

# Kesäkaupungista varakkaiden kakkoskaupungiksi

**Suomen eteläisin kaupunki Hanko on perinteinen purjehtijoiden, tenniksen harrastajien ja lomailijoiden kesäkaupunki. Pandemia teki siitä pääkaupunkilaisten pitempiaikaisen pakopaikan.**

Yhdyskuntasuunnittelun seuran retki syyskuun ensimmäisenä päivänä 2023 ajoittui varsinaisen lomakauden ulkopuolelle. Monet Hangon ravintolat ja muut matkailupalvelut olivat jo kiinni. Kesävieraiden puuttuminen helpotti kaupunkiin tutustumista kävellen. Ennen varsinaista kävelyrupeamaa Hangon kaupunginjohtaja **Denis Strandell** tiivistä yhteen tuntiin kaupungin historian olennaiset käännekohtat ja tulevaisuuden näkymät.

## **Hanko on muutakin kuin lomailua**

Hangon alku kaupunkina juontaa juurensa 150 vuotta sitten avattuun satamaan ja rautatiehen. Itse kaupungin perustaminen tapahtui siitä vuosi eteenpäin, vuonna 1874. Hyvinkää – Hanko -rautatie rakennettiin alun perin yksityisin voimin, mutta jo parin vuoden kuluttua sen valmistumisesta sekä satama että rautatie otettiin valtion haltuun. Ruotsin vallan aikaiset saarilinnoitukset räjäytettiin Venäjän toimesta Krimin sodan aikana vuonna 1854.

Autonomisen suuriruhtinaskunnan eteläisimmäksi satamaksi Hangon sijainti oli lämpimien ja usein vähäjäisten talvien ansiosta erinomainen. Samalla kaupungin sijainti pitkälle Suomenlahtea ulottuvan niemen kärjessä oli kirous, kuten kaupunginjohtaja Denis Strandell toi esiin. Etäisyys Helsinkiin on tänäkin päivänä hiukan liian pitkä. Hangon radan sähköistyksen valmistuminen lähikuukausina on suuri parannus.

Koverharin terästehtaan konkurssi kymmenen vuotta sitten tarkoitti paitsi 600 työpaikan menetystä myös sitä, että tehtaan yksityinen satama tuli markkinoille. Hangon kaupunki osti sataman. Niinpä Hangon kaupungin

omistama yhtiö hallinnoi nykyään kolmea satamaa. Länsisatama vanhoine makasiineineen on perinteinen tavara- ja matkustajasatama. Koverharin satamaan pääsee syväväylän ansiosta suurilla konttilaivoilla ja satamaan on Lappohjan rautatieasemalta pistorata. Tulliniemen ulkosatama täydentää kokonaisuutta. Yksityisen tahon manageroima Itäsatama sitä myötäilevine pitkin hiekkarantoinen painottuu huviveneilyyn. Itäsatama on Suomen suurin vierasvenesatama ja yöpymisiä on noin 13 000 vuodessa. Hangon satama on volyyymiltään maan kolmanneksi suurin Kotka-Haminan ja Helsingin jälkeen. Satama tulouttaa Hangon kaupungin budjettiin vuositasolla viidestä kahdeksaan miljoonaa euroa. Kun asukasluku on tällä hetkellä kahdeksan tuhatta, tarkoittaa se parhaimmillaan tuhatta euroa jokaista hankolaista kohti.

Vaikka taannoinen sotien jälkeinen Hangon vapaasatamastatus on jo historiaa, tuodaan Hangon kautta edelleen vuosittain noin parikymmentä prosenttia uusista autoista Suomeen. Satamalogistiikka tuottaa verotuloja ja on samalla Hangon suurin yksittäinen työllistäjä. Hangon työpaikkaomavaraisuus on yli yhden. Töihin tullaan laajalta maantieteelliseltä säteeltä pitkin läntistä Uttamaata. Monille yllätyksenä on Hangon vahva teollinen perinne ja nykyisyys: vapaa-ajan ja matkailun Hanko on lisäksi teollisuuden keskitymä. Teollisuuden, muun muassa Hyvon Oy:n, hakeutuminen Hankoon toisen maailmansodan jälkeen muutti myös kielisuhteita. Äidinkieleltään suomenkielisistä tuli enemmistö, minkä myötä Suomenkielisten osuus on nykyään noin 53 prosenttia. Ero esimerkiksi reilun kolmenkymmenen kilometrin etäisyydellä olevaan Tammisaareen, joka nykyään on osa Raaseporia, on selvä. Tammisaareessa ruotsin kieli näkyy ja kuuluu leimallisemmin.

