

Smith & Polvisen liikennetutkimus 1968 – näkökulma
pääkaupunkiseudun liikennekysymykseen



Petri Ruohio
Pro gradu -tutkielma
Filosofian, poliittisen historian
ja valtio-opin laitos
Poliittinen historia
Turun yliopisto
Kesäkuu 2018

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä

TURUN YLIOPISTO

Filosofian, poliittisen historian ja valtio-opin laitos / Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta

RUOHIO, PETRI: Smith & Polvisen liikennetutkimus 1968 – näkökulma
pääkaupunkiseudun liikennekysymykseen

Pro gradu -tutkielma, 154 s

Poliittinen historia

Kesäkuu 2018

Pro gradu -tutkielmani syventyy pääkaupunkiseudun kuntien ja Tievesirakennushallituksen Wilbur Smith & Associatesilta sekä insinööritoimisto Pentti Polviselta 1965 tilaamaan liikennetutkimukseen. Vuonna 1968 julkaistu, Smith & Polvisenakin tunnettu tutkimus on kuuluisa tutkimus suomalaisen liikennesuunnittelun historiassa. Pääkaupunkiseudun liikenneongelmaa ratkovassa tutkimuksessa esitettiin kuvaus liikenneverkon nykytilasta, minkä ohella siihen sisältyivät vaihtoehtoiset ehdotukset liikennejärjestelmistä vuosille 1980 ja 2000. Liikennetutkimus perustui kulkutavan yksilölliseen valinnanvapauteen ja siinä suunniteltiin Helsingin keskustan alueelle laajoja moottorikatuja.

Tutkielma kuvaa lähdekritiikkiin pääasiallisesti nojaten, joskin myös mikrohistoriallisesta tutkimusperinteestä vaikutteita ottaen, liikennetutkimusta ja sen syntyprosessia. Primäärilähteenä ovat Helsingin kaupunginarkistossa säilyneet liikennetutkimuskomitean työryhmän asiakirjat. Aineistoa on hyödynnetty Smith & Polvista koskevassa tutkimuskirjallisuudessa melko vähän. Tutkimustehtävänä on selvittää, miten tutkimus edusti aikakauttaan ja miksi se ei edennyt Helsingin päätöksentekoaikavälissä tiedoksiantoa pidemmälle. Lisäksi tutkielmassa perehdytään Smith & Polvisen liikennetutkimuksesta käytyyn julkiseen keskusteluun Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä Uudessa Suomessa.

Havaitsin aineistosta liikennetutkimuksen valmistelun kärsineen monista haasteista. Työtä vaikeutti, etteivät pääkaupunkiseudun kunnat meinanneet päästä sopuun maankäyttöä koskevista kysymyksistä. Smith & Polvisen sai myöhässä käyttöön aineistona tarvittavia tilastotietoja. Lisäksi Smith & Polvisen työntekoa hankaloittivat tietotekniset vaikeudet. Viivästysten vuoksi liikennetutkimuskomitean työryhmä jäädytti useaan otteeseen yhtiölle kuuluvat urakkamaksut vuoden 1967 aikana. Hankaluudet vaikuttivat osaltaan siihen, ettei liikennetutkimuksen jatkoprojektia tilattu Smith & Polviselta vaan se toteutettiin kuntien yhteistyönä.

Lehdistö suhtautui pääosin kriittisesti liikennetutkimuksen tuloksiin. Uusi Suomi otti tutkimustulokset hyväksyen vastaan, kun taas Helsingin Sanomat ja Hufvudstadsbladet suhtautuivat tutkimukseen kriittisemmin. Kriittinen vastaanotto yhdistettynä valmisteluvaiheen ongelmiin johti tulkintani mukaan siihen, ettei liikennetutkimuksen ehdotuksia viety eteenpäin Helsingin päätöksentekoaikavälissä.

Asiasanat: autoliikenne, Espoo, Helsinki, Helsingin maalaiskunta, Helsingin seutu, kaupunkikuva, kaupunkihistoria, kaupunkisuunnittelu, liikennesuunnittelu, metro, Uusimaa, Vantaa, yhdyskuntasuunnittelu

Sisälllys

Sisälllys	4
1. Johdanto	5
1.1. Yleistä	5
1.2. Tutkimuskysymys ja lähdeaineisto.....	11
1.3. Metodista	14
1.4. Aikaisempi tutkimus.....	17
2. Liikennetutkimuksen taustatekijät	21
2.1. Kaupunkisuunnittelu, sen kokonaisvaltaisuus ja kantakaupunki.....	21
2.2. Liikennesuunnittelu ja liikenneongelma	28
2.3. Kuntien välinen yhteistyö ja sen edellytykset.....	32
2.4. Autoistuminen ja autoistumisoikeus	37
2.5. Kaupunkiutopiat ja kansainväliset virtaukset	40
3. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus ja sen tulokset	45
3.1. Smith & Polvisen tarjousesitys ja uudet tietotekniset menetelmät	47
3.2. Loppuraportti ja sen yksilönvapautteen perustuva ideologia.....	51
3.3. Ensin Melbourne, sitten Nashville - C-verkko vastaan D-verkko	58
4. Liikennetutkimuskomitean työryhmä: Viivästyksiä puolin toisin – vuodesta 1966 alkuvuoteen 1967	65
4.1. Aluksi: aineistosta ja sen tulkinnasta	65
4.2. Työryhmän kokoontuminen, tehtävänanto ja pöytäkirjojen rakenne	69
4.3. Maankäytöstä ei oltukaan sovittu – viivästysten vuosi 1966	74
4.4. ”Suunnittelija on liian passiivinen” - Smith & Polvinen jää aikataulusta	82
4.5. Vaihtoehtojen etsiminen alkaa kaikessa hiljaisuudessa	88
5. Liikennetutkimuskomitean työryhmä: neuvottelujen loppuvuosi 1967	92
5.1. Liikennesuunnitelmat valmistuvat – TVH lähtökuopissa	92
5.2. TVH iskee vastaehdotuksella – Smith & Polvinen tyrmää	96
5.3. ”Voidaanko sitä suorittaa omin voimin?” - Hintapyyntö kariuttaa jatkotyön	100
5.4. Raportin julkaisua edeltänyt aika – lähdeaineistollinen kapeikko.....	105
6. Liikennetutkimuksesta julkisuudessa käyty keskustelu	107
6.1. Keskustelun lähtökohdat – yksityisautoilu vastakkainasettelun symbolina.....	107
6.2. Tietoa tihkuu ennen kuntavaaleja – kovin keskustelu julkaisun yhteydessä.....	113
6.3. Uusi Suomi unohtaa, Helsingin Sanomat panostaa – julkaisun jälkeiset viikot.....	119
6.4. Tutkimus niveltyy osaksi metrokeskustelua	128
7. Aikansa lapsi vai ajastaan jäljessä? – Johtopäätökset	137
8. Lähdeluettelo	146

1. Johdanto

"Kaikki ei kiidä ihmisen maailmassa samalla vauhdilla. Tekniikka, automaatio, mäntämoottori tuovat uuden ajan, uuden mittakaavan ihmisen liikkeisiin, mutta miljö ja maisema hengittävät omassa rytmisään. Siitä syntyy ristiriita. Kaupunkeja ei aikoinaan ole rakennettu vauhdin maailmaa varten. Autot yleistyvät, mutta kadut pysyvät kapeina. -- Uusi vauhti ja sen mukanaan tuomat uudet ihmiset synnyttivät käsitteen ruuhka-aika: massojen forte, työhön tulo ja työstä paluu. Kaksi ruuhkahuippua, jotka veivät mennessään rauhan ja myös pilasivat kaupunkikuvaa.

Tähän liikenteen aiheuttamaan ruuhkautumisen ongelmaan alettiin miettiä ratkaisuja. Helsingin kaupunki tilasi kuuluisan Smithin ja Polvisen liikennetutkimuksen. Tämä tutkimus tarjosi meille valtavan kalliin autoliikenteelle uhratun kaupungin. Ratkaisuna olisi ollut leveiden siltojen, viivoittimella vedettyjen valtakatujen ristikoima tunteeton autokaupunki. Tämä näkymä kavahdutti päättäjät miettimään, mitä olisi tehtävä."¹

- Teuvo Aura

1.1. Yleistä

Helsingin kaupunginvaltuusto kokoontui toukokuussa 1969 päättämään metroradan rakentamisesta. Yhteydestä tulisi toteutuessaan maailman pohjoisin kaupunkijuna. Äänestystulos oli hankkeelle suosiollinen: 49 valtuutettua kannatti, 25 vastusti. Valtuuston puolueista kokoomus oli asettunut hanketta vastaan, vasemmiston ja sosialidemokraattien tukieissa hankkeen eteenpäinviemistä. Ruotsalaisen kansanpuolueen hanke oli jakanut useampaan fraktioon.²

¹ Aura 1982, 243-244.

² Kolbe 2002, 246.

Metron hankepäättöstä edelsi pitkä valmistelutyö. Helsingin väestönkasvu ja yksityisautoilun voimakas lisääntyminen olivat herättäneet pohdintoja maanalaisesta joukkojenkuljetuksesta jo vuosikymmeniä aiemmin, kun Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea oli julkaissut suosituksensa liikenteen järjestämisestä. Naapurikaupunki Tukholmassa metroliikenne Slussenilta oli kulkenut jo vuodesta 1950 eteenpäin.³

Valmisteluun kuului useita tutkimuksia ja selvityksiä. Eräs näistä tutkimus selvityksistä tilattiin yhdysvaltalaiselta, vuonna 1952 perustetulta Wilbur Smith & Associates -arkkitehtitoimistolta, jonka kanssa yhteistyöhön oli värvätty suomalainen insinööritoimisto Pentti Polvinen Ky.⁴ Tilastollisten menetelmien käyttö joukkoliikennepäätösten tukena oli alkanut yleistyä. Liikennesuunnittelu ja siihen liittyvä käsitteistö oli 1960-luvulla tärkeä, uusi osa kaupunkisuunnittelun kysymyksenasettelua.⁵

Liikennetutkimuksen tilaussopimus allekirjoitettiin joulukuussa 1965, ja julkaisukuntoon tutkimus saatiin marraskuussa 1968. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus sisälsi kattavan kuvauksen Helsingin kaupunkiseudun liikenteen nykytilasta, minkä ohella tutkimus sisälsi useamman, vuoteen 2000 asti ulottuvan ehdotuksen pääkaupunkiseudun tulevaisuuden liikenneverkoksi. Näistä ehdotuksista insinööritoimistot päätyivät suosittelemaan yhtä, vaihtoehto C:tä, jatkokehittelyä varten.⁶

Tämä tutkielma ei kykene tarjoamaan kokonaiskuvaa liikenneongelman ratkaisusta 1960-luvulla, mutta toivottavasti se kykenee tavoittamaan jotain siitä hengestä, jossa päätöksiä tehtiin. Kaupungin vauhdikas kasvu, suomalaisen yhteiskunnan nopea rakennemuutos, sen pakottama kuntien välinen yhteistyö ja yhdysvaltalaiset vaikutteet niin kunnallishallinnossa kuin kaupunkisuunnittelussa muodostavat taustakankaan, jolle metrohanketta – ja yhtenä siihen liittyvänä palasena Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta maalattiin.

³ Kiviniitty 2013.

⁴ Pentti Polvinen oli myöhemmin mukana metron liittyvissä valmisteluissa. Metron verkkotutkimus 1971, Insinööritoimisto Pentti Polvinen, julkaisija Helsingin kaupungin metrotoimisto.

⁵ Tuomi 2005, 34.

⁶ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa 1, 1968.

Sanotaan se heti aluksi: tämä tutkielma ei kykene vastaamaan siihen kontrafaktuaaliseen pohdintaan, olisiko Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen suosittelemat ehdotukset vaihtoehtoisista liikenneverkoista voineet toteutua. Liikennetutkimuksen parhaiten muistettu osa vielä tänä päivänä on Helsingin kantakaupungin alueelle ehdotettu kehätie, jossa eräs moottoriteistä kulki eteläisen kantakaupungin halki, toinen olisi sijoittanut moottoritesilmukan Eduskuntatalon viereen, moottoritien jatkaessa pohjoiseen Töölönlahden yli.



