

Yhdyskuntasuunnittelun käsitteitä avaamassa

Hilkka Lehtonen

Eheyttäminen ja tiivistäminen - sekoittuvia käsitteitäkö?

Harvasta asiasta on viime vuosina puhuttu yhtä tiuhaan yhdyskuntasuunnittelussa kuin eheyttämisestä ja tiivistämisestä. Niistä on tullut osa suunnittelun virallista liturgiaa samalla kun ne ovat säilyneet käsitteellisesti päällekkäisinä. Ehyt kaupunki on *metafora* niin kuin kestävä kaupunkikin. Eheyttämisestä yhdyskuntasuunnittelussa taas puhutaan nimenomaan *yhdyskuntarakenteen* yhteydessä. Eheyttämisellä pyritään yhdyskuntarakenteen täydentämiseen, korjailuun ja parempaan hallintaan. Se on vastakohta rakenteen hajoamiselle: hallitsemattomuudelle, suunnittelemattomuudelle ja villille kehitykselle. Urban sprawlilla tarkoitetaan yhdyskuntarakenteen lievealueita, jotka on rakennettu alhaisella tehokkuudella ja hajanaisesti. Suunnittelijat kutsuvat alueita halveksien epäkaupungiksi, osin esteettisin perustein. Astetta täsmällisemmin sprawlia ovat käsitteellisesti määrittäneet Galster ym. (2001) toteamalla, että sprawl on maankäytön malli, jossa yhdistyvät vaihtelevasti kahdeksan merkittävää puutetta: tiiveyden, jatkuvuuden, keskittymisen, klusteroitumisen, keskeisyyden, ytimisyyden, sekoittuneen käytön ja läheisyyden puute. Se on siis jotain todella vältettävää! .

Ilmiö koskee kaupunkien periferioita tai välimaisemaa kaupungin ja maaseudun välissä. Esimerkiksi Thomas Sieverts (2003) näkee nämä lievealueet uudenaikaisina rintamina. Hajautumista on ruokkinut ihmisten varallisuuden kasvun myötä tapahtunut autonomistuksen lisääntyminen. Suomessa eheyttämiseen on kiinnitetty huomiota *valtakunnallisissa* alueidenkäytön tavoitteissa puhumalla *taajamien eheyttämisestä* samalla, kun on nostettu esiin palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus eri väestöryhmien kannalta. Yliväljään ja repeleiseen rakenteeseen liittyy joukko todellisia ongelmia, esimerkiksi pitkät työmatkat ja viheralueiden pirstoutuminen. Toisaalta itseorganisoituneen

yhdyskuntarakenteen ei tarvitse olla välttämättä rikkonaista. Yhdyskuntasuunnittelussa tarvitaan myös käsitystä siitä, mitä eheyttäminen tarkoittaa eri aluetasoilla tai kaupunkirakenteen eri vyöhykkeillä. Hollannissa on kehitelty tähän kysymykseen ns. ABC-politiikkaa toimintojen sijoittamiseksi, Kuopiossa on kehitelty vyöhykekaupunkimallia, jonka avulla asiaa voidaan ottaa haltuun.

Eheyttäminen ymmärretään suunnittelun maailmassa myös *suunnitelmien toteutumisen* vastakohtana vajaan jättämiselle. Suomen ympäristökeskuksen tuoreet seurantatiedot Suomen kaupunkiseuduista osoittavat jo ilahduttavasti, miten yhdyskuntarakenne tukeutuu aiempaa paremmin olemassa olevaan rakenteeseen. Suurimmat kaupungit ovat alkaneet kasvaa myös sisäänpäin eivätkä pelkästään muodostaa uusia agglomeraatioita tai haja-asutusta ympärilleen. Esimerkiksi Helsingin seudulla näin on tapahtunut jo 2000-luvun taitteesta eteenpäin (Ristimäki, 2003, s. 171). Helsingin viimeinen yleiskaava on esimerkki tästä ajattelumallista.