Hangon sijainti Suomenlahden läntisenä porttina on mitä strategisin. Itämeren reunavallat ovat tämän aina ymmärtäneet. Joka hallitsee Hankoniemeä, hallitsee samalla pohjoista Itämerä. Ei ollut yllätys, että Stalin havigiteli 1930-luvun loppuvuosina nimenomaan Hankoa. Hankoniemen pohjoispuolella vuonna 1714 käydyssä Riilahden meritaistelussa Venäjän laivasto löi ensimmäistä kertaa Ruotsin laivaston. Riilahden taistelun voittoa vietetään edelleen Venäjän laivaston vuotuisena juhlapäivänä heinäkuun viimeisenä sunnuntaina. Suomen puolustusvoimat oli 2010-luvulla jo luopumassa myös Russaröstä, mutta viime tingassa vuonna 2014 kelkka kääntyi ja Russarön tukikohta päätettiin säilyttää sotilasalueena. Tällä hetkellä Russaröön järjestetään matkailijoille tiukoin turvatoimin kesäisin hiukan toistakymmentä veneretkeä. Suomen NATO-jäsenyys on muuttanut tilanteen täysin. Viime kesänä britit ovat harjoitelleet Hangon tuntumassa muun muassa Täktomin lentokentällä, jonka Neuvostoliitto rakensi talvisodan jälkeen. Kaupungin-

johtaja ei lähde arvuuttelemaan mahdollista NATO-tukikohdan toteutumista Hankoon.

## Hanko on kompakti

**August Bomanin** laatima Hangon alkuperäinen ruutuasemakaava toteutui vaikeaan kallioiseen maastoon. Ruutukaavakaupunki rakentui suurimmilta osiltaan täyteen alle kymmenessä vuodessa 1886–1893. Kaupungin valtaväyläksi muodostui vuosikymmenten aikana lehmuksilla vehreytynyt Bulevardi.

Hankoon vuonna 1886 perustettu Oy Granit Ab toimitti rakennuskiveä Hangon lisäksi muun muassa Helsinkiin ja Pietariin. Valtaosin rakennukset tehtiin yhtenäisen matalina puisina ja hirrestä, mutta graniittia käytettiin sokkeli- ja kellarikerroksissa sekä satamassa. Tiilisillä palomuuereilla edistettiin paloturvallisuutta. Vain harvoja korkeampia ja edustavia kivirakennuksia syntyi ruutukaava-alueelle vuosisadan vaihteen molemmin puolin. Yhtenä esimerkkinä Torikadulle vuonna 1898 valmistunut Lars Sonckin suunnittelema jugendhotelli, joka nykyään toimii nimellä Hotelli Regatta.

Tutustuimme kävellen Hangon keskeisiin osa-alueisiin eläköityneen kansliapäällikön **Jukka-Pekka Halmeen** johdolla. Halme osoittautui todelliseksi Hangon käveleväksi tietosanakirjaksi. Halmeen kirjoittama, oman taloyhtiönsä historiikki yhdestä, eri vaiheissa laajentuneesta yli 100-vuotiaasta porvaristalosta kattaa laajemmin Hangon historiaa, hallinnon ja talouden muutoksia sekä arkkitehtuuria (Jukka-Pekka Halme: Kirkkokatu 3 – porvaristalosta asunto-osakeyhtiöksi, 2021). Helsingin entinen apulaiskaupunginjohtaja **Pekka Korpinen** puolestaan esitti osa-aikahankolaisen havaintojaan Hangon viimeaikaisista rakentamishankkeista viimeisen kymmenen vuoden ajalta.

Hangon kaupunki omistaa edelleen suuren osan kaupungin maapinta-alasta. Suomalaisia puukaupunkeja kartoittavan selvityssarjan Hankoa koskevassa ympäristöministeriön raportissa (Elisa El Harouny, Olli-Pekka Riipinen, Kaija Santaholma & Timo Tuomi; 1995) Olli-Pekka Riipinen arvioi Hangon kaavoitustilanteen sen verran huolestuttavaksi, että pikainen tarkistus olisi ollut paikallaan. Vuonna 1977 vahvistettu Hangon historiallista keskustaa koskeva asemakaava oli kuitenkin jo päätavoitteiltaan vanhaa ympäristöä suojeleva. Uusia tuotantoon ja asumiseen tarkoitettuja alueita ei kaava osoittanut. Vuoden 1977 kaavan jälkeen on laadittu lukuisia postimerkkikaavoja. Kaija Santaholma peräänkuulutti julkaisussa suuremman huomion kiinnittämistä rakennusten korjaamista koskeviin ohjaaviin määräyksiin ja Hangon identiteettiä tukevien rakennustapaohjeiden aikaansaamiseen.