KESKUSTAN TIE- JA KATUVERKKO

Kuva 1: Smith & Polvisen liikennetutkimuksesta historialliseen muistiin elämään on jäänyt tutkimuksessa tehty ehdotus kantakaupungin liikenneverkoksi. Moottoritiet muodostivat suunnitelmassa kehän kantakaupungin ympärille, leikaten läpi muun muassa Punavuoren ja Kluuvin. Yhteys Katajanokalle olisi ehdotuksessa toteutettu maanalaista tunnelia pitkin. Vuonna 2017 se otettiin osaksi kuvaamaan 1960-luvun modernismia HAM:in Modernia elämää -näyttelyssä, yhdessä Alvar Aallon keskustasuunnitelman kanssa.⁷

Aikakauden aikaisempi tutkimus piirtää rintamalinjoja yksityisauton käyttäjien ja joukkoliikenteeseen turvautuvien välille. Samalla oli kysymys modernin

⁷ Hs.fi 5.3.2017, Miksi Alvar Aalto puhui suomalaisista metsäapinoista ja miksei kuvataide pysynyt arkkitehtuurin vauhdissa? Modernisminäyttely herättää monta hyvää kysymystä.

kaupunkikehityksen ajalta tunnetusta ikiliikkujasta, ja siihen liittyvistä ratkaisuista: Miten saada kuriin alati kasvava liikenne?

1960-lukua on kuvattu ajaksi, jolloin suhtautuminen arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun muuttui perustavanlaatuisesti.⁸ Pekka Kuusen teksteistä vaikuttuneet ja Otto-livari Meurmanin opissa olleet kaupunkisuunnittelijat pyrkivät ratkaisemaan kaupunkien kasvavan kansoittumisen aiheuttavat ongelmat. Vaikka Kuusi ei suoranaisesti ottanut kantaa kaupunkisuunnittelun kysymyksiin Kuusen hyvinvointivaltiolle laatima vahvaan suunnitteluun perustunut malli vaikutti taustalla myös Helsingin kaupunkisuunnitteluelimen synnyssä.⁹

Suomalaisen yhteiskunnan elinkeinorakenne oli muuttunut 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Maatalousvaltaisuudesta oltiin siirtymässä kohti teollista yhteiskuntaa. Kimmo Jokinen ja Kimmo Saaristo kuvaavat maaseudun ja kaupungin välille syntyneen vastakkainasettelun, mikä syntyi niin muutoksista elämäntavoissa kuin siinäkin, millä tavalla leipä pöytään hankittiin. Kaupungit, Suomessa erityisesti pääkaupunkiseutu, joutui nopeassa tahdissa keksimään, miten asutettaisiin, koulutettaisiin ja liikutettaisiin maaseudulta kaupunkeihin muuttaneet uudet asukkaat.¹⁰

Oliko kaupunkiseudun liikennetutkimus aikansa kauhu-utopioiden kuva vai onko sen vaikutusta nykypäivänä liioiteltu? Liioittelun puolesta puhuu esimerkiksi Janne Viitamiehen väitöskirjaan haastateltu Erkki Tuomioja, jonka mukaan liikennetutkimuksen ajatukset kuitattiin sen julkaisun jälkeen välittömästi epärealistisina. Toisaalta Viitamies toteaa samassa yhteydessä, etteivät ympäristökysymykset mahtuneet 1960-luvun radikaalisukupolven historiakuvaan.¹¹

En usko historioitsijan tehtävän olevan varsinaisesti myyttien murtaminen. Mytologisointi on kuitenkin se lähtökohta, josta kiinnostus tutkimusaiheeseen sai alkunsa. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksesta puhutaan vielä 2010-luvullakin, Helsingin kaupunkikeskustalle kuolemantuomion julistaneena

⁸ mm. Tuomi 2005.

⁹ Mäenpää et al. 2000.

¹⁰ Jokinen ja Saaristo 2006, 117–118, 147.

¹¹ Viitamies 2016, 26.

tutkimusraporttina.¹² Tutkimus nousee tasaisin väliajoin esille yhtenä kauhukuvana Helsingin keskustasta.¹³

Tutkimuksen lähestyessä sen kymmenvuotispäivää kirjoitti toimittaja Uula Eronen Vapaudenkadun liikennejärjestelyjen käydyin keskustelun yhteydessä seuraavasti:

”On kohta kymmenen vuotta siitä, kun Wilbur Smith ja insinööritoimisto Pentti Polvinen esittelivät ufomaisen suunnitelmansa Helsingin tulevaisuuden liikenteestä. Tutkimuksen mukaan Helsingissä tarvittaisiin kuusi moottoritietä ja kymmenen moottorikatua vuoteen 2000 mennessä. Tämä mieletön suunnitelma viehätti jonkin aikaa Helsingin liikennejohtajia, mutta kaikeksi onneksi sen hurjuus ja pelottavuus tajuttiin, eikä siitä ole sen jälkeen puhuttu. – Mutta tutkimuksen idut elävät vieläkin. Metsämäentien valmistumisen kyljessä kummittelevat toteuttamistaan odottamassa ns. keskustan kehäväylä, Vapaudenkatu sekä TVH:n sitkeästi ajama Tarvontien ja Lahdentien välinen yhdysväylä.”¹⁴

1980-luvun lopulla julkaisemassaan teoksessa Jörn Donner kuvailee liikennetutkimusta ja sen tavoitteita. Donner toimi tutkimuksen julkaisun aikaan kaupunginvaltuutettuna.

”Vuonna 1968 julkaistussa suuressa liikennetutkimuksessa johdettiin monikaistaisia moottoriteitä Helsingin sydämeen. Aivan selväksi ei tullut, mihin autot sitten joutuisivat, tosin tehtiin kunnianhimoisia suunnitelmia vedenalaisista pysäköintitaloista. Kaikki tuntui mahdolliselta, jos vain olisi varoja. Tuollaisessa tilanteessa Helsingin city olisi luultavasti räjähtänyt. Ehkä se olikin tarkoitus.”¹⁵

Noin kymmenen vuotta tästä, käsittelivät väitöstutkimuksiaan tahoillaan valmistelevat Pasi Mäenpää ja Kalle Toiskallio Smith-Polvista Helsingin Sanomiin kirjoittamassaan

¹² Erkki Tuomioja mainitsee tutkimuksen erikseen muistellessaan 1960-luvun kaupunkipolitiikkaa. Ks. linkki lähdeluettelossa.

¹³ Hs.fi 13.2.1015, Tältä 60-luvun hulluimmat tiesuunnitelmat näyttäisivät nyky-Helsingissä. Autotie 20.5.2015, Unelma vapaasta autoilusta oli tuhota Helsingin.

¹⁴ HS 20.06.1977, Vapaudenkatu.

¹⁵ Donner 1987, 77.

artikkelissa, kuvaten tie- ja katuliikenteen olleen 50-60-luvuilla samassa asemassa ”*kuin tietoliikenteen internetin ja kännykän viitoittama tiedon valtatie nykyään.*”¹⁶

Smith & Polvisen liikennetutkimuksen osalta Jorma Kalelan hahmotteleman ”Jokapäiväisen historian” eli muualla kuin akateemisen historiantutkimuksen kentällä syntyneen historiakuvan¹⁷ merkitystä ei voi vähätellä, ei kirjoittajaankaan vaikuttaneiden ympäröivän kulttuurin synnyttämien ennakoletusten suhteen. Liikennetutkimukseen perehtyessäni suureksi avuksi oli esimerkiksi Antero Alkun kirjoittama blogiteksti, jota ei ansiokkuudestaan huolimatta voida tieteellisen historiantutkimuksen kentälle laskea.¹⁸

Tutkielmani rajaus aiheuttaa selvän haasteen: liikennetutkimuksen rooli painottuu helposti liikaa, ja aiheeseen perehtyessäni saatan helposti sokeutua sen mittakaavaan. Tämän vuoksi haluan jo esipuheessa todeta, että Smith & Polvisen toteuttaman kaupunkiseudun liikennetutkimuksen tuloksia ei koskaan sovellettu sellaisenaan Helsingin kaupungin liikennetutkimusta pohdittaessa. Sitä ei otettu viralliseen käsittelyyn kaupungin päätöksenteossa, vaan sen tutkimustulokset toimivat pohja-aineistona päätettäessä Helsingin liikennetutkimusta.¹⁹

Liikennetutkimuksen on aikaisemmassa tutkimuksessa myös tulkittu olleen muutoskohta suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun historiassa.²⁰ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen parina Helsingin kaupunkikehittämisessä toimi arkkitehti Alvar Aallon luonnosteleva Helsingin keskustasuunnitelma (1961).²¹ Se oli toisaalta vain yksi tutkimus muiden joukossa: aikakaudella selvityksiä liikenteen järjestämisestä tuottivat myös Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) sekä Seutukaavaliitto.

Smith & Polvisen tekemä työ oli luonteeltaan perustutkimusta liikenteen nykytilanteesta, mihin sisältyivät myös suuntaviivat tulevaisuuden liikenneverkosta pääkaupunkiseudulla. Janne Viitamies kuvaa liikennetutkimusta järjestelmällisenä hahmotteluna siitä, miten Helsingin perinteisen liikennesuunnittelun jatkaminen olisi

¹⁶ HS 12.09.1998, Lehmipoluilta automanian ihmemaaksi.

¹⁷ Kalela 2001, 11–26.

¹⁸ Kaupunkiliikenne.net 28.9.2006: Smith-Polvisen liikennesuunnitelma. (Luettu 24.4.2018)

¹⁹ HS 23.11.1968, Liikennetutkimusta ei oteta Helsingissä viralliseen käsittelyyn.

²⁰ Rajanti 2002.

²¹ Helsingin voimassa oleva yleiskaava oli vuodelta 1960, mutta kaupunkia on tulkittu aikakaudella kehitetyn erityisesti näiden kahden suunnitelman kautta. (mm. Herranen 1988)

vaikuttanut kantakaupunkiin tutkimusta seuraavina vuosikymmeninä.²² Toisin kuin vaikkapa yleiskaava²³, tutkimus ei sitonut päätöksentekijöitä toimimaan suunnitelmassa tehtyjen ehdotusten mukaisesti. Varsinkin, kun kaupunginhallitus päätti merkitä sen ainoastaan tiedokseen, kehottaen tosin samalla kaupungin viranomaisia hyödyntämään tutkimuksessa tuotettua aineistoa liikennejärjestelmien kehittämisessä.²⁴

On mahdollista, että Smith & Polvisen liikennetutkimukseen kiteytyy jotain 1960-luvun ajan hengestä, minkä vuoksi on perusteltua valita se tarkempaan tarkasteluun, mikroskoopin alle ja perehtyä sen tuotantoprosessiin. Katsoa, tutkimuksen täyttäessä tutkielman kirjoitusvuonna 50 vuotta, mitä se on syönyt sisäänsä.

1.2. Tutkimuskysymys ja lähdeaineisto

Tutkin työssäni Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta valvomaan asetettua liikennetutkimuskomitean työryhmää, itse liikennetutkimusta tuloksineen sekä liikennetutkimuksesta käytyä julkista keskustelua pyrkien selvittämään:

1. Millainen Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus oli, miten sitä valmisteltiin ja mitkä olivat sen tavoitteet. Miten liikennetutkimus kuvastaa aikakauden liikennesuunnittelun ihanteita?

2. Miksi liikennetutkimus tuloksineen ei edennyt kaupungin virallisiin päätöksentekokoelimiin?

3. Millaisen vastaanoton tutkimus sai julkaisunsa jälkeen? Miksi keskustelu oli luonteeltaan sellaista kuin se havaintojen perusteella oli?