Mutta mitä yhdyskuntarakenteella itse asiassa tarkoitetaan? Se voidaan ymmärtää suhdejärjestelmäksi, -malliksi ja -kokonaisuushahmoksi, jossa esimerkiksi liikenneväylät ovat tiettyssä suhteessa asutukseen tai viherväylät yhteydessä toisiinsa niin, että rakenteella on *toiminnallinen järki sekä sosiaalinen ja symbolinen mielekkyys* (Bonsdorff, 1992). Toiminnallinen mielekkyys tarkoittaa, että muodostuva kokonaisuus pystyy toimimaan eräänlaisena kokonaisjärjestelmänä. Samalla yhdyskuntarakenne muodostuu erilaisista osajärjestelmistä ja niiden välisistä suhteista. Toiminnallisesti sekoittunutta rakennetta voidaan yleensä pitää muuta dynaamisempaa. Se yhdistetään myös urbaanisuuteen niin, että toiminnallinen kirjo ymmärretään urbaanisuuden piirteeksi. Osajärjestelmiä ovat esimerkiksi liikenne-, palvelu- tai alakeskusten järjestelmät. Yhdyskuntarakenteessa osat ovat riippuvaisia toisistaan ja suhteessa toisiinsa. Näitä järjestelmiä uusinnetaan toistuvassa toiminnassa.

Suunnittelijat noudattavat työssään yhdessä omaksuttuja periaatteita, joista kaupunkien ja seutujen toimintojen suhteet syntyvät. Toisaalta synnytetty rakenne luo tiettyjä käytäntöjä, kuten työmatkaliikkumisen tapoja, jotka uusintavat rakennetta. Siten yhdyskuntarakenteen piirteet toimivat myös ihmisten arkea ohjaavina periaatteina. Ne eivät määrää ihmisten käyttäytymistä, mutta muovaavat käytäntöjä. Rakenne syntyy paitsi fyysisistä muodostelmista ja kasaumisista, myös alueiden toiminnallisesta ja sosiaalisesta erilaistumisesta ja rooleista.

Suomalaisen kehityksen yleiskuvaan on kuulunut, että valtakunnallisella tasolla on tapahtunut asutuksen keskittymistä aluekeskuksiin ja seutujen tasolla hajoamista kärkikunnista kehyskuntiin. Euroopan tasolla laajat kaupunkiseutujen kasaumat levittäytyvät, mutta myös purkautuvat. Pienet ja keskikokoiset kaupungit ovat yhdistyneet mosaikkityyppisiksi verkostoiksi

(Dear & Häkli, 1998). Yhdyskuntarakenteet ovat sekä kerroksellisia että limittäisiä ja fragmentoituneita. Juuri kaupunkiseutujen rakenteellinen monimutkaisuus haastaa suunnittelijoita.

Laajemmat seudulliset monikeskuksiset järjestelmät eivät välttämättä ole nykyisin enää keskuksista ja periferiasta muodostuvia hierarkioita, vaan verkkojen kudelmia. Myös periferiassa tapahtuu integroitumista. Erilaisista moninkertaisista prosesseista osa vaikuttaa yhdessä ja muodostaa yhteenpunoutuvaa tila-aikarakennetta. Tällaista on monien kaupunkien asutus sisääntuloteiden varsilla tai vaikkapa erilaiset kehityskäytävät, kuten Helsinki-Tampere-väli. Mutta pyrimmekö me tietoisesti jonkinlaiseen *tasapainoon integroitumisen ja fragmentoitumisen välillä*? On mielenkiintoista, että maantieteilijä Ash Amin (1997, s. 9) näkee tällaisella tasapainolla olevan merkitystä kaupunkien taloudelliselle menestykselle. Tätä näkökohtaa ei ole Suomessa kuitenkaan juurikaan tutkittu.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämistä on edeltänyt puhe yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä. Tiivistämisestä on puhuttu ennen kaikkea *yhdyskuntataloudellisesti* järkevän rakenteen synnyttämisenä. Siinä ovat kuitenkin viime vuosina korostuneet yhä selvemmin erilaiset *ympäristönäkökohdat*, kuten viljelymaan säästäminen ja yksityisautoilun haittojen vähentäminen. On siis yritetty määritellä sitä, mikä näyttytyy ongelmallisena.

Toisaalta tiivistäminen voidaan nähdä *enemmän kaupunkia - vähemmän tilaa* -näkökulmasta, siis ympäristön vitalismina ja elinvoimana. Tämä puolihan sisältyi suomalaisen kompaktikaupungin suunnitteluihanteeseen jo 1970-luvun alussa. Tiivistäminen voi olla luonteeltaan yhtä hyvin rakentamattoman maan käyttöönottoa rakentamistarkoituksiin, aiempaa tehokkaampaa rakentamista kuin liikenneväylien tilaa säästävää mitoitusta. Sosiaalinen tiheys, rakentamistehokkuus ja koettu tiiveys ovat tiiveyden eri puolia. Olennaista on ymmärtää, että tehokkaasta rakentamisesta ei seuraa automaattisesti sosiaalisesti elävää ja tiheää kaupunkia. Sen ehdot ovat paljon moninaisemmat. Ne liittyvät ympäristön monipuolisuuteen ja ristiriitaisuuteenkin, kuten esimerkiksi Helsingin Kalliossa.