Hangossa parhaillaan käynnissä olevista rakentamishankkeista suurinta huomiota on herättänyt Itäsatamaa vastapäätä siintävä Kuningatarvuori.

Sama vuori, josta Oy Granit Ab louhi vuosisata sitten rakennuskiveä. Alueelle on kaavoitettu lähes 15 000 kerrosneliömetriä asunto- ja lomarakentamista. Aluetta kehittää Regatta Resorts Oy. Kuningatarvuori oli alun perin osa **Harry Harkimon** ”diili”-asuntoprojektia, jonka Harkimo möi. Ostajana ollut Quattrogroup-konserni ajautui konkurssiin. Vuonna 2021 Kuningatarvuoren ”Diili”-alueella rakennustyöt aloitti Sikla-konserni, joka on vuorostaan hakeutunut konkurssiin. Vaikka Kuningatarvuorella juuri nyt eletään hiljaiseloa, noin kolmasosa siitä on jo rakentunut. Epäsuotuisien suhdanteiden lisäksi Regatta Resorts Oy:n Hangon rakennushankkeista vastannut johtaja **Conrad Planting** menehtyi elokuussa.

### **Huvila- ja kylpyläkulttuuria**

Hanko oli 1800- ja 1900 -lukujen vaihteessa tunnettu ja suosittu kylpyläkaupunki. Vuonna 1889 kaupunki luovutti Hangon kylpylän rakennukset yksityisen osakeyhtiön haltuun. Merikylpylä poiki kylpylän länsi- ja itäpuolelle huvila- ja täysihoitopalstoja. Kylpyläpuiston pohjoisosa sai asemakaavan vuonna 1900. Asemakaavan ulkopuolelle sijoituvia palstoja ei reguloitu. Varakkaat rakennuttajat, joita tuli myös Pietarista, mahdollistivat suurten kolmikerroksisten puuhuviloiden toteuttamisen. Suunnittelijoiden joukossa oli aikansa tunnetuimpia arkkitehtejä, kuten Theodor Höijer ja Waldemar Aspelin. Huviloiden tyyli vaihteli sveitsiläis-, nikkari- ja pohjoismaisesta tyylistä jugendiin.

Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä uudelleen avattu kylpylä kukoisti itsenäisessä Suomessa aina talvisodan syttymiseen saakka. Pommituksissa vaurioitunut kylpylärakennus purettiin vuonna 1945. Kylpylävieraita palveleva Casino säilyi ja avattiin täysin korjattuna vuonna 2018.

Kylpyläpuiston suuret huvilat säästyivät myös yllättävän hyvin pommituksilta. Matkailu elpyi 1950-luvulla, jolloin huvilat päätyivät kesävieraiden käyttöön ja osa huviloista toimii edelleen nykyaikaisina pensioaatteina. Esimerkiksi Villa Tellina, Villa Thalatta ja Villa Doris ovat nimistöään myöten elimellinen osa Hangon identiteettiä.

Hangon Kylpyläpuisto on osa Hangon kansallista kaupunkipuistoa. Parhaillaan kaupunki on selvittämässä alueen asemakaavan päivittämistä. Keskustelu on käynyt kiivaana. Ilmoille heitetty hotellihanke Casinon ja teniskenttien lähettävälle on herättänyt erityisen paljon eriäviä näkemyksiä. Jakamatonta innostusta ei ole myöskään tuonut ajatus, että kaupunki voisi myydä hotellia varten tontin vuokraamisen sijaan.

## Kakkoshankolaiset tuovat elinvoimaa

Niin kutsutut osavuosi-hankolaiset ovat hankkineet kiinteistöjä ja asuntoja Hangosta kiihtyvään tahtiin. Tosin tällä hetkellä suhdanne on se mikä se on, eikä kysyntää ole esimerkiksi Kuningatarvuoren uudiskohteille. Hintataso uudiskohteissa lähentelee eteläistä Helsinkiä ja huitelee kymmenessä tuhannessa eurossa neliöltä. Hankolaiset eivät tällä hintatasolla kohteita osta. Tyypillisemmin alkusukkaat lähtevät kesäksi saaristoon ja vuokraavat asuntonsa kesävieraille.

Kaupunginjohtaja Strandell painotti, että osavuosi-hankolaisilla on kaupungin elinvoiman kannalta suorastaan järkyttävä merkitys. Vaikka välittömiä verotuloja heiltä ei saada, vastaa heidän ostovoimansa jopa viittä tuhatta vakituista asukasta. Ravintoloiden liikevaihdosta voi osavuosi-hankolaisten osuus tarkoittaa enimmillään 90 prosenttia. Tilanne muistuttaa tavallaan menneiden vuosikymmenten kylpyläaikoja.