Aikarajauksen alku sijoittuu loppuvuoteen 1965, jolloin kaupunki päätti liikennetutkimuksen tilauksesta. Käytännössä käsiteltävä aineisto alkaa tammikuusta 1966, jolloin liikennetutkimuskomitea kokoontui ensimmäisen kerran. Rajauksen päätös sijoittuu toukokuuhun 1969, jolloin Helsingin kaupunginvaltuusto päätti metron

²² Viitamies 2016, 94.

²³ Yleiskaavaa voidaan pitää yhdyskunnan suunnittelussa niin kutsuttuna perustuslakina, jonka pohjalta maankäyttöä ohjataan ja suunnitellaan. Helsingin voimassa oleva yleiskaava oli hyväksytty vuonna 1960.

²⁴ Helsingin kaupunginhallituksen kokous 25.11.1968 §4203. Ca:38, HKA.

rakentamisesta. Tutkielmani kannalta niin kutsuttua ”pimeää keskiaikaa” ovat tammikuun ja lokakuun välinen aika vuonna 1968. Työtä liikennetutkimuksen pohjalta jatkettiin kuntien välisenä yhteistyönä jatkosopimuksen kariuduttua Smith & Polvisen kanssa. Tämän jälkeen tutkimuksen julkaisua viivästyttiin, ilmeisesti kunnallisvaalien vuoksi marraskuuhun 1968.²⁵

Tutkimuskysymyksistä haasteellisin on numero kaksi. Siihen on käyttämäni aineiston pohjalta mahdotonta saada vedenpitävää vastausta. Aineiston pohjalta on kuitenkin mahdollista esittää arvioita siitä, miksi liikennetutkimuksen matka kaupungin päätöksentekokelemissä tyssäsi niin lyhyeen, tiedoksi merkintään marraskuisessa kokouksessa vuonna 1968.

Tutkimuskohteena kaupunkiseudun liikennetutkimus ei ole helpoimmasta päästä: Liikennetutkimusta on käsitelty pintapuolisesti useissa Helsingin liikennekysymyksen historiaa käsittelevissä tutkimuksissa, mutta liikennetutkimuksen keskiöön ottava, erityisesti sen valmisteluun pureutuva tutkimus vaikuttaisi puuttuvan. Ainakin sellaisesta on hetki aikaa. Tästä näkökulmasta katsottuna tutkielmani tuo jotain uutta suomalaisen kaupunkikehityksen tutkimuksen kentälle.

Tutkielman rakenteeseen on vaikuttanut kronologisen esitystavan ohella liikennetutkimuksesta tutkimuskirjallisuudessa aiemmin esitetyt näkemykset. Liikennetutkimuksen valmisteluprosessia kohti ohjasi Harry Schulmanin tulkinta, jonka mukaan liikennetutkimusta valmisteleva konsultti ”*toimi kuin kehityksimaassa.*”²⁶ Julkiseen keskusteluun ohjasi puolestaan, että sen kiivaus muistetaan mainita lähes kaikissa liikennetutkimusta käsittelevissä yhteyksissä²⁷, mutta vaikuttaisi siltä, ettei tähän keskusteluun ole perehdytty kattavasti hetkeen.

Helsingin kaupunginarkistosta löytyy liikennetutkimuskomitean sekä tutkimuksen etenemistä valvoneen liikennetutkimuskomitean työryhmän pöytäkirjat sekä muuta aineistoa. Nämä ovat toimineet pääasiallisena aineistona tutkittaessa suunnittelutoimiston ja kaupungin välistä yhteydenpitoa. Liikennetutkimuskomitean

²⁵ En tutkielmani yhteydessä löytänyt vedenpitävää lähdettä viivästyksen syyille, mutta kunnallisvaalit mainitaan yhtenä syynä aikalaiskeskustelussa. (katso luku 6)

²⁶ Schulman 2000, 53.

²⁷ Viimeksi Viitamies 2016, 94-95.

työryhmän pöytäkirjoihin löytyy melko vähän viittauksia Smith & Polvisen liikennetutkimusta käsittelevistä akateemisista teksteistä, joten koin perustelluksi valita ne pääasiallisiksi lähdeaineistokseni.²⁸ Jorma Kalelaa mukaillen, en ole ennalta voinut tietää, mitä lähteitä tutkimuskohteen kuvaamiseksi vaaditaan.²⁹

Kunnallisen puolen osalta olen painottanut Helsingin kaupungin roolia tutkimuksessa. Tutkimuksen tilaajina olivat myös Espoon kauppala (nykyinen Espoon kaupunki) ja Helsingin maalaiskunta (nykyinen Vantaan kaupunki) sekä Tie- ja vesirakennushallitus (nykyisin Liikennevirasto ja Destia). Pelkästään tämä rajausta antaa mahdollisuuden tutkia aihetta halutessaan kattavammin myöhemmin: kaikki risteävät näkökulmat eivät tutkielmani sisälle mahdu.

Julkisen keskustelun hahmottelussa keskiössä on Helsingin Sanomat, jonka kirjoitukset liikennetutkimuksesta kokosin lokakuusta 1968 heinäkuuhun 1969. Tämän ohella olen käynyt läpi Uuden Suomen ja Hufvudstadsbladetin kirjoituksia erityisesti tutkimuksen julkaisun ympärillä. Apuna tässä työssä olen hyödyntänyt Helsingin kaupungin museon aikakaudelta keräämää lehtileikekokoelmaa.³⁰ Havaintoja tukeakseni olen käyttänyt Helsingin Sanomien Aikakone -tietokannan hakutoimintoja.³¹

Lisäksi olen seurannut valikoivasti keskustelua, jota on käyty Yhdyskuntasuunnittelu- ja Arkkitehti -lehdissä. En kuitenkaan yhtä systemaattisesti kuin sanomalehtien osalta. Tämän uskon antavan vielä sanomalehdistöäkin tarkemman kuvan siitä, millaista keskustelu asiantuntijatasolla on ollut. Yhdistämällä tutkimuksen valmisteluaineistoja ja sanomalehtikirjoittelua pyrin rekonstruoimaan Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen aikaiset prosessit pyrkien osoittamaan sille tutkimuskohteena mahdollisimman suurta oikeudenmukaisuutta.³²

Tutkielmaani ei sisälly aikakauden toimijoille tehtyjä teemahaastatteluja vaan se perustuu kirjallisiin lähteisiin. Liikennetutkimusta ja sen ympäröiviä prosesseja

²⁸ Käyttämistäni tutkimuksista muun muassa Hankonen 1994, Herranen 1997 Schulman 2000 tai Viitamies 2016 ei viittaa pöytäkirjoihin lainkaan. Kolbe 2002 toteaa käyttäneensä metrotoimikunnan arkistoa, mutta pöytäkirjoihin ei ole viitteitä.

²⁹ Kalela 2000, 168-169.

³⁰ Museon keräämä lehtileikekokoelma antoi mainion alkusysäyksen sanomalehtiaineistoon perehtymiselle, mutta esimerkiksi liikennetutkimuksesta tehtyjä Helsingin Sanomissa julkaistuja pilapiirroksia siinä ei oltu huomioitu.

³¹ Käyttämiäni hakusanojani olivat muun muassa ”Pentti Polvinen” ”Wilbur Smith” ja ”liikennetutkimus.”

³² Kalela 2000, 55.

taustoittavat haastattelut olisivat olleet oiva tuki joitakin tutkimusprosessin edetessä nousseita kysymyksiä pohdittaessa, mutta niiden puute tästä työstä antaa toisaalta mahdollisuuden jatkotutkimukselle.

1.3. Metodista

Tutkin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen käsittelyä historiantutkimukselle tyypillisen lähdekriittisen tarkastelutavan avulla. Julkista keskustelua havainnoidessani ja siitä tulkintoja tehdessäni opinnäytteessäni on viitteitä diskurssianalyysistä. Diskurssianalyttiset hahmotelmat toimivat kuitenkin vain aputyökaluna lähdekriittiselle tarkastelutavalle.

Lähdekriittinen tarkastelunäkökulma asettaa suitset sille, millaisia tulkintoja pystyn aineistoni pohjalta tekemään. Pääasiallinen aineistoni on liikennetutkimuksen työtä valvoneen työryhmän materiaalia. Tutkijana minulle jää pimentoon, mitä liikennetutkimukseen liittyvää aineistoa on seulontaprosessin yhteydessä hävitetty.³³ Ongelma konkretisoituu liikennetutkimuskomitean työryhmän säilyneiden pöytäkirjojen päättyessä vuoteen 1967. Vuodelta 1968, liikennetutkimuksen valmistelun jatkoajalta, en aineistoa löytänyt. Koen kuitenkin aineistoa löytyvän riittävästi yleistulkintojen tekemiseen.

Jorma Kalela on kirjottanut, että historioitsijan on suhtauduttava tutkimuskohteeseensa kuin vieraan kulttuurin edustajaan.³⁴ Tämän vuoksi olen nähnyt perusteltuna omistaa opinnäytteestäni yhden luvun kontekstualisoimaan 1960-luvun pääkaupunkiseutuun vaikuttaneita tekijöitä, erityisesti yhdyskuntasuunnittelun ja kaupunkihistorian näkökulmasta. Näin asetan arvioitavaksi ne narratiivit, joihin oma tulkintani kaupunkiseudun liikennetutkimuksesta kytkeytyy. Rakentamaani kehukseen tukeutuen (luku 2) esitän oman näkemykseni siitä, mitä asioita tutkimuskohteestäni eli 1960-luvun

³³ Aineistossa oli mukana myös Smith & Polvisen näkökulmasta kirjoitettuja, Helsingin kaupunkia kritisoivia kirjoituksia, joten aineistoa ei ole ainakaan täydellisesti siistitty.

³⁴ Kalela 2000.

Helsingistä, voidaan ottaa annettuna, ja mitkä tekijät ovat välttämättömiä kestävän tiedon kannalta.³⁵

Tutkielmani ei missään nimessä edusta tutkimuskentän *longue durée*a eikä se sitä pyri olemaankaan. Selityksiä Helsingin yhdyskuntasuunnittelun pitkästä kaaresta on tehty lukuisia ja oma tutkielmani on paljon velkaa näille pidemmän aikarajauksen käsittävälle tutkimuksille. Vaikka henkilökohtaisesti tukisinkin *The History Manifestossa*³⁶ asetettua julistusta laajempien narratiivien käyttöön uusien digitaalisten menetelmien avulla, ei tämä tutkielma kykene näitä vaatimuksia täyttämään.

Tutkielmani ottaa vaikutteita mikrohistorian kentältä, sen tarkentaessaan katseensa yhteen tapahtumakulkuun maantieteellisesti tarkasti rajatulla alueella.³⁷ Toisaalta se on velkaa perinteiselle poliittisen historian tapahtumia lähdekriittisen linssin läpi valottavalle tutkimukselle. En ole täysin hylännyt mahdollisuutta yhdistää yksittäisestä tapahtumakulusta tekemiäni havaintoja laajempiin narratiiveihin, kuten viime vuosikymmenien historiantutkimuksessa on ollut tapana.³⁸ Jaan Juhani Myllyn näkemyksen siitä, että historioitsija osoittaa ammattitaitonsa pyrkiessään yhdistämään teot ja tapahtumat prosesseihin ja rakenteisiin.³⁹ Toisaalta tunnistan Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen ainutlaatuisuuden historiallisena prosessina, jollaisena se ei tule koskaan toistumaan.

