

Kun Pena kynään tarttui

Diplomi-insinööri, professori Pentti Murole (1934–2021) oli menestyvä konsultti, liikenne- ja kaupunkisuunnittelija, visionääri ja vientimies. Hän ylitti ammattikuntansa rajoja monilla ulottuvuuksilla. Blogien kirjoittelu oli Penan tapa jäsentää maailmaa ja sen kummallisuuksia.

Häkkinen, A. (toim.) (2023). *Entäs jos? Professori Pentti Murolen blogipohdintoja 2012–2021*. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL. Teoksen digiversio voi ladata osoitteesta ril.fi/kirjakauppa

Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ja sen seniorijaosto ovat koonneet Pentti Muroleen vuosina 2012–2021 kirjoittamasta lähes 700 blogista kirjan ”Entäs jos?”. Teoksen toimittamisesta on vastannut Auri Häkkinen. Blogien analysointia, valintaa ja editointia varten perustetussa työryhmässä olivat Auri Häkkisen tukena Liisa Ilveskorpi, Matti Lahdenranta ja Jussi Murole. Pentti Muroletta totuttiin kutsumaan Penaksi. Opinnot Teknillisessä korkeakoulussa Helsingin Hietalahden torin varrella ajoittuivat 1950-luvulle, jolloin ei vielä ollut liikennesuunnittelun oppiainetta. Se ei kuitenkaan estänyt Penaa valitsemasta alakseen liikennesuunnittelua. Kirjan prologissa Auri Häkkinen tiivistää kahteen ja puoleen sivuun paitsi Penan uran virstanpylväät niin myös liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun suuria linjoja 1960-luvulta lähtien. Jane Jacobs ja Colin Buchanan sekä heidän pääteoksensa olivat esikuvia ja inspiraation lähteitä Penan suunnittelijasukupolvelle. Kaupunkitutkimus otti Suomessa vasta ensiaskeleitansa, mutta Otto-Iivari Meurman oli jo aloittanut vuonna 1940 Suomen ja Pohjoismaiden ensimmäisenä asemakaavaopin professorina Teknillisessä korkeakoulussa. Meurmanin oppikirja ”Asemakaavaoppi” (1947) sisälsi liikenneturvallisuudesta lähtien kattavasti myös katuja, autoistumista, viemärlaitosta ja joukkoliikennettä käsittävät osiot ja oli opetuksen käytössä vielä 1980-luvulla. Herrakerhona aloittanut Yhdyskuntasuunnittelun Seura perustettiin kesäkuussa 1959. Seuran tunnustuspalkinnon vuonna 1980 sai kolme ansioitunutta yhdyskuntasuunnittelijaa, joista eräs oli Pentti Murole.

Kaupunki ja liikenne olivat Penalle kaikki kaikessa. Liikennesuunnittelutehtävissä Pena toimi jo teekkarivuosinaan Helsingin kaupungilla, ja valmistumisen jälkeen vuonna 1961 vuorossa oli Oy Kunnallistekniikka Ab. Oman yrityksen, Liikennetekniikka Oy:n, perustaminen vuonna 1970 ajoitui sopivaan saumaan. Yhdyskuntasuunnittelun merkitys oli nosteessa, ja liikennekysymykset olivat keskiössä räjähdysmäisesti kasvaneen autoistumisen myötä. Liikenteen merkeissä jatkettiin myös 1980-luvulla, jolloin usko ”tieteelliseen” ja tavoitteelliseen suunnittelupolitiikkaan kukoisti, kuten Auri Häkkinen osuvasti tuo prologissa esiin. Penan firma, joka vuonna 1992 muuttui LT-Konsultit Oy:ksi, toimi lukuisien vielä tänäkin päivänä työelämässä mukana olevien uran ponnahtauslautana. Siitä esimerkkinä Helsingin kaupunkiympäristön toimialajohtaja Ville Lehmuskoski, joka teoksen alkusivuilla muistelee oppi-isäänsä Penaa.