Varjopuolena on, että kesäsesonki on lyhyt. Syksyn pimetessä, talvesta puhumattakaan, suuri osa kaupungin keskeisillä paikoilla sijaitsevista rakennuksista jää tyhjilleen ja valot eivät loista ikkunoista. Strandellin mukaan hankolaiset ovat kuitenkin tottuneet vuosirytmiiin, eikä se heitä pahemmin häiritse. Talvisin käydään 40-luvun hengen säilyttäneessä Kino Olympiassa, kansalaisopistossa ja harrastetaan liikuntaa – sekä valmistaudutaan seuraavaan kesäsesonkiin.

Osavuosi-hankolaista Pekka Korpista miellyttää Hangon rosoisuus. Pitkä ura pääkaupungin kaupunkisuunnittelun ja kiinteistötoimen johtotehtävissä ei ole kuitenkaan voinut olla jättämättä jälkiä Korpiseen. Hankolaisen elämänmenon ja myös politiikan seuraaminen kymmenen vuoden ajalta on saanut pohtimaan erinäisiä perustavanlaatuisia kysymyksiä. Hän on todennut saman, mihin jo suuriruhtinaskunnan senaatti aikoinaan kiinnitti huomiota: Hangon satamalla on väärä sijainti. Rautatien eteläpää on ruutuasemakaavan aluetta, kun taas radan pohjoispuoli eroaa siitä täysin. Lopputulos ei ole kovin urbaani. Radan ylitys on haastavaa, mikä on johtanut jyrkästi kohoavaan ja alueita erottavaan siltaan. Uusi radan alittava kevyen liikenteen tunneli parantaa tilannetta hiukan, mutta se ei yksinään ratkaise kaupungin hajanaisuutta.

Vuonna 2017 Tehtaanniemeen valmistunut kylpylähotelli Regatta Spa meren rannalla on herätellyt Hangon kylpyläperinnettä uudelleen henkiin. Kylpylä liittyy näköetäisyydellä olevaan Regatta-hotelliin. Lars Sonckin jugendlinnaa oli vuosikymmenten saatossa tärvelty ammattitaidottomilla muutoksilla ja rumalla 1960-luvun lisärakennuksella. Kaupunki sopi Spa-hotellin kehittäjien kanssa lisärakennuksen korvaamisesta hulppeita merinäköaloja tarjoavalla

asuinrakennuksella sitä vastaan, että Sonckin linna entisöidään. Sopimus piti. Merikylpylän moderni, arkkitehti **Pekka Helinin** muotokieli on keskustelutannut hankolaisia. Pekka Korpinen on ollut tyytymätön kylpylän kaupungin puoleiseen, takapihan oloiseen näkymään, jota hallitsevat pikemminkin jäte-astiat kuin miellyttävä ja kävijöitä kutsuva sisäänkäynti. Kylpylän sisäosista avautuu seinän kokoisista ikkunoista merinäköala. Talvisaikaan kylpylä on kenen tahansa maksavan asiakkaan käytettävissä, kun taas kesäisin kylpylä on varattu hotellin asiakkaille ja kylpyläästä osakkuuden hankkineille.

## Historiaa ja tulevaisuutta

Hangon strateginen sijainti on vaikuttanut kaupungin elämään koko itsenäisyyden ajan. Talvisodan jälkeen Hankoniemi luovutettiin Neuvostoliiton vuokra-alueeksi, jonne asettautui 30 000 sotilasta suurine rautateitse liikuttavine tykkeineen. Tykkien kantama ulottui 50 kilometriin saakka. Jatkosodan sytyttyä kesäkuussa 1941 piiritetty puna-armeijan joukot onnistuivat evakuoimaan meritse valtaosan joukoistansa joulukuussa samana vuonna. Hankolaiset palasivat koteihinsa. Toisen maailmansodan päätyttyä Neuvostoliitto vaihtoi Hangon vuokra-alueen Porkkalaan, joka sijaitsi lähempänä Helsinkiä ja toimi Hankoa tehokkaampana uhkana. Viron ajautuminen Neuvostoliiton etupiiriin merkitsi, ettei Porkkalalakaan ollut enää 1950-luvulla samaa strategista merkitystä itänaapurille Suomenlahden valvomiseksi, joten Porkkala palautettiin etuajassa vuonna 1956.