Tulkintani liikennetutkimuksen ainutlaatuisuudesta näkyy erityisesti tutkielman kieltämättä pitkäköissä luvuissa neljä ja viisi, joissa perehdyn seikkaperäisesti tutkimuksen valmisteluun ja valvontaan pyrkien valaisemaan valinta- ja ristiriitatilanteita, joiden eteen tutkimuksen edetessä päädyttiin. Tältä osin tutkielmani astuu, joskin varovaisin askelin, Smith & Polvisen liikennetutkimukseen liittyvien historiallisten ennako-oletusten purkamisen kentälle. Tutkin liikennetutkimusta ja sitä valmistelevia toimijoita Magnússonin ja Szijártoa mukaillen aktiivisina, vaihtoehtoja puntaroivina yksilöinä ja liikennetutkimusta tapahtumana, johon kytkeytyy säikeitä useasta historiallisesta kehityskulusta. Mikrohistoriallisen tutkimusotteen mukaisesti

³⁵ Kalela 2000, 186; Vihavainen 1995, 168.

³⁶ *The History Manifesto* (2014) on Jo Guldin ja David Armitagen vuonna 2014 julkaisema teos, jossa he penäävät paluuta spesialisaatiosta kohti laajempia, vuosisataisia narratiiveja.

³⁷ Magnússon & Szijárto 2013, 4.

³⁸ Wong 2012, 37.

³⁹ Mylly 1995, 53.

teen aineistosta havaintoja siltä pohjalta, että liikennetutkimuksen kaltaisesta historiallisesta prosessista on tulkittavissa vastauksia laajempiin historiallisiin kysymyksiin.⁴⁰ Näitä teemoja, kuten liikenteen tai kunnallisen yhteistyön järjestäminen, hahmottelen tarkemmin luvussa kaksi. En siten ole hylännyt suuria kertomuksia, kuten osa mikrohistoriallista metodologiaa käyttäneistä tutkijoista on tehnyt.⁴¹

Mikrohistoriaa voidaan käyttää yhtenä tapana aikaisempien narratiivien testaamiseen,⁴² joskin tutkimusotteeltaan työni ei aivan täysimääräisesti täytä mikrohistorian vaatimuksia. Magnússon kirjoittaa mikrohistorialliseen metodiin kuuluvan, että tutkittava tapaus ja siitä löytyvät todisteet ja jokainen johtolanka on – lääkärin tai yksityisetsivän tapaan – tutkittava mahdollisimman seikkaperäisesti triviaaleinkin yksityiskohta huomioiden.⁴³ Aivan Magnússonin asettamalle vaatimustasolle en ole tutkielmassa päässyt, mutta vaikutteita mikrohistoriasta olen lainannut.

Helsinkiä tutkittaessa tulee nopeasti vastaan, että jokin kaupungin virasto tai muu kaupungin edustama taho on ollut mukana tutkimuksessa joko toimeksiantajana tai suoranaisena osapuolena.⁴⁴ *Lähtökohtana Helsingin historia vuodesta 1945* -teokselle on esimerkiksi ollut kaupungin vuonna 1989 tekemä tilaus, jota on toteuttanut Helsingin historiatoimikunta.⁴⁵ Oman tutkimusaiheeni kannalta en ole kokenut tilannetta ongelmalliseksi, sillä teokset on pääosin toteutettu tieteellisen historiankirjoituksen vaatimusten mukaisesti – ainakin siltä osin mitä omalla kokemuksellani kykenen arvioimaan.

Tästä huolimatta on tunnistettava, että paikallishistoriassa näyttäytyy tarve tuottaa tietylle alueelle, vaikka kaupungille tai kylälle, yhteisistä paloista koostuva yhtenäinen narratiivi. Kaupunki näyttäytyy paikkana, jolla on selväpiirteinen paikallinen erityislaatus, mutta jossa näyttäytyvät samalla globaalisti havaittavissa olevat kehityskulut.⁴⁶ Lähden opinnäytteessäni lähtökohdasta, että Helsinki voidaan tulkita keskisuureksi länsimaiseksi kaupungiksi, jolloin sitä ovat koskettaneet samat

⁴⁰ Magnússon & Szijarto 2013, 4–5.

⁴¹ Magnússon 2013, 131.

⁴² Magnússon 2013, 122.

⁴³ Magnússon 2013, 107.

⁴⁴ Esim. Herranen 1988 ja Helsingin historia vuodesta 1945 -teossarja.

⁴⁵ Herranen, Hoffman, Turpeinen 1997, 5-7.

⁴⁶ Ewen 2016, 11.

muutostekijät kuin Christine M. Boyerin *The City and the Collective Memory* teoksessa esitettyjä kaupunkeja. Mittakaavaltaan Helsinki tätä olikin, ainakin väkiluvulla mitattuna.⁴⁷

Tutkielmani on ottanut vaikutteita historiantutkimuksessa lähivuosina yleistyneestä tavasta käyttää jotain tiettyä vuotta tai tapahtumaa kurkistusikkunana aikakauden yhteiskuntaan. Tarkastelutavassa pyritään valitun kurkistusikkunan kautta hahmottamaan laajempia yhteiskunnallisia kehityskulkuja, jotka tiettyyn tapahtumaan tai vuoteen liittyvät. Esimerkkejä tällaista tutkimusotetta käyttävästä Helsinkiä koskevasta kirjallisuudesta on esimerkiksi Laura Kolben, Samu Nyströmin ja Jyrki Vesikansan kirjoittama *Helsinki 1945 – Pääkaupunki ja rauha (2015)* tai Nyströmin ja Kolben *Helsinki 1918 – Pääkaupunki ja sota (2008)*.

Narratiivien ja kontekstien alta kuoriutuu laadullinen tutkimusprosessi, jossa lähdeaineistosta teoreettisen viitekehyksen läpi tekemäni havainnot on pelkistetty ja näistä on synnytetty erinäisiä tiedon murusia kriittisesti arvioiden tulkinta, ja osittainen rekonstruktio tapahtumista.⁴⁸ Julkisen keskustelun käsittelyssä on lähdetty diskurssianalyttisen tutkimuksen lähtökohdasta, jossa yleisesti käytössä olevat diskurssit tuottavat pysyviä institutionaalisia seuraamuksia.⁴⁹

1.4. Aikaisempi tutkimus

Kuten kohdassa 1.2. totesin, ei liikennetutkimukseen keskittyvää, liikennetutkimuskomitean työryhmän pöytäkirjoja hyödyntävää tutkimusta löydy aiemmasta tutkimuskirjallisuudesta. Tulkiten osittaiseksi syyksi sen, että lähdeaineistona komitean työryhmän jättämä aineisto ei ole ainakaan ammattitutkijoita kiihottavaa: komitean pöytäkirjat eivät sisällä aineksia käydyn keskustelun analysoinnille,

⁴⁷ Eurooppalaisessa mittakaavassa Helsinki oli ennemmin "keskipieni" kaupunki 1960-luvun lopullakin. Moskovan, Lontoon ja Pariisin kaltaisen kaupunkien asutuksen lähennellessä kymmentä miljoonaa ja Amsterdaminkin kahta, muistutti Helsinki enemmän Palermon (672 000) tai Sevillan (685 000) kaltaisia kaupunkeja. (Chandler 1974). Tukholman asukasluku vuonna 1968 oli 747 000 asukasta ja Oslon vuonna 1970 478 000 asukasta. (Statistiska årsbok för Sverige 1970, Folke- og Boligtelling Oslo 1970)

⁴⁸ Perustuen mm. Alasuutari 2011.

⁴⁹ Alasuutari 2011, 185.

vaan ne jättävät paljon tilaa tulkinnoille. Pelkästään tämä asettaa aineistoon liittyvän, joskaan ei ylitsepääsemättömän, haasteen.

On turha jättää kuvaa, että liikennetutkimus olisi tuntematon saareke yhdyskuntasuunnittelun tai Helsingin historiassa. Se on hyvinkin tunnettu. Tutkimusta käsitellään laajasti Johanna Hankosen väitöskirjassa *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta* (1994), joka punoo yhteen yhdyskuntasuunnittelun historiaa. Liikennetutkimus on asetettu osaksi liikennesuunnittelun vaikutusvallan kasvua 1960-luvulla. Samoin tutkimuksen käsittelylle on varattu tilaa Timo Herrasen Helsingin joukkoliikenteen kehitystä valottavassa historiikissa *Hevosomnibussista metroon – vuosisata Helsingin joukkoliikennettä* (1988).

Harry Schulman, Laura Kolbe ja Timo Herranen ovat kukin tahoillaan käsitelleet Smith & Polvisen työtä *Helsingin historia vuodesta 1945* -teossarjassa. Mauno Hänninen on Tielaitoksen historiikissa tulkinnut yleisen ilmapiirin muuttuneen liikennetutkimuksen laatimisen aikana, vuosina 1966–1968. Hänen mukaansa liikenteen haittapuolista ei vielä tutkimuksen tilausaikana, vuonna 1965 juurikaan puhuttu.⁵⁰

Vuonna 2002 julkaistussa artikkelissa *Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia* Taina Rajanti on hahmotellut Smith-Polvisen liikennetutkimuksesta käännekohtaa Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Rajanti perustelee liikennetutkimuksen merkitystä siteeraamalla Heikki Salmivaaraa, Helsingin kaupungin liikennesuunnitteluosaston päällikköä.⁵¹ Taitekohtaksi vuoden 1968 hahmottelee myös Juhani Lahti arkkitehti Aarne Erviä käsittelevässä väitöskirjassaan vuodelta 2006. Hän kytkee liikennetutkimuksen yhteen Seutukaavaliiton valmistelevan runkokaavan kanssa todeten liikennetutkimuksen olleen erinomainen esimerkki pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyöstä.⁵²

Viime vuosina Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta on tarkasteltu osana kantakaupungin katutilasta käytyä kamppailua. Janne Viitamies kytkee väitöskirjassaan liikennetutkimuksen vuoden 1968 Aleksanterinkadun autottomuutta vaativien mielenosoitusten ja myöhemmän kävelykatukokeilun kanssa samaan narratiiviin.

⁵⁰ Hänninen 1995, 221.

⁵¹ Rajanti 2002, 36.

⁵² Lahti 2006, 182.

Viitamies rinnastaa väitöksessään Helsingin tilanteen, Robert Mosesin ja Jane Jacobsin väliseen kamppailuun New Yorkissa todeten, liikennetutkimuksen osoittaneen liikennekysymykset Helsingin uudeksi kaupunkipoliittiseksi kamppailuareenaksi.⁵³

Tapio Tolmusen HSL -alueen historiaa joukkoliikennevälineittäin käsittävässä teoksessa *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön*, Smith & Polvisen tutkimus on osa metron rakentamisen narratiivia. Toisaalta Helsingin kaupunkikehityksen historian voi hyvällä omallatunnolla kirjoittaa mainitsematta liikennetutkimusta lainkaan. Näin tekee esimerkiksi Jaakko Paavolainen Helsingin kaupunginvaltuuston historiassaan. Paavolainen nostaa metropäätöstä edeltävästä keskustelusta – kenties perustellustikin – metron sähkövetureihin liittyvän, ulkopoliittisiakin ulottuvuuksia saaneen keskustelun.⁵⁴

1960-luvun Helsinkiä ja sen kaupunkikuvaa on tarkasteltu tutkimuksessa jonkun verran. Timo Tuomen tutkimus vuodelta 2005 porautuu siinä havaittaviin muutoksiin vuoteen 1965 asti.⁵⁵ Myös liikennetutkimuksen aikakaudella kaupunkisuunnitteluvirastoa johtaneen Arne Ervin vaikutukseen Helsingin kaupunkikuvassa on perehdytty.⁵⁶ Yhdyskuntasuunnittelijoiden ajattelun muutoksessa havaittuja trendejä on koottu vuonna 2013 julkaistuun tutkimukseen *Sanat kivettyvät kaupungiksi (2013)*.

Jouni Kiviniitty on käsitellyt liikennetutkimusta osana metrosuunnittelun laajempaa kaarta opinnäytteessään vuodelta 2012.⁵⁷ Lisäksi hän on valinnut sen mukaan osaksi metronrakentamisen narratiivia Tukholman ja Helsingin joukkoliikennejärjestelmiä vertailevassa opinnäytteessään vuodelta 2013.

