reagoida nopeutuneeseen yhteiskunnalliseen keskusteluun tulevat painottamaan digitaalisen median merkitystä. Vuoden 2023 alku painottuu artikkelisuman purkamiseen, ja loppuvuotta kohti on odotettavissa laajempia muutoksia, joiden myötä painettu lehti toimii neljä kertaa vuodessa ilmestyvänä poikkileikkauksena julkaistavasta aineistosta. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan ideoita toivotuista kehittämissuunnista ja palautetta toteutettavien uudistusten toimivuudesta.

**Anssi Joutsiniemi & Johanna Lilius**