Hankoniemellä ja saaristossa käytiin jatkosodan alussa lukuisia taisteluita. Vuodesta 2017 on ollut käynnissä sota-arkeologisia tutkimuksia ja kaivauksia vuoden 1941 taisteluista. Yhdyskuntasuunnittelun seuran retkeläisille tarjoutui odottamaton tilaisuus vaihtaa kuulumisia Hangon kaivauksissa mukana olevan maantieteilijän **Aleksi Rikkisen** kanssa. Rikkinen ja hänen työtoverinsa **Emil Kastehelmi** ovat saaneet tunnettuutta saksalaisten vuonna 1944 Käsivarren Lappiin rakentaman massiivisen Sturmbock-puolustuslinjan perusteellisesta kartoitustyöstä. Rikkinen kertoi retkeläisille parhaillaan työn alla olevan, Hangon tukikohdan komentajana 1940–41 toimineen kenraaliluutnantti Kabanovin korsun kaivaus- ja rekonstruktioista. Komentajan korsu rakennettiin pommituksilta suojautumiseksi keskelle puustoista Kylpyläpuistoa. Maakerroksille peitetyn korsun hahmo on jo hyvin esillä. Samainen Kabanov jatkoi sotilasuraansa Porkkalan tukikohdan viimeisenä komentajana vuosina 1951–56.

Sotahistoria on kiintoisa osa Hankoa. Kaupunki ei aio kuitenkaan tietoisesti rakentaa tulevaisuuttansa pelkän sotilaallisen puolustautumisen varaan. Satama, matkailu ja teollisuus ovat jatkossakin keskeisiä strategisia paino-

pisteitä. Perinteisen teollisuuden rinnalle on parina viime vuonna noussut energiahankkeet. Hangossa riittää sekä aurinkoa että tuulta. Jo jonkin aikaa suunnitelmissa on ollut Suomen suurimman aurinkovoimalan rakentaminen tyhjilleen jääneelle teollisuustontille yhteistyössä tanskalaisen energiayhtiön kanssa. Talvella 2023 alueen vuokraaminen ajautui Hangon luottamuselimissä kummalliseen pattitilanteeseen. Toisaalla Fortum on suunnittelemassa vielä edellä mainittua suurempaa, 120 hehtaaria käsittävää aurinkovoimalahanketta valtatie 25 ja Hangon radan väliselle alueelle.

Hangolla on kaikesta päätellen loistavat mahdollisuudet kehittyä uusiutuvan energian mahtitekijäksi. Vihreän siirtymän hankkeet solahtavat vaikeuksista ensi vuonna 150 vuotisjuhliansa viettävän kaupungin imagoon. Hanko edustaa eräällä tavalla pienoiskoossa uutta tulemistä hakevien, historiallisten kaupunkien suunnanmuutosta. Pärjääminen ei välttämättä edellytä jatkuvaa asukasluvun kasvua. Hangon luontaisena etuna taitaa sittenkin olla kaupungin sijainti.

### **Lauri Jääskeläinen**

Seuran retkelle Hankoon 1.9.2023 osallistui lopulta viisi aktiivista seuran jäsentä.

# Kiinnostava MAL-ilta

**Yhdyskuntasuunnittelun seura ry:n MAL-keskustelu 9.11.2023 keräsi nelisenkymmentä aiheesta kiinnostunutta keskustelemaan maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusten kokemuksista ja tulevaisuudesta.**

Tilaisuuden avannut YSS:n puheenjohtaja **Matti Vati**lo, MAL-konkari parhaasta päästä, muisteli vastaavaa tilaisuutta vuodelta 2000. Tuolloin valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen MAL-aiesopimus ei ollut vielä valmistunut, mutta pian sopimus saatiin aikaan ja käytäntö levisi saman tien myös Turun, Tampereen ja Oulun seuduille. Viime vaalikaudella MAL-sopimukset solmittiin lisäksi Jyväskylän, Kuopion ja Lahden alueille, minkä myötä sopimusten kattavilla alueilla asuu 55 prosenttia Suomen asukkaista. Sopimuskautta on pidennetty 12 vuoteen, mutta käytännön toimenpiteet koskevat ensimmäistä neljää vuotta, minkä jälkeen sopimuksia päivitetään.