Arno Mellerin pro gradu -tutkielma vuodelta 2017 tarkastelee Helsingin keskusta-alueen kehitystä toisen maailmansodan jälkeen Hietalahti-Ruoholahden asukasyhdistyksen asiakirjojen sekä Lars Hedmanin kokoelman kautta.⁵⁸ Verrattuna Mellerin rajaukseen oma tutkimukseni eroaa kohdistuessaan katseensa yhteen osaan laajempaa narratiivia.

⁵³ Viitamies 2016, 96.

⁵⁴ Paavolainen 1989, 225.

⁵⁵ Tuomi 2005

⁵⁶ Lahti 2006.

⁵⁷ En saanut Kiviniityn työstä tutkielmaani varten käyttööni kuin tiivistelmän, joten en ole voinut käyttää sitä tarkemmin tutkielmassani. Koen silti, että hänen työnsä on kohteliasta mainita tässä yhteydessä.

⁵⁸ Meller 2017.

Suomalaisen liikennepolitiikan tutkimuksesta maininnan tämän tutkielman yhteydessä ansaitsee Marko Nenosen Liikennevirastolle tekemä tilaustyö *Liikennepolitiikan paradoksit (2017)*, jossa hahmotellaan koko liikennejärjestelmän kattavaa historiaesitystä.

Smith & Polvinen nousee esille populaarihistoriallisissa esityksissä. Parhaimpia esimerkkejä on Pertti Mustosen Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta kirjoittama teos *Kaupungin sielua etsimässä*. Teoksen ei sanota varsinaisesti olevan historiantutkimusta⁵⁹, mutta siinä kuvataan liikennetutkimustakin melko kattavasti. Mustonen on teokseen haastatellut teokseen Heikki Salmivaaraa, joka kytkee liikennetutkimuksen helsinkiläisen liikennesuunnittelun perinteeseen. Mustonen kuvaa Salmivaaraan vedoten sitä liikennetiedon peruskartoitukseksi, ja sellaisena ammattitaidolla kuvatuksi luksusluokan kappaleeksi, joskin moottoritisesuunnitelmat saavat Mustoseltakin kovaa kritiikkiä.⁶⁰

Suomen tieyhdistyksen näkökulmasta Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus näyttäytyy jopa tierakentamisen nousukauden kulminaatiopisteenä. Yhdistyksen satavuotisjuhlaa varten kirjoitetussa teoksessa Pekka Ryttilä tulkitsee vuodet 1951—1969 tienrakentamisen nousukautena, joiden päätepiste Smith-Polvisen liikennetutkimus oli. Puutteellisen viiteapparaatin ja julkaisijatahon vuoksi Ryttilän tulkintaan on syytä suhtautua kriittisesti, joskin aikakaudella itse vaikuttaneena Ryttilän kuvauksella on arvo aikalaiskuvauksena.⁶¹

Janne Viitamies toteaa väitöksessään tutkimuskohteensa, Aleksanterinkadun, pelkistyneen muistelmateoksissa ja paikallishistorioissa symboliseksi kamppailuksi Helsingin hallinnasta.⁶² Samaa painolastia vaikuttaisi kantavan Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuskin, minkä johdantoon valitsemani Teuvo Auran sitaatti osoittaa.

⁵⁹ Mustonen 2010, 6. Kirjan esipuheessa rajauksen tekee Kaupunkisuunnitteluviraston silloinen virastopäällikkö Tuomas Rajajärvi.

⁶⁰ Mustonen 2010, 237–238.

⁶¹ Ryttilä 2017, 27.

⁶² Viitamies 2016, 21.

2. Liikennetutkimuksen taustatekijät

Tässä luvussa hahmottelen eri taustatekijöitä, jotka ovat vaikuttaneet Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen aikaan. Se toimii samalla viitekehyksenä aineistosta tekemilleni tulkinnoille. Tarkastelen Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta osana Helsingin yhdyskunta- ja liikennesuunnittelun kehitystä, osana pääkaupunkiseudun kaupunkipolitiikan yhteistyöprojekteja sekä osana suomalaisen yhteiskunnan autoistumiskehitystä. Koska liikennetutkimuksen ehdotukset, mukaan lukien liikenneverkko C moottorikatuineen eivät koskaan toteutuneet, koin tarpeelliseksi ottaa tutkimukseen mukaan myös ajatuksia kuvitellusta kaupungista ja kaupunkiutopioista.

2.1. Kaupunkisuunnittelu, sen kokonaisvaltaisuus ja kantakaupunki

Houkutus hakea kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelun juuret mahdollisimman kaukaa ihmisen tunnetusta menneisyydestä on liian suuri, ettei sitä voisi tässä yhteydessä jättää käyttämättä. Merkkejä kaupunkien suunnitelmallisesta rakentamisesta on arkeologisten kaivausten yhteydessä löydetty ympäri maailmaa. Esimerkkejä on löydetty Etelä- ja Keski-Amerikasta, Kiinasta, kuin muinaisesta Egyptistäkin. Kaupunkisuunnittelun esiasteille tyypillistä oli muun muassa suorakulmainen tai säteenomainen katuverkko sekä kaupungin jaottelu eri toimintojen mukaisiin osiin. Modernin eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun kannalta olennaisimmat muutokset tapahtuivat teollistumisen ajan Euroopassa, jolloin syntyneiden teollisuustyöpaikkojen myötä kiihtynyt väestönkasvu pakotti vastaamaan uudenlaisiin kysymyksiin

kaupunkirakentamisessa. Kriittiset äänenpainot haastoivat teollisen ajan kaupungin epäjärjestyksen, etsien sanitaation ja liikenteen kannalta kestäviä ratkaisuja.⁶³

Harvardin yliopiston kaupunkisuunnittelun professorin Susan H. Fainsteinin mukaan kaupunkisuunnittelussa sosiaalisen pääoman, talouskasvun, ympäristönsuojelun ja lopulta estetiikan kysymykset kohtaavat. Ideaalitalanteessa kaupunkisuunnittelijoiden tulisi ottaa huomioon kaikki näkökohdat tasapainoisesti. Kaikkia osapuolia tyydyttävään lopputulokseen on tavoitteista huolimatta hankala päästä, minkä vuoksi kaupunkisuunnittelun kysymykset saattavat pahimmillaan tulehtua avoimiksi konflikteiksi. Länsimaiden lähihistorian tunnetuimpia tapauksia lienee New Yorkin kaupunkisuunnittelua johtaneen Robert Mosesin ja kansalaisaktivisti Jane Jacobsin välinen kiista Manhattania halkovan moottoritien rakentamisesta 1960-luvulla.⁶⁴

Kaupunkisuunnittelun opetus yliopistotasolla sai alkunsa Liverpoolin yliopistossa vuonna 1909, alueella, jota teollisen vallankumouksen kysymykset mitä kiivaimmin koskettivat. Suomessa opetusta tarjottiin ensimmäisenä Teknillisessä korkeakoulussa osana arkkitehtuurin opetusohjelmaa vuodesta 1920 alkaen. Kaupunkisuunnittelun teoriaa sisältänyt opetuskokonaisuus tunnettiin tällöin nimellä kaupunkien järjestelyoppi eli asemakaavaoppi. Alan vaikuttavimpiin teoksiin kuulunut, silloisen Teknillisen korkeakoulun professorin Otto-livari Meurmanin kirjoittama *Asemakaavaoppi* ilmestyi 1947. Teoksen on katsottu vaikuttaneen aikanaan lähes ainoana suomalaisena kaupunkisuunnittelun oppikirjana merkittävästi suomalaisten kaupunkisuunnittelijoiden käsitykseen kaupungista sen esitellessä muun muassa lähiöperiaatteen.⁶⁵

Laura Kolbe toteaa suunnitteluideologian leviämisen olleen toisen maailmansodan jälkeen yleismaallista ja Suomessakin yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelun kaltaiset käsitteet vakiintuivat.⁶⁶ Helsingin kaupunkisuunnitteluun syntyi 1960-luvulla – sitä aikaisemmin käsitettäkään ei oikeastaan ollut olemassa – tieteellis-teknologinen ja

⁶³ Fainstein 2016.

⁶⁴ Jane Jacobsin *Death and Life of Great American Cities* (1961) on edelleen kaupunkisuunnittelukeskustelun klassikkoja.

⁶⁵ mm. Herranen 1997, 123-125; Hankonen 1994.

⁶⁶ Kolbe 2002, 83.

rationalistinen kaupunkisuunnittelun perinne, josta oli nähtävillä kaikuja vielä 2000-luvullakin.⁶⁷

Liikennetutkimus sijoittuu vahvasti suomalaisen hyvinvointivaltion kasvun aikaan. Kimmo Jokinen ja Kimmo Saaristo hahmottelevat hyvinvointivaltion kehityksen sijoittuneen globaalissa kehityksessä post-fordistisen kasaantumisvaiheen nousuun. Nousu jatkui tasaisena vuosien 1973—1974 öljykriisiin saakka. Hyvinvointivaltion rakentumisen ohella elämäntavat muuttuivat entistä enemmän kulutusta korostaviksi.⁶⁸ Tämän tutkielman kannalta tärkeimpiä muutoksia oli autoiluun käytettävissä olevan rahan lisääntymisen ohella kesämökit. Auto ja mökki muodostivat elämäntavallisen liiton, sillä mökin saavuttamiseksi julkisen liikenteen palvelutaso ei riittänyt.

Pääkaupunkiseudun väestönkasvu oli tutkimuksen tarkasteluvälillä 1964 ja 1969 erittäin nopeaa. Vuonna 1964, Helsingissä asui 487 000 asukasta koko pääkaupunkiseudun asukasluvun ollessa 613 000. Metron rakentamispäätösvuonna Helsingissä asui 525 000 asukasta, koko pääkaupunkiseudulla asui samaan aikaan 686 000 henkeä. Vuoden 1969 jälkeen Helsingin asukasluku alkoi laskea ympäryskuntien ja pääkaupunkiseudun kokonaisuasukasluvun jatkaessa kasvuaan.⁶⁹ Panu Pulma tulkitsee kehityksen syyksi Espoon kauppalan ja Helsingin maalaiskunnan tahoillaan grynderien tuella luoman lähiöverkoston, johon kaavoitus- ja infrastruktuurivelvoitteet eivät ulottuneet.⁷⁰

Helsingin kaupunki reagoi maaltamuuton myötä kasvaneeseen asukaslukuun ja sen tuomiin haasteisiin monin tavoin. Erillinen kaupunkisuunnitteluvirasto perustettiin vuonna 1964. Se jakautui asemakaava-, yleiskaava-, liikennesuunnittelu- ja kansliaosastoon. Huhtikuussa kokoontumisen aloitti myös liikennesuunnittelulautakunta, jonka kansoittivat Pertti Mustosen mukaan ”*kova kansallinen edustusjoukko*” poliittisia kunnallistoimijoita.⁷¹

Tutkimusajankohtanani kaupunkisuunnitteluvirastoa johti arkkitehti Aarne Ervi. Virastopäälliköt käyttivät Laura Kolben mukaan paljon valtaa. Tehtäväkenttään kuului

⁶⁷ Mäenpää et. al. 2000.

⁶⁸ Jokinen ja Saaristo 2006, 130. Post-fordistinen kasautumisvaihe ja sen nousu on tekstiin lainattu David Harveyilta.

⁶⁹ Virkkunen 1980, 21.

⁷⁰ Pulma 2009, 244.