Eheyttämiseen liittyy tietty *retorinen ulottuvuus*, parantamisen ajatus. Mutta ei pelkästään parantamisen, vaan myös *integroinnin* ja kokonaisuuteen liittämisen ajatus - tilassa ja ajassa. Eheyttämisellä ei ajeta takaa erillistä lähiöiden saaristoa eikä epäjatkovaa tai jäsentämätöntä kaupunkien kasvua. Esimerkiksi jo 1970-luvulla oli havaittavissa tällaisia vaikutteita: puistot ja muut viheralueet nähtiin viheraluejärjestelmän, kadut ja pyörätiet liikennejärjestelmän osina. 1970-luvun suunnitteluajattelun voikin liittää kaupungin toiminnallisen puolen korostukseen.

Suunnitteluperiaatteiksi muunnettuna kaupunkirakenteellinen yhdentäminen tarkoittaa esimerkiksi saavutettavuuden huomiointia, kuten metroase-

mien lähistöjen suunnittelemista muuta kaupunkia tiiviimpinä, mutta myös *monipuolisempina alueina*. Maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelun erkaantuminen toisistaan Suomessa on luonut kehityskulkuja, joissa esimerkiksi kauppakeskukset ovat huomasti saavutettavia muutoin kuin yksityisautoilla. Autottomia on pakotettu auton hankintaan.

Saavutettavuus on pääsyä resurssien äärelle, olivatpa ne sitten viherverkostoja tai kauppakeskuksia. Saavutettavuus mahdollistaa vuorovaikutukseen sosiaalisessa ja taloudellisessa mielessä. Siihen punoutuu myös eri sijaintien saavuttamisen helppous. Parhaimmillaan saavutettavuus on monilla aluetasoilla ja monin eri välinein saavutettavuutta: yksityisautoin, julkisin kulkuneuvoin, pyöräillen tai näitä yhdistellen. Integroinnin onnistuneisuuden mittari asukkaiden elämismaailmasta käsin on arkielämän sujuvuus. Yksilötasolla siihen voi sisältyä myös uusien elämää rikastuttavien paikkojen liittämistä omaan paikkaverkostoon. Ajattelumallia seuraamalla yksittäisen asunnon käytettävyydestä päästään sen *ulkoiseen käytettävyyteen*. Juuri sitä asuntokauppiaiden nykyinen puhe ”sijainti, sijainti, sijainti” tarkoittaa.

Yhdyskuntarakenne itsessään on jatkuvassa uudelleen muotoutumisen tilassa, jossa tapahtuu toimintojen uudelleen ryhmittymistä, talojen kuolemista, uusien houkuttelevien identiteettiytymien syntymistä sekä joidenkin alueiden hylkäämistä tai uudelleen rakenteistumista. Ostoskeskukset muuttuvat keskuksiksi ja keskustat ostoskeskuksiksi. Syntyneet ”Jumbot” houkuttelevat muita toimintoja naapuriinsa. Tapahtuu klusteroitumista. Tunnistamattomiin identiteettiytymiin voi liittyä omanlaistaan potentiaalia. Muodostelmana rakenne elää jatkuvasti ja voi samanaikaisesti myös tiivistyä, laajentua ja hajota. Niinpä on alettukin puhua *multiplex*- ja mosaiikkikaupungista, jossa on käynnissä useita samanaikaisia prosesseja. Ne jäsenyivät tilallisesti eri tavoin.

Eheyttäminen voidaan nähdä tietynlaisen suunnittelupolitiikan (*policy*) ja yhdyskuntapolitiikan harjoittamisena. Sellaisenaan suunnittelun mahdollisuudet vaikuttaa yhdyskuntarakenteen muodostukseen ovat rajalliset ja toimivat usein vasta yhdessä muiden politiikka-alueiden, kuten maa- tai verotuspolitiikan kanssa. Pääkaupunkiseudun MAL-sopimukset (yhdistetyt maankäyttö-, asuminen- ja liikennesopimukset) ovat tästä käytännön esimerkki. FT Vesa Kannisen väitöskirja Aallossa vuodelta 2017 valaisee hyvin asiaa laajemmasta perspektiivistä (Kanninen, 2017). Eheyttämisessä kaikkineen on kysymys sopivien ja tehokkaiden toimenpidekokonaisuuksien määrittelystä. Tällaisia pyrkimyksiä kuvaa kiinnostavalla tavalla Ruotsissa käyttöön otettu termi PLUG, joka tarkoittaa perifeerisille ja matalan rakentamistehokkuuden alueille kehitettyjä urbaaneja generaattoreita, jotka muodostavat keskustojen ulkopuolisia dynaamisia solmukkeita aluerakenteeseen.