Petteri Orpon hallitusohjelma ”Vahva ja välittävä Suomi” (20.6.2023) sisältää kirjauksia, jotka toteutuessaan vaikuttavat sopimusten tulevaisuuteen. Vatiolon yhdessä YSS:n tilaisuuden pääalustajan **Hanna Mattilan** ja **Petri Jalaston** kanssa laatima MAL-sopimusmenettelyn arviointi- ja kehittämisselvitys vuodelta 2022 tarkastelee osaa niistä kysymyksistä, jotka ovat nousseet myös uuteen hallitusohjelmaan (*Edunvalvonnasta yhteisen hyvän tavoitteluun? MAL-sopimusmenettelyn arviointi- ja kehittämisselvitys 2022. Valtioneuvoston julkaisuja 2022: Nro 47*). TKT Hanna Mattila toimii vierailevana professorina Aalto-yliopistossa, missä hän johtaa Suomen Akatemian TRANAPLAN-tutkimushanketta (Transforming anatomies of democratic planning). Varsinainen työpaikka on Aalborgin yliopiston Arkkitehtuurin laitoksella. Mattila oli vuosina 2018–2020 vierailevana professorina Minnesotan yliopistossa. Atlantin takaisia kokemuksia hän raportoi artikkelissaan Yhdyskuntasuunnittelu-lehden numerossa 2021:2-3 (s. 34–57).

Erot USA:n ja suomalaisen suunnittelujärjestelmän välillä näyttävät erityisesti suhtautumisessa strategioihin, totesi Mattila. Tyypillistä amerikkalaisille käytännöille on eriyttää strategiset tavoitteet ja niiden toteuttaminen. Taloudellisena tavoitteena on ennen kaikkea edistää kasvua. Eri osavaltioi-



den välillä on kuitenkin huomattavia eroja. Eroja löytyy myös Pohjoismaiden välillä. Ruotsissa sopimus pohjaisia suunnittelukäytäntöjä tunnetaan erityisesti Tukholman seudulla. Koko valtakunnan tasolla hallitus käynnisti vuonna 2014 ”Sverigeförhandlingen” -nimisen menettelyn, jossa tavoitteena on luoda kahden tunnin ratayhteys Tukholmasta Göteborgiin sekä kahden ja puolen tunnin yhteys Malmöhön. Tavoitetta edistetään valtion ja kuntien välisin neuvotteluin. Norjassa on Mattilan mukaan pyritty tasavertaiseen dialogiin valtion ja seudullisten sekä paikallisten toimijoiden välillä. Tanskassa, jonka käytännöt ovat tulleet Mattilalle tutuiksi, ei vastaavan kaltaisia sopimuskäytäntöjä tällä hetkellä ole. Valtiolla on lakiin perustuva laajahko puuttumisoikeus kuntien alueidenkäytön suunnitelmiin. Tanskassa toteutetut kuntareformit ovat helpottaneet suunnittelua. Kuntia on tätä nykyä 87. Valtion toiminta on toisinaan näyttäytynyt epäjohtomukaiselta. Esimerkiksi Aalborg ei saanut valtiolta rahaa pikaraitiotiehen, vaikka Aarhus ja Odense saivat.

Mattila pohjusti katsaustansa habermasilaisittain strategisen rationaalisuuden ja kommunikatiivisen rationaalisuuden erottelulla. Tuloksellisinta olisi yhdistää nämä molemmat, jolloin saavutetaan samanaikaisesti riittävää tehokkuutta ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin. Jos luotetaan yksinomaan ”deal making” -tyyliseen toimintatapaan, on uhkana toimijoiden kiinnittyminen pelkästään omien intressien ajamiseen. Painotuserot tulivat myös näkyviin em. MAL-selvityksessä vuodelta 2022, jonka yhteydessä haastateltiin MAL-neuvotteluissa mukana olleita.

Monet selvitystä varten haastatelluista korostivat MAL-prosessiin kuuluvaa jatkuvaa dialogia, joka tuo siihen sopivaa joustavuutta. Menettelyn kirjaamisella lainsäädäntöön voisi joidenkin vastanneiden mielestä olla etuja, samoin sopimuskirjausten sanktioinnilla. Toisaalta kuntien itsehallintoa ja kaavoitusmonopolia pitää kunnioittaa. MAL-menettelyä on kritisoitu sen demokratiavajeesta ja avoimuuden puutteesta, mikä herätti keskustelua myös YSS:n tilaisuudessa. MAL-sopimukset eivät kuitenkaan vie kuntien toimivaltaa yleis- ja asemakaavoituksesta, eikä maakuntien toimivaltaa maakuntakaavojen osalta. Kaavojen sisältö on kuntien päätösten varassa. MAL tuo seuduille rahoitusta liikenne- ja ratkaisuihin, mutta MAL ei voi yksinään vaikuttaa sopimukseen kirjattujen asumisratkaisujen toteutumiseen.