⁷¹ Mustonen 2010, 51 – 53. Puheenjohtajana toimi Jussi Lappi-Seppälä, varapuheenjohtajana Jorma Korvenheimo, sosiaalipäällikkönä Aarne Leskinen.

johtamis- ja valvontatoimien ohella esitysten valmistelu lautakunnalle sekä toiminnan kehittäminen.⁷² Juhana Lahti kuvaa kaupunkisuunnitteluviraston toiminnan kehittyneen Lahden johtajakaudella nopeassa tahdissa pelkästä kaavoitustyöstä osastojen sisäiseksi ryhmätyöksi.⁷³ Helsingissä keskitetyn kaupunkisuunnitteluelimen syntyyn vaikutti Timo Herrasen tulkinnan mukaan Helsingin väestönkasvun pysähtymisestä käynnistynyt kritiikki kaupunkisuunnittelun hitautta ja yksipuolisuutta kohtaan. Kaupunkisuunnittelun katsottiin lisäksi epäonnistuneen autoliikenteen kasvun ennakoimisessa.⁷⁴

1960-luvun suomalaisessa yhteiskunnassa yleistyi Timo Tuomen mukaan ajatus, jonka mukaan paras mahdollinen lopputulos saatiin tarkalla suunnittelulla ja mittaamisella. Modernistisen kaupunkisuunnitteluihanteiden mukaisesti maankäytön suunnittelun apuna alettiin käyttää laskelmia ja selvityksiä, lisäksi kasvuennusteiden ja liikennemäärätilastojen käyttö yleistyi.⁷⁵ Johanna Hankonen nostaa esimerkiksi aikakauden ajattelusta valtion Tie- ja Vesirakennushallituksessa 1960-luvulla työskennelleen Ossi Rahkosen. Hankonen kirjoittaa Rahkosen eräessä liikennetekniikan täydennyskoulutustilaisuudessa vuonna 1967 pitämästä puheesta:

”Rahkosen näkemys liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelusta perustui loogiseen, matemaattisesti mallinnettavissa olevan kokonaisjärjestelmän tunnistamiseen. Luottamus siihen, että voitaisiin kehittää „sellainen malli, että se mahdollisimman tarkoin vastaa todellista systeemiä, koko yhteiskunnan toimintaa.”⁷⁶

Marika Jokinen on kuvannut rationaalisen suunnittelun perustuvan oletukselle, jonka mukaan toimintaa voidaan pohjata ristiriidattomille, järkeen ja matemaattisiin suureisiin perustuville valinnoille. Jokinen kuvaa nykyään ajateltavan lähestymistavan

⁷² Kolbe 2002, 30.

⁷³ Lahti 2006, 183.

⁷⁴ Herranen 1997, 127.

⁷⁵ Tuomi 2005, 11–12.

⁷⁶ Hankonen 1994, 336–338.

soveltuvan huonosti yhdyskuntasuunnitteluun, jossa intressiristiriidat ja puutteelliset keinot leimaavat päätöksentekoa.⁷⁷

Yhdyskuntasuunnittelu -lehti julkaisi vuonna 1965 Helsinkiin keskittyvän teemanumeron, jossa kaupungin tilannetta pohdittiin laajasti. Mukana kirjoittajajoukossa oli myös Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavapäällikkö Jaakko Kaikkonen. Kaikkonen hahmottelee tekstissä kreikkalaisia klassikoita lainaten kaupunkikasvun vetovoimatekijät *konsentrisiin, lineaarisiin ja esteettisiin* voimiin. Hän toteaa tehokkaan liikennejärjestelmän korostavan luonnollisten keskusten merkitystä, jolloin keinotekoisia ja kituvia pikkukeskuksia ei tarvittaisi.⁷⁸

Valtakunnallisella tasolla virastojen määrä kasvoi valtion kasvattaessa tehtävämääräänsä.⁷⁹ Raimo Savolaisen mukaan valtion perustamat uudet keskusvirastot lisäsivät erityisesti oman alaansa erikoistuneiden asiantuntijoiden määrää. Samaan aikakauteen ulottuu myös poliittisten virkanimitysten yleistyminen.⁸⁰ Tutkielmassa esiintyvä Tie- ja Vesirakennushallitus oli perustettu vuonna 1925.⁸¹

Tutkimusaikana Suomessa oli voimassa lääninhallinto, ja osa liikenneasioista kuului lääninhallituksille. Jorma Selovuori toteaa vuoden 1955 lääninhallintoasetuksen antaneen kahdentoista lääninhallitusten tehtäväksi kaavoitus- rakennus- ja palotoimen sekä liikenteen edistämisen ja ”ylipäänsä läänin olojen kehittämisen.”⁸² Uudenmaan läänin maaherran virassa toimi tarkastelukaudella virkamieshallituksen pääministerin tehtävästä maaherraksi siirtynyt Reino R. Lehto (1964–1966). Häntä seurasi sosialidemokraatti Kaarlo Pitsinki, joka toimi virassa vuoteen 1982 saakka.

Asemakaavan laatiminen oli asetettu osaksi kaupunkien tehtäväluetteloa vuonna 1873. 1870-lukua edeltävältä ajalta kaupunkisuunnittelun esiasteena voidaan pitää Ruotsin vallan ajalta peräisin olevaa vuoden 1649 majatalosääntöä, jonka mukaan kaiken kaupunkiin rakennettavan oli perustuttava maaherran valvomiin suunnitelmiin.⁸³ Ennen asetusta kaupunkien rakennuspäätökset kulkivat kuninkaan, tai myöhemmin keisarin

⁷⁷ Jokinen 2002, 54.

⁷⁸ Yhdyskuntasuunnittelu 7–8/1965.

⁷⁹ Savolainen 2009, 200.

⁸⁰ Savolainen 2009, 203.

⁸¹ Virasto tunnettiin vuoteen 1964 asti Tie- ja vesirakennushallituksena.

⁸² Selovuori 2009, 221.

⁸³ Littow 2006, 22–23.

työpöydän kautta. Vuoden 1873 kaupungeille kaavoitusautonomian taannutta päätöstä seuraavat muutokset kaavanteossa nähtiin itsenäistymisen jälkeen 1930-luvulla, kun eduskunta säätöi Suomeen asemakaavalain. Laki tuli voimaan vuonna 1932. Lain mukaan maaherran ohella hallituksen oli valvottava, että kaupunkeja rakennettaisiin asemakaavan mukaisesti.⁸⁴ Silja Laineen mukaan kunnallisen rakennushallinnon sääntely kasvoi Helsingissä merkittävästi 1920-luvun aikana: lausuntoja rakennuslupiin ja -suunnitelmiin antoivat useammat tahot aina ministeriöihin ja korkeimpaan oikeuteen saakka.⁸⁵

Helsingissä järjestettiin vuonna 1948 kaupungin keskiosien asemakaavakilpailu, jonka taustalla vaikutti muun muassa moottoriajoneuvoliikenteen voimistuminen. Asemakaavakilpailun palkintolautakunta otti samassa yhteydessä kantaa Töölönlahden alueen puistona säilyttämisen puolesta. Kilpailu toimi pohjana Yrjö Lindegrenin vuonna 1954 valmistuneelle asemakaavaehdotukselle.⁸⁶ Tutkimusajanjaksolla Suomessa oli voimassa vuonna 1959 säädetty rakennuslaki ja asetus. Viiden kaavan järjestelmä sai loppusilauksensa vuonna 1966, kun kunnat saivat ”kaavamonopolin”, eli yksinoikeuden oman alueensa kaavoitukseen.⁸⁷ Kuntien vahva vaikutusmahdollisuus kaavoitukseen on myöhemmin muodostunut tärkeäksi tekijäksi siinä, miksi niin kutsutun pääkaupunkiseudun tarkasteleminen yhtenä kokonaisuutena on törmännyt vaikeuksiin. Fainsteinia mukailen: ympäryskunnan intressit saattavat olla huomattavan erilaiset keskuskaupunkiin verrattuna.⁸⁸

Elämää kaupungissa –muistitutkimuksen mukaan 1950-luvun Helsinki oli teollisuuskaupunki, tehtaiden hallitessa muun muassa Punavuoren maisemaa. Luonteeltaan Helsingin keskusta on muodostunut, toisin kuin myöhemmin väljästi rakennetut lähiöt, umpikortteleiden määrittämäksi kivikaupungiksi, jossa ”puistot ja

⁸⁴ Littow 2006, 22–23.

⁸⁵ Laine 2011, 16.

⁸⁶ Kolbe 2002, 88.

⁸⁷ Littow 2006, 24.

⁸⁸ Aiheesta on kirjoittanut esim. Herranen 1997. Ennen vuoden 1946 alueliitosta esimerkiksi Kulosaaren ”huvilakaupungilla” oli voimassa oleva asemakaava. Alueen historiaa käsitellään tarkemmin esimerkiksi Laura Kolben tutkimuksessa Kulosaari – Unelma paremmasta tulevaisuudesta (1988)

urheilukentät saivat toimia henkireikinä."⁸⁹ Toisaalta kantakaupungissa oli myös jonkun verran nykytermein kutsuttuna korjausvelkaa, jota oli saneerattava.⁹⁰

Taina Rajanti hahmottelee Helsingin keskusta-alueen muusta pääkaupunkiseudusta eroavana tiiviinä kantakaupunkimaisena alueena. Kantakaupunkia koskeva päätöksenteko vaatii Rajannin mukaan laajoja kompromisseja; alueella on erityisen hankala tehdä vain yhtä eturyhmää hyödyttäviä päätöksiä sen koko Suomea koskehtavan merkityksen vuoksi. Rajanti kuvaakin aluetta koskevien muutosten yhteydessä keskustelun suuntautuvan julkisiin arvoihin. Kantakaupungin ohella Helsingin muut alueet voidaan hahmotella kerrostalo- ja pientaloalueisiin.⁹¹

Helsingin keskusta-alueen luonne muuttui Viljo Revellin ja Heikki Castrénin suunnitteleman Makkaratalon valmistuttua. Samaan aikaan otettiin käyttöön maanalaista kaupunkitilaa luonut Asematunneli.⁹² Hakaniemeen nousi vuonna 1968 Kaija ja Heikki Sirénin suunnittelema Ympyrätalo, jossa pankkiasioita saattoi halutessaan hoitaa drive-in tiskillä.⁹³ Marjatta Rahikainen arvioi Helsingin keskustaa muovanneen 1960-luvulla kolme tekijää: talouskasvu, autoistumisen aiheuttamat vaatimukset väylien ja pysäköintipaikkojen lisäämiseen, sekä uskomus, että Helsingistä olisi tehtävä tehokas päätöksenteon keskus kansainvälisessä kilpailussa pärjäämisen vuoksi.⁹⁴

Kasvua kiihdytti Suomen tekemä EFTA-sopimus, mikä kaupan vapautuessa kohdisti muospaineita myös Helsingin kaupunkikeskustaan. Liike-elämän ja hallinnon tarpeet asettuivat tekijöiksi, joiden pohjalta keskustaa kehitettiin.⁹⁵ Erkki Wuori muistelee keskustan kehitystä:

*"Näkyvin ja kuuluvin muutos on autokannan huima kasvu. 1950-luvun alussa saattoi laillisen parkkipaikan saada esimerkiksi Eteläesplanadin puistonpuolisen jalkakäytävän vierestä. Autot olivat harvassa ja uudet länsiautot lisenssipakosta johtuen kiven takana, joten niitä oli huolella vaalittava. Näin ollen ei ole ihmeellistä, että tuolloin tehtiin ehdotus lehmusten kaatamisesta ja karsimisesta, koska niistä tippui mahlaa kalliiden autojen katoille."*⁹⁶

⁸⁹ Kivistö, Olsson, Åström 1998, 16.

⁹⁰ HS 23.12.1968, Saneeraussuunnittelu yhteistyönä.

⁹¹ Rajanti 2002, 39.

⁹² Kivistö, Olsson, Åström 1988, 26–27.

⁹³ Kervanto Nevanlinna 2012, 158.

⁹⁴ Rahikainen 1985, 75.

⁹⁵ Kervanto Nevanlinna 2012, 122; 145.

⁹⁶ Kivistö, Olsson, Åström 1998, 33–34.

2.2. Liikennesuunnittelu ja liikenneongelma

Susan H. Fainstein arvioi liikenneteknologian kehityksen keskeisimmäksi vaikuttajaksi nykyaikunkien kehityksessä. Hevosliikenteestä siirtyminen henkilö- ja linja-autojen ruuhkauttamille kaduille ei ollut ongelmatonta, minkä vuoksi 1900-luvun alun suurkaupungeissa maanalainen kaupunkijunajärjestelmä rakennutettiin palvelemaan asukkaiden kasvavia liikennöintitarpeita. Lontoo sai ensimmäisen metroväylänsä vuonna 1863.