Teoksen alkuun on koottuna vuosina 2016 ja 2017 kirjoitetut katsaukset 1960-, 70-, 80- ja 90-lukujen suunnitteluideoista ja -trendeistä. Tekstit, olkoonkin osin muisteluun tukeutuvia, antavat kelpo kuvaa eri vuosikymmeniä hallinneista ulkomaailman ilmiöistä ja siitä, miten ”kaikkivoipaisuuteensa” uskovat ja tehtävistään innostuneet suunnittelijat tulevaisuutta hahmottelivat. Suunnittelun mukaan sekoittui myös aimo annos jokaisen aikakauden politiikkaa.

Kuluvan vuosituhatosen haasteet ja ongelmat näyttäytyvät blogeissa aiempaa monisyisemmiltä. Suunnittelun keinoilla ei onnistuttakaan ratkaisemaan vuosi vuodelta vaikeutuvia kysymyksiä, koskivatpa ne sitten pääkaupunkiseutua, laajemmin Suomea, Eurooppaa tai maapalloa. Valtaosin tekstit ajoittuvat ennen vuonna 2020 puhjennutta maailmanlaajuista pandemiaa, kun taas Venäjän hyökkäys Ukrainaan käynnistyi pari kuukautta Penan poismenon jälkeen. Pietarin nopea ratayhteys oli haaveissa siinä kuin Tallinna-tunnelikin, joista jälkimmäinen osoittautui kuitenkin Penan laskelmissa kustannuksiltaan täysin yltiöpäiseksi.

Tyypillistä Penan blogeille on niiden tarkkuus ja rennon kirjoitustyylin taakse kätkeytyvä tiukka faktapohjaisuus. Kustannuslaskelmat ovat tärkeässä roolissa – oli aihe melkein mikä tahansa. Laskelmat ja muut tilastollinen aineisto hahmottuvat teoksen kymmenissä värikkäissä graafeissa.

Liikenne ja sen suunnittelu ovat teoksen punaista lankaa. Pena tunnustautuu raiteiden rakastajaksi ja pyöräily – vanhemmiten sähköpyörällä – oli samoin sydäntä lähellä. Nuorempana rakkaus kohdistui rättisitikkaan. Raideliikenne tarjosi Penalle monia konsultointitoimeksiantoja. Sen enempää raiteet kuin pyöräbaanat eivät kuitenkaan Penan laskelmissa pysty vaikkapa pääkaupunkiseudun liikenteen päästöjä yksinään selättämään. Pikaratikoissa

Pena näkee paljon potentiaalia verrattuna moninkertaisesti kalliimmaksi tulevaan metroon. Länsimetron avautuminen liikenteeseen vuonna 2017 oli Penalle juhlaa, eikä pelkästään metroasemien hienon arkkitehtuurin ansiosta. Juhlituksen aiheutta antoi myös Lahden oikoradan valmistuminen vuonna 2006. Hän oli sitä hahmotellut jo ennen kuin tuli puhelinsoitto ryhtyä radan suunnittelussa konsulttina avustamaan.

Liikenne oli Penan ajatusmaailmassa elimellinen osa kaupunkisuunnittelua. Blogissaan vuodelta 2017 Pena palaa vanhojen aikojen ykkösväittämäänsä, jonka mukaan ”kaupunkialueella asumiskustannusten ja liikennekustannusten summa on vakio”. Varakkaampi perhe voi ostaa asunnon Eirasta ja ajella raitiovaunulla torille. Vähemmän varakkaampi joutuu ostamaan asunnon puoleen hintaan Järvenpäästä tai Lohjalta, mutta joutuu sitten turvautumaan autoihin, busseihin ja juniin. Kustannusten summa on siis vakio. Jollain rajatulla maantieteellisellä alueella väittämässä voi hyvinkin olla perää, mutta laskelma muuttuu toiseksi, kun siirrytään pääkaupunkiseudulta muualle maahan. Myös Helsingin sisällä asuntojen alueelliset hintaerot ovat suuria, vaikka liikenneyhteydet saattavat olla halvemmillaakin alueilla aivan kelvolliset.