Kuten Vatilo, **Tommi Laanti** ympäristöministeriöstä on hankkinut kokemusta MAL-prosesseista valtion puolelta. Tällä hetkellä hänen vastuullensa kuuluu Helsingin seudun MAL-asiat ja hän toimii ympäristöministeriössä yksikön johtajana. Kun Vatilon ym. selvitys nosti kritiikkiä valtioiden toimijoiden fragmentoitumisesta, Laanti totesi, että eri ministeriöillä on omat

vastuutoimialansa ja valtion talousarvion rajallisuus johtaa ministeriöiden väliseen kilpailuun. MAL-sopimusmenettelyn alkuperäisinä kannustimina ovat olleet yhteiset kaupungistumisen ja yhdyskuntarakenteen hajautumisen haasteet. MAL on itsessään luonut – ja luo – kommunikatiivista rationaalisuutta, vaikkei dialogi sen enempää valtion sisällä kuin valtion ja eri kuntien välillä ole suinkaan aina helppoa. Orpon hallitusohjelma listaa nykyisten seitsemän MAL-seudun lisäksi kaksi muuta, joita vielä haetaan. Hallitusohjelman suhtautuminen asumisen rooliin huolestuttaa. Tähän saakka valtio on rahoittanut paitsi liikennehankkeita niin myös asumista, lähinnä ARA:n kautta. Nyt Valtion asuntorahaston talous liitetään kehyksen piiriin siltä osin kuin talousarvion perusteluissa otetaan kantaa rahaston menoihin. ARA-rahoituksen siirtyminen talousarviokehyksiin on iso muutos. Hallitusohjelman mukaan MAL-sopimusten asuntotuotantotavoitteisiin ei kirjata ARA-tuotannon osuutta.

**Johanna Järvinen** Helsingin seudun liikenne HSL:stä piti puheenvuorossaan tärkeänä MAL-sopimusten ulottamista yli vaali- ja hallituskausien. Liikenneinvestoinnit ovat jopa vuosikymmeniä kestäviä projekteja. Ilman MAL-sopimuksia kunnat voivat päätyä osaoptimointiin, jolloin sopimusten tärkeä tavoite päästötavoitteiden vähentämisestä on vaarassa romuttua. Vuorovaikutuksen lisääminen sopimusten valmisteluun voisi tuoda lisäarvoa. Toisaalta viime keväänä, kun Helsingin seudun MAL-luonnos oli kommentoitavana, siihen saatiin lausunnot vain kymmeneltä taholta (yhtenä lausunnon antajana oli YSS ry; kirjoittajan huomio). Järvinen pohti, kuinka hyvin valtio sitoutuu sopimuksiin. Esimerkiksi joukkoliikenteen varikkojen sijoittaminen on tuottanut kädenvääntöä kuntien välillä, sillä kunnat vetoavat kaavamonopoliinsa. Helsingin seudun sopimuksesta vuosille 2024–27 hän totesi, että pelkästään liikenneinfran rahoitukseen tarvittaisiin kaudella neljä miljardia, josta valtion osuus olisi miljardi euroa. Käytännössä miljardin potti veisi kaikki valtion liikenneinvestoinnit koko maalle.

Kuntaliiton **Johanna Vilkunaa** on hämmentänyt hallitusohjelman kirjaus, jonka mukaan MAL-sopimuskäytäntö kirjataan lakiin yhteistyövelvoitteena maankäytön ja rakentamisen sääntelyn uudistamisen yhteydessä. Myös liikenteen rahoituksesta on ollut epäselvyyttä. Kokonaisuudessaan liikennepolitiikan pitäisikin Kuntaliiton mielestä olla pitkäjänteisempää.

Keskustelu oli tilaisuudessa kaiken kaikkiaan vilkasta. Valtion asuntopoliitiikan suunnanmuutos aiheutti lukuisia kommentteja, ja lopulta osa päätyi jo peräänkuuluttamaan valtion ideaa. Jotkut osallistujat näkivät pienten asuntojen määrän suhteellisen kasvun olevan seurausta joistain MAL-sopimuksiin kirjatuista asuntojen määrää koskevista tavoitteista. Ympäristöministeriön

edustajat kuitenkin torjuivat kritiikin huomauttamalla, että sopimuksissa on myös kerrosalamäärätavoitteita sekä erilaisia laadullisia kriteerejä. Valtio ei voi puuttua siihen, miten kunnat kaavoittavat.

Esiin nousi myös teemoja lähiluonnon turvaamisesta, väistämättä edessä olevan ilmastonmuutoksen hyödyistä haittojen ohella, olemassa olevan rakennuskannan kehittämisestä ja rakentamisen lamasta. Kaikkiin kysymyksiin ei vastausta löytynyt. YSS ry jääkin seuraamaan, löytyykö vastauksia uuden hallituksen kaavailemista uudistuksista ja miten hallitus etenee alueidenkäytön lain sekä muun lainsäädännön kanssa. Uusille keskustelutilaisuuksille tulee aiheita riittämään.