Kun Pariisissa 1900-luvun alussa kaivettiin lisää metrotunneleita palvelemaan kolmea miljoonaa lähestyvän väestömäärän liikkumista, ylitti Helsingin asukasluku 100 000 asukkaan haamurajan vuonna 1907.⁹⁷ Helsingin joukkokuljetus hoidettiin samaan aikaan vuonna 1900 käyttöön otetuilla sähköraitovaunuilla.⁹⁸ Toisaalta Bertel Jungin aikaiset väestöennusteet näkivät Helsingin väkiluvun kaksinkertaistuneen 1860-luvulta lähtien kahdenkymmenen vuoden välein. Tämä oli säännönmukaisuus, joka vaikutti kaupungin tulevaisuuden suunnittelun taustalla.⁹⁹

Väestönkasvun synnyttämät tarpeet joukkoliikenteen kehittämiseen jouduttivat prosessia. Henrik Lilius tulkitsee kaukoliikenteen – erityisesti laiva- ja rautatieliikenteen kehityksen – vaikuttaneen Suomessa ratkaisevasti laajempaan kaupunkirakenteen muutokseen 1850-luvulta lähtien. Helsingin osalta muutos ei ollut yhtä suurta kuin sisävesikaupungeissa, jotka Saimaan kanavan rakentamisen myötä pääsivät osallisiksi laajemmasta tavaraliikenteestä. Toisaalta Katajanokan luonnonvarainen eteläranta muuttui samoihin aikoihin satamaksi, mikä jätti jälkensä Helsingin kaupunkirakenteeseen.¹⁰⁰

Helsingissä vaatimukset liikenneyhteyksien parantamisesta saivat alkunsa Timo Herrasen mukaan 1870-luvulla teollistumisen ja kaupungin työmahdollisuuksien lisääntymisen myötä. Työläisten kävelymatkat kaupungin reuna-alueilta lisäsivät

⁹⁷ Turpeinen 1997, 17–22.

⁹⁸ Herranen 1988, 48–49.

⁹⁹ Mustonen 2010, 24; Herranen 1988, 23. Helsingin väkiluku nelinkertaistui vuosien 1880-1920 välillä 43.000 hengestä 160 000 henkeen.

¹⁰⁰ Lilius 2012, 324–325.

työpäivän raskautta.¹⁰¹ Aikakauden tavallisin kulkumuoto oli jalankulku tai polkupyöräily, julkisen liikenteen tehtävää toteuttivat läheisimmin hevosilla kulkevat vuokra-ajurit.¹⁰²

Liikenneratkaisujen ympärille syntyi monitahoista keskustelua myös tuona aikakautena. Katajanokalle rakentuvan sataman tarvitsemat rautatieyhteydet aiheuttivat 1800-luvun viimeisten vuosikymmenten Helsingissä laajaa keskustelua:

”Nyt oli pitkäksi aikaa eteenpäin vahvistettava suunnitelma, jonka mukaan voitiin toimia johdonmukaisesti ilman, että aikaisemmin suoritettut työt ja puolinaiset parannukset asettuivat esteeksi tielle. Kaupungin ripeään kehitykseen, jonka perusteella voitiin odottaa sen väkiluvun tulevaisuudessa moninkertaistuvan, sisältyi se vaara, että ellei asiaa nyt nähty suurpiirteisesti, jälkeen tulevat sukupolvet saivat kalliisti maksaa ne erehdykset, jotka tehtiin kaukonäköisyyden puutteessa.”¹⁰³

Neljästä vaihtoehdosta Katajanokan rautatielle kaupunginvaltuusto päätyi lopulta kannattamaan Kampinmalmin ehdotusta, mutta nähtiinpä yhtenä mahdollisuutena nykyistä Esplanadia pitkin kulkenut rautatie. Rautatiehallitus torppasi tämän ehdotuksen, sillä sen sijoittamista suosiota saavuttamaan ehtineelle kävelykadulle pidettiin sopimattomana. Hilikka Impola arvioi, että suurempana syynä suunnitelman kaatumiselle olivat rautatielaitoksen tavara-asemasuunnitelmat, joiden kanssa Esplanadinväylä ei käynyt yksiin.¹⁰⁴

1960-luvun pohdinnat kasvavasta asutuksesta ja sitä kautta nousu-uralle asettuvasta liikennöinnistä eivät jääneet yksin kaupunkihistoriassa, kuten Katajanokan väylän esimerkistä saattoi havaita. Reagoiminen kasvavaan rautatieliikenteeseen vailla kunnan suunnitelmia nähtiin ongelmallisena. Joulukuussa 1907 perustettu asemakaavatoimikunta – jota Pentti Mustonen pitää vuonna 1964 perustetun kaupunkisuunnittelulautakunnan etäisenä edelläkävijänä – perustettiin ratkomaan katujen järjestelyyn liittyviä kysymyksiä.¹⁰⁵

¹⁰¹ Herranen 1988, 24.

¹⁰² Herranen 1988, 26.

¹⁰³ Yli-insinööri Tallqvistin asemakaavaehdotusta kommentoinut valiokunta 1882. Impola 1981, 19.

¹⁰⁴ Impola 1981, 20.

¹⁰⁵ Mustonen 2010, 12.

Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga asemakaavasuunnitelma vaikutti taustalla Helsingin kaupungin myöhempään rakentamiseen. Vuonna 1915 esitelty suunnitelma tarjosi uusien asukkaiden liikuttamisen ratkaisuksi nopeita esikaupunkiratoja sekä autoliikenteen entistä suurempaa huomioimista.¹⁰⁶ Jo Saarisen tutkielma käytti apunaan väestöennusteita, mutta erääksi tärkeimmistä taloustieteellisistä tutkimuksista Timo Tuomi nostaa Reino Ajon vuonna 1944 julkaiseman väitöskirjan *Tampereen liikennealue*. Tutkimuksessaan Ajo pyrki osoittamaan sen, miten liikennevirtaus usein yhdistyy kaupallisten palveluiden kanssa. Tätä ilmiötä Ajo kuvasi käsitteellä ”Liikekeskus – liikennekeskus”¹⁰⁷

Toisen maailmansodan jälkeisessä Helsingissä omaksuttiin rakentaminen lähiöperiaatteen mukaan, mikä johti etäisyyksien kasvamiseen kaupunkialueella. Maailmansotien myöhästyttämä kaupungistuminen johti siihen, että Suomi koki prosessin teorian mukaisesti monia muita Euroopan maita nopeammin, muutamassa vuosikymmenessä.

Guido Martinottin teoriaa mukaillen eurooppalaiset kaupungit saavuttivat maailmansotien jälkeen aseman toisen asteen metropoleina, jossa kaupungissa alkoi vaikuttaa kaksi toimijaa: *asukkaat* sekä *työntekijät*. Liikennemahdollisuuksien, kuten yksityisautoilun kasvun sekä yksittäisenä tekijänä Helsingin olympialaisten, luoman kasvun myötä kolmas, kaupungin *käyttäjien*¹⁰⁸ ryhmä alkoi kasvaa vasta 1960-luvulla. Uuden kaupungin oli vastattava kaikkien näiden ryhmien tarpeisiin. Neljännen ryhmän, kansainvälisten kosmopoliittien ryhmä oli vasta kehittymässä. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalle 1969 valmistunut lentoliikenneterminaali alkoi luoda edellytyksiä tälle kehitykselle.¹⁰⁹

Oiva Turpeinen, joka kutsui pendelöintinä nykyään tunnettua kaupunkiliikkumisen tapaa *sukkuloinniksi*, kuvaa pendelöijien määrän kasvaneen 1960-luvun aikana 41 000:sta 80 000:een.¹¹⁰ Pendelöinti yhdistettynä asutuksen painopisteen siirtymiseen

¹⁰⁶ Hakkarainen 1981, 38.

¹⁰⁷ Tuomi 2005 32–35.

¹⁰⁸ Martinotti 1996. Kaupungin käyttäjiksi Martinotti määrittää ihmiset, jotka eivät asu kaupunkikeskustassa, mutta vierailevat ympäryskaupungeista kaupunkikeskustassa kuluttumassa muun muassa kulttuuripalveluita.

¹⁰⁹ On kiistanalaista, täyttääkö Helsinki vielä tänä päivänäkin täysin Martinottin määritelmää kosmopoliittisesta kaupungista.

¹¹⁰ Turpeinen 1997, 71.

kantakaupungista kohti lähiöitä asetti uusia vaatimuksia pääkaupunkiseudun liikenneverkolle. Alvar Aallon keskustasuunnitelman oli Pertti Murolen mukaan pohjimmiltaan liikennesuunnitelma.¹¹¹

Muutosta tukevat Erna Wilénin muistikuvat:

"När staten på 50-talet började bygga Arava-husen i olika delar av periferin och järnvägen inte kunde betjäna invånarna som tecknat aktier där, måste bussförbindelserna utökas och anefeter som nya bostadsområden uppstod ökade också efterfrågan på bättre förbindelser. Det förklarar den enorma busspark vi har idag."¹¹²

Valtion Arava -rakentamisella oli vaikutuksensa asutuksen muutoksessa.¹¹³ 1960-luvun aikana Helsingin kaupungin väestöllinen painopiste alkoi kääntyä kantakaupungista kohti lähiöitä. Vuonna 1960 200 000 asukasta asui kantakaupungiksi määritellyllä alueella ja 220 000 sen ulkopuolella. Vuoteen 1970 tultaessa lähiöissä asui jo 336 000 asukasta kantakaupungin väkiluvun kutistuessa 183 000:een.¹¹⁴ Vuoden 1969 väkiluku, 525 000 asukasta, jäi Helsingin ennätykseksi.¹¹⁵ Väestöllisen painopisteen siirtymisen ohella liikennehaastetta hankaloitti se, että Helsinki oli edelleen pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymä aikakaudella, sillä siellä sijaitsi 87 prosenttia työpaikoista.¹¹⁶

Helsingin väestönkasvu yhdistettynä kaupungin liikenneteknisesti haasteelliseen sijaintiin kolmesta ilmansuunnasta meren ympäröimänä oli johtanut lukuisiin selvityksiin Helsingin liikenteestä. Reino Castrén arvioi Helsingin Sanomille myöntämässään haastattelussa Helsingin liikenneongelman vastaavan varovaisestikin arvioituna asukasluvultaan nelinkertaisen kaupungin ongelmia.¹¹⁷ Helsingissä oli toiminut joukkoliikennekysymystä selvittänyt Metrotoimisto vuodesta 1955 lähtien, ensin esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean, sittemmin metrotoimikunnan nimellä.

¹¹¹ Hankonen 1994, 322.

¹¹² Kivistö, Olsson, Åström 1998, 40—41.

¹¹³ mm. Pulma 2009.

¹¹⁴ Kivistö, Olsson, Åström 1998, 15.

¹¹⁵ Herranen 1988, 237. Herranen toteaa väestönkasvun siirtyneen tämän jälkeen Helsingin ympäryskuntiin.

¹¹⁶ Herranen 1988, 238. Herrasen tiedot perustuvat Marjatta Rahikaisen vuoden 1985 julkaisuun.

¹¹⁷ HS 04.12.1968, Helpompi suunnitella kuin toteuttaa.