Entä miten eheyttävä suunnittelupolitiikka näyttäytyy laajemmassa *eurooppalaisessa kaupunkipoliittisessa* keskustelussa? Italialainen seutu- ja aluesuunnittelun professori Roberto Camagni (1995) on tutkinut muun muassa innovatiivisia kaupunkeja. Camagni jäsentää kaupunkipolitiikan haasteita urbaanin elävyyden, tilallisen tasa-arvon ja monikeskuksisten urbaanien rakenteiden tavoitteiden kautta. Hän puhuu ”viisaan” *kompakteista* ja monikeskuksisista urbaaneista muodoista, mutta myös urbaanin tilan elvytyksestä ja laadullistamisesta. ”Viisaan” kompaktit muodot voi tulkita huomautukseksi siitä, ettei kaupunkimainen rakentaminen saisi olla sullomista. Camagnin mainitsevat megaprojektit integroivat usein toimintoja, kuten Iso Omena kirjastoineen ja kappeleineen tai uusi Tripla, mutta ilmenevät pikemminkin ylimittaisina rakennuksina kuin alati muuttavana, kehkeytyvänä hienorakeisena kaupunkikudelmanä tai perinteisenä eurooppalaisena kaupunkina.

Mitä suositusta eheyttämispuheesta jää lopulta käteen - se on ainakin uusien yhteyksien löytämistä ja luomista. Samalla on ymmärrettävä, että linkit kaukana oleviin paikkoihin ja ihmisiin voivat muodostua merkittävämmiksi kuin lähellä oleviin. Tämä näkyy erityisesti ihmisten harrastus- ja vapaa-ajan toiminnassa. Meillä kaikilla on toiminnassamme myös monimittakaavaisia tilallisia linkkejä. Toisaalta yhteiskuntatieteilijät puhuvat jo hypermobiliisuudesta, joka on vaikeasti ennustettavaa eikä siten hallittavissa. Suunnittelijat itse pyrkivät yhdyskuntarakenteen hallintaan. Suunnittelu ei kuitenkaan pysty toimimaan vastoin kaupunkien omaa kehitysdynamiikkaa. Sen vuoksi monitasoisia ja monitoimijaisia yhdyskuntarakenteen hallinnan mahdollisuuksia olisi pohdittava yhä uudelleen. Jännite hallintapyrkimysten ja todellisen kehityksen välillä ei häviä. Silti eheyttämispyrkimyksissä on mieltä, etenkin jos ihmisten arkielämän sujuvuus pidetään mukana kuvassa.

KIRJALLISUUS

- Amin, A. ym. (1997). *The Ordinary City*. Royal Geographical Society.
- von Bonsdorff, P. (1992). On the Generation of Meaning in the Built Environment. Teoksessa Oksala, Tarkko (ed.). *Environmental Design, Aesthetic Quality and Information Technology*. 6th International Conference on Systems Research. Baden Baden, 3-8.
- Camagni, R. (1995). The Concept of Innovative Milieu and Its Relevance for Public Policies in European Lagging Regions. *Regional Science* 1995/4.
- Dear, M. & Häkli, J. (1998). Tila, paikka urbanismi - uuden kaupunkitutkimuksen metodologiaa. *Terra*, 110(2).
- Galster, G. ym. (2001). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining an Elusive Concept. *Housing Policy Debate*, 12, (4), 681-717.
- Kanninen, V. (2017). *Strateginen kaupunkiseutu. Spatiaalinen suunnittelu radikaalina yhteensovittamisena*. Aalto-yliopisto. Insinööritieteiden korkeakoulu. Rakennetun ympäristön laitos. Espoo.
- Ristimäki, M. ym. (2003). *Kaupunkiseutujen väestönmuutos ja alueellinen kasvu*. Suomen ympäristö 657/2003. Edita Prima Oy. Helsinki.
- Sievert, T. (2003). *Cities without Cities. An Interpretation of the Zwischenstadt*. London, New York: Spon Press, 48-61.