**Lauri Jääskeläinen**

# YSS ry vietti pikkujouluja 30.11.2023

**Vuosien tauon jälkeen YSS vietti marraskuun viimeisenä päivänä pikkujouluja Aalto-yliopiston tiloissa Espoon Otaniemessä. Pikkujouluja vietettiin viimeksi ainakin vuonna 2017, silloin tammikuun puolella ja samalla jaettiin seuran Ruusut ja Risut. Vuosi 2019 oli seuran 60-vuotisjuhlavuosi ja sitä juhlittiin lokakuussa 2019. Covid-19 katkaisi perinteen, jota nyt elvytettiin.**

Tilaisuus Living + Hub -tilassa keräsi parikymmentä kiinnostunutta. Lokakuussa 2019 Rakentajanaukio 4:ssä toimintansa aloittanut, nykyaikainen vuorovaikutusta edistävä tilakokonaisuus saatiin seuran käyttöön kiitos Aallon **Aija Staffansin** ja **Pilvi Nummen**. Alkulämmittelyn jälkeen Staffans esitteli Hubin syntyvaiheita ja ideologiaa. Esikuvaa oli haettu aina rapakon takaa MIT:stä sekä myös lähempää Hampurista. Hub hyödyntää PSS-menetelmää, Planning Support System, joka mahdollistaa virtuaalisen ja monen yhtäaikaisen käyttäjän osallistumisen alueidenkäytön suunnitelmien työstämiseen ja kommentointiin. Nummi demonstroi, miten Espoon pohjoisosaan kaavaillun Viiskorven alueen kaavarungon suunnittelussa oli hyödynnetty PSS-menetelmää. Viiskorven maankäyttövaihtoehtoja tutkailtiin myös CAVE-työpajassa, jota varten **Krista Pihlava** oli Staffansin ynnä muiden ohjaamassa diplomityössään työstänyt visuaalisesti havainnollisia vaihtoehtoja kolmella eri tiivysvaihtoehdolla. Pihlavan työnimenä Viiskorvelle on Mahdollisuusien kaupunkikylä. Alkuperäisenä asukastavoitteena on ollut 8 000 asukasta, mikä tehdyillä mallinnuksilla tarkoittaisi hyvin tiivistä rakennetta.

Ennen viimeistä, **Petri Kangassalon** viheralueiden digitaalista kaksosta käsittelevää esitystä, Hubissa käytiin monipolvista keskustelua. Kokeneempi suunnittelijapolvi vierasti yliopistomaailmaan ja eritoten Aalto-yliopistoon lähes normiksi muodostunutta englanninkielistä opetusta ja terminologiaa.

He viittasivat voimassa olevaan lainsäädäntöön, joka säättää yliopistollisen opetuksen kieliksi suomen ja ruotsin (huom: yliopistolain 11§:n mukaan yliopisto voi päättää lisäksi muunkin kielen kuin suomen ja ruotsin käyttämisestä opetus- ja tutkintokielenä ja opintosuorituksena). Aallon edustajat totesivat, että opettajakunnasta huomattava osa on nykyään muita kuin suomalaisia, opiskelijoista puhumattakaan. Jo termi "hub" herätti kuitenkin kummastusta, ja sitä korvaamaan ehdotettiin suomenkielistä termiä, kuten "napa".

Asiasisällön puolesta keskustelua synnytti maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämän vuorovaikutteisen suunnittelun todellinen merkitys ja vaikuttavuus. Kantojansa suunnitelmiin esiin tuovat kuntalaiset pikemmin turhautuvat, kun he huomaavat, ettei heidän näkemyksillään ole ollut juurikaan painoarvoa kaavojen siirtyessä kuntien luottamushenkilöiden päätettäviksi. Pahimmillaan epäluottamuksen ketju vain voimistuu. Ihmeteltiin myös, miten 2020-luvulla voi ja kannattaa vuorovaikuttaa alueesta, jonka valmiiksi rakentumisen aikajana ulottuu 2060-luvulle.

Living+ -auditorion esitysten jälkeen jatkettiin iltaa kevyen tarjoilun ja vapaamuotoisemman yhdessäolon merkeissä. Jaossa oli myös Yhdyskuntasuunnittelu-lehtiä. Paikallaolijoiden mielestä tilaisuus oli sen verran onnistunut, että elvytetyn pikkujoulukäytännön toivottiin saavan tulevana vuosina jatkoa.

**Lauri Jääskeläinen**