Kiinnostavia ovat Penan tekstit konsultoinnista maailmalla. Luokkatoveri uskoi Penan saaneen Libyan kansalaisuuden, sillä Pena asui diktaattori Gaddafin Libyassa, edestakaisin matkaillen, useita vuosia. Myös diktaattori Saddamin Irakista poiki lukuisia toimeksiantoja. Niihin lukeutui jopa pommisuoja, joita amerikkalaisten laserpommit sittemmin lävistivät. Arabimaiden jälkeen tutummaksi tuli Tallinna, josta Pena hankki itsellensä hulppean asunnon Toompeanmäeltä. Neuvostoaikojen karttabisnes muuttui Viron itsenäistyttyä vuonna 1991 kokoluokkaa suuremmiksi projekteiksi. Niitäkin merkityksellisimpiä olivat virolaisiin solmitut ystävyysuhteet, joiden joukossa oli myös kulttuuripuolen vaikuttajia, kuten arkkitehtitaiteilija ja runoilijakirjailija Leonhard Lapin (1947–2022). Lapin oli tunnettu näyttelyistään myös Helsingissä, Turussa ja Hämeenlinnassa, ja toimipa hän jonkin aikaa Teknillisessä korkeakoulussa Otaniemessä.

Kotoisammissa ympyröissä Helsingissä Pena seurasi ja kommentoi ahkerasti pääkaupunkiseudun pyrintöjä. Erilaiset skenaariot, kilpailut ja ratkaisuehdotukset olivat tulleet tutuiksi jo 1970-luvulta lähtien. Pena osallistui yhdessä arkkitehtien Simo Järvisen ja Pekka Wesamaan sekä johtava konsultti Petri Jalaston kanssa pohja-aineiston laatimiseen kuuluisaan ylipormestari Raimo Ilaskiven Matti Väisäseltä tilaamaan selvitykseen ”Rakentamisen edellytysten turvaaminen pääkaupunkiseudulla” (31.5.1989). Tarkastelun lähtökohtana oli, että seudulle tulee vuosina 1985–2010 luoda lisää rakentamismahdollisuuksia noin 60 prosenttia kerrosneliömetreissä laskettuna. Helsingin myöhem-

mille ja varsinkaan uusimmalle, vuoden 2016 yleiskaavan tiivistämisintoilulle kaupunkibulevardeineen ei Pena lämmennyt. Ei varsinkaan ehdotukselle Keskuspuistoa nakertavasta Hämeenlinnanväylän bulevardisoinnista. Eivät siitä innostuneet hallintotuomioistuimetkaan.

Blogikokoelman sisällön voisi tiivistää ilmaisuun ”mikään inhimillinen ei ole sille vierasta”. Pentti Murole oli kiistatta renessanssihahmo, ulkoista habitustaan myöten. Vanhemmiten hän kantoi lisääntyvästi huolta maapallon tilasta ja tulevaisuudesta. Väestöräjähdyks, ilmastonmuutos ja konfliktit askarruttivat kasvavissa määrin. Samoin suunnittelun maailmassa liian usein sivuraiteelle ohjautuva sosiaalinen puoli. Pena ihmettelee blogissaan toistuvasti, kuinka vähälle huomiolle siirtolaisuus ja maahanmuutto jäivät 2000-luvun alkupuolen virallisissa suunnitteludokumenteissa. Ilmastonmuutosta Pena kutsuu noidutuksi ongelmaksi ja myöntää samalla, ettei hän itsekään eläkeläisukkona ole tehnyt yhtään ekotekoa. Blogikirjan päättää kolme päivää ennen Penan äkillistä kuolemaa joulukuussa 2021 julkaistu pitkä pohdinta, joka on saanut otsikokseen ”Hanslankarina kaupunkeja pelastamassa”.

Lauri Jääskeläinen