Vuodesta 1968 toimistoa johti Unto Valtanen, joka korvasi *palatsivallankumoukseksi* kuvatussa operaatiossa Reino Castrénin. Castrén oli vuoden 1967 lopulla lähtenyt avustamaan Kalkutan liikennesuunnittelua, eikä häntä enää nimitetty paluun jälkeen metrotoimiston johtoon.¹¹⁸

Vuonna 1965 metroa oli suunniteltu kymmenen vuotta ja kaupunki päätti, että tarpeen varmistamiseksi olisi tilattava liikennetutkimus selvittämään Helsingin seudun liikenneongelmaa. Helsingin kaupungilta puuttui huipputaso liikennetutkimusosaaminen, joten työ päätettiin tilata ulkopuolisena urakkana.¹¹⁹

Suomessakin liikennesuunnittelun tuntemusta oli: 1960-luvulla omaksi tieteenalaksi eriytyneellä liikennetekniikan alalla vaikutteet haettiin Johanna Hankosen mukaan opiskelijavaihdossa Yhdysvalloista, jonka vientituotteeksi liikennesuunnittelun koulutus oli muodostunut. Hankonen kuvaa liikennetutkimuksessa mukana olleen Väinö Suonion omaksuneen ajattelun, jonka mukaan auto on ihanneväline kaupungissa.¹²⁰ Pekka Ryttilä kirjoitti *Yhdyskuntasuunnittelu* -lehdessä vuonna 1966 ATK:n eli tietotekniikan luomista uusista mahdollisuuksista aluesuunnittelussa. Ryttilä toteaa artikkelissa tietokoneiden mahdollistavan esimerkiksi vaihtoehtoisten liikenneverkkojen luomisen, jolloin paras verkko voitaisiin valita ominaisuuksia vertailemalla.¹²¹

2.3. Kuntien välinen yhteistyö ja sen edellytykset

Helsingin kaupunki oli vuoden 1946 alueliitoksen jälkeen kasvanut mittakaavaan, joka jätti Suomen muut kaupungit taakseen. Helsingin itäinen naapuri, Helsingin maalaiskunta menetti liitoksessa kaksi kolmasosaa asukkaistaan. Jukka Hako selittää liitoksia aikakauden asemakaavoitussäädöksillä: rakennuslain määräykset kaupunki- ja maaseutualueen rakentamisesta erosivat siinä määrin, että Helsingin kaupunki ja valtio nauttivat maalaiskunnan alueella suurempaa kaavavaltaa kuin maalaiskunta

¹¹⁸ Tolmunen 2016, 536.

¹¹⁹ Kolbe 2002.

¹²⁰ Hankonen 1994, 287.

¹²¹ Yhdyskuntasuunnittelu 3/1966.

itse.¹²² Vuoden 1966 kaavamonopolin vahvistaneen säädöksen myötä myös maalaiskunnat saivat itse päättää omasta alueestaan.

Panu Pulman mukaan vakiintunut käytäntö, jonka mukaan kaupunkialueeseen ei voinut liittää yksityistä maata, oli johtanut suomalaisten kaupunkialueiden ulkopuolelle syntyneisiin sääntelemättömiin asutuskeskittyymiin, joiden terveydelliset ja sosiaaliset olot olivat puutteelliset. Tämä osaltaan selitti Pulman mukaan, miksi suuremmat kaupungit, kuten Helsinki ja Tampere, turvautuivat alueliitoksiin.¹²³ Helsingin kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Eino Tulenheimo olikin kuvannut alueliitosta Laura Kolben mukaan ensisijaisesti sosiaalisena kysymyksenä. Alueliitosta seuraavat vuodet eivät edenneet vailla ongelmia – vaikka esimerkiksi koulutus- ja kulttuuripalveluihin alueilla panostettiin. Vielä 1950-luvun jälkipuoliskolla monen liitosalueen asemakaavoitus oli suorittamatta.¹²⁴

Kunnallispolitiikassa uudet alueliitokset näkyivät erityisesti ympäröivien kuntien, kuten Helsingin maalaiskunnan ja kauppalan oikeudet vuonna 1963 syntyneen Espoon suhteen. Tällöin Espoo sai myös Helsingin ja Kauniaisten tavoin oikeuden päättää omasta kaavoituksestaan. Vuonna 1946 oli perustettu Helsingin ja sen ympäristön aluesuunnitelmaliitto, johon liittyivät ensimmäisessä vaiheessa Helsingin kaupunki, Espoon ja Helsingin maalaiskunnat sekä Kauniaisten ja Keravan kauppalat.¹²⁵ Vuodesta 1957 toimija tunnettiin Seutukaavaliittona, joka oli liikennetutkimuksessakin edustettuna. Vuonna 1961 määrätyssä Helsingin alueen seutukaavassa näkyi jo merkkejä alueellisesta yhteistyöstä, mutta varsinaisesti vuoden 1968 runkokaava oli seutukaavaliiton toteuttamana vahvimpia merkkejä alueellisen yhteistyön kehittämisestä.¹²⁶

Toisaalta kuntien välisen yhteistyön historia ulottuu 1880-luvun lopulle ja valtiollisen painostuksen myötä syntyneisiin hankkeisiin, kuten sairaalarakentamisen merkeissä perustettuihin kuntaliittoihin. Panu Pulma huomauttaakin oheisen kaltaisten, tiettyä tarkoitusta varten perustettujen yhteistyöprojektien olevan suomalaiselle

¹²² Hako 2007, 20.

¹²³ Pulma 2009, 239.

¹²⁴ Kolbe 2002, 63, 68.

¹²⁵ Kolbe 2002. Järvenpää, Sipoo ja Tuusula liittyivät mukaan noin kymmenen vuotta myöhemmin.

¹²⁶ Virkkunen 1980, 23.

kuntapäätöksenteolle tyypillisiä verrattuna esimerkiksi Ruotsiin, jossa laajempien itsehallinnollisten aluerakenteiden perustaminen oli yleisempää.¹²⁷ Lainsäädännöllisten muutosten myötä kuntien tehtävät kasvoivat 1970-luvulle tultaessa entisestään, luoden Pulman kuvauksen mukaan ”valtionapuviidakon” tehtävien toteuttamisen mahdollistamiseksi.¹²⁸

Vuonna 1971 perustetun Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) ensimmäinen johtaja Leo Virkkunen luettelee YTV:n 10 -vuotisjuhlajulkaisussa syitä kuntien välisen yhteistoiminnan tarpeelle:

- Yhteistoiminta on taloudellisesti tarkoituksenmukaista tai välttämätöntä
- hanke on teknisesti tarkoituksenmukaista taikka mahdollista suorittaa vain yhdessä
- **toimenpide on toimintojen järkiperaistämisen kannalta mielekäs (laajan alueen joukkokuljetuksen järjestäminen yhteisesti)**
- yhteistoiminta on tarpeellista, jotta voitaisiin taata kunnan asukkaille tasavertaiset palvelut tai esim. vähemmistökieliryhmälle mahdollisuus hallintopalvelujen saamiseen omalla äidinkielellään tai turvata yleensäkin kielen käyttämisen mahdollisuus kunnassa
- **yhteistyön sisältönä ja tavoitteena on käsitellä useampaa kuntaa yhtäaikaaisesti (vesihuoltosuunnitelman, seutukaavan tai vastaavan muun suunnitelman aikaansaaminen)¹²⁹**

Virkkusen mukaan erityisesti kuntien välisen liikenteen suunnittelu ja joukkoliikenteen toteuttaminen ovat asioita, joista kunnat päätyvät Helsingin kaltaisella suurkaupunkialueella toimimaan yhteistyössä, muun muassa pendelöinnin vuoksi.¹³⁰ Kun asioissa syntyi ristiriitoja, ratkaistiin niitä aiemmin kuntajakoa muuttamalla¹³¹, kuten vuoden 1946 alueliitos osoitti. Tapio Tolmunen hahmottelee liikenneyhteistyön alkupisteeksi Helsingin joukkokuljetustoimikunnan mietinnön vuodelta 1967, jossa ehdotettiin Helsingin seudun liikenteen julkisen kuntainliiton perustamista. Tätä seurasi

¹²⁷ Pulma 2009, 240.

¹²⁸ Pulma 2009, 245.

¹²⁹ Virkkunen 1980, 16. Lihavoinnit tekijän.

¹³⁰ Virkkunen 1980, 18–19.

¹³¹ Virkkunen 1980, 19.

sisäasiainministeriö Arno Hannuksen mietintö, jossa ehdotettiin kaavoitusta ja liikennettä yhdessä hoitavaa seutukuntaa.¹³²

Leo Virkkunen toimi itse YTV:n yhteistyöjohtajana vuosina 1970–1984, joten hänen näkemyksensä kuntien välisestä yhteistyöstä on ymmärrettävän optimistinen. Vuonna 2010 julkaistussa YTV:n 40-vuotishistorikiissa jo sivuun väistyneen, Snellmaniksi nimensä vaihtaneen entisen yhteistyöjohtajan näkemys yhteistyön järjestämisestä oli muuttunut:

”Mutta heti kun politiikka astuu kuvaan mukaan enemmän kuin asian hoidon kannalta on tarpeen, syntyy vaikeuksia. Liikenne varsinkin on ollut yksi pahimpia tästä näkökulmasta.”¹³³

Yleisesti Leo Snellman ymmärtää YTV:n alkuvuosien – joka ei ollut aloittanut toimintaansa Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen aikaan – painottuneen konkreettisen toiminnan sijaan selvitysten tekoon.¹³⁴

Snellmanin kuvaus liikennekysymysten politisoitumisesta asettuu ymmärrettäväksi tarkasteltaessa 1960-luvun jälkimmäisen puoliskon kunnallispoliittista tilannetta. Laura Kolben mukaan lokakuun 1968 kunnallisvaalit keskittyivät joukkoliikenteen ympärille. Porvaripuolueet kannattivat vapaata autoistumista, kun sosialidemokraatit olivat julkisen liikenteen kehittämisen kannalla.¹³⁵

Helsingin kaupunginvaltuusto oli vuonna 1956 muuttunut 77 jäseniseksi. Käsiteltävän aikakauden valtuustokokoonpanot olivat seuraavat: vuonna 1964 Kokoomus 21, SDP 21, SKDL 14, RKP 11, Vapaamielisten liitto 7, Muut 3. Vuoden 1968 vaalien jälkeiset asetelmat SDP:n ja kokoomuksen osalta pysyivät paikkamäärien suhteen samassa tilanteessa (21 paikkaa). SKDL menetti kannatustaan saavuttaen 11 paikkaa, myös RKP:n edustajamäärä putosi yhdellä. Vapaamieliset nostivat paikkalukunsa vaaleissa

¹³² Tolmunen 2016, 16.

¹³³ Salmi 2010, 13–14.

¹³⁴ Salmi 2010, 14. Narratiivin on hyvä suhtautua terveeseen kriittisesti. Toimielimen itse julkaisemassa 40 -vuotisjuhlakirjassa on edullista nähdä sen historian kehittyvän niin kutsutusti ”vaikeuksien kautta voittoon.”

¹³⁵ Kolbe 2002, 235.

kahdeksaan. Uusina puolueina Helsingin kaupunginvaltuustoon murtautuivat Keskustapuolue (yksi paikka) ja Suomen maaseudun puolue (SMP) (neljä paikkaa). Viimeisen valtuustopaikan vei Työväen ja Pienviljelijäin Sosialidemokraattinen Liitto (TPSL).¹³⁶

Valtuuston ja kaupunginhallituksen päätöksenteko tehtiin 1960-luvulla, eli Teuvo Auran vuosina, pitkälti kahden epävirallisen instituution, niin kutsuttujen Kunnallisklubin ja Katariinankabinetin kautta. Jaakko Paavolainen tosin mainitsee näiden epävirallisen keskusteluelimen olleen vahvimmillaan 1960-luvun ensimmäisellä puoliskolla.¹³⁷ Pertti Mustonen kirjoittaa sosialidemokraattien Yrjö Rantalan, kokoomuksen Jussi Lappi-Seppälän ja Vapaamielisten Teuvo Auran *triumviraatin* muodostuneen Helsingin suunnan määränneeksi elimeksi.¹³⁸ Laura Kolbe taustoittaa puolueiden epävirallisten neuvotteluiden muodostuneen päätöksenteon tavaksi jo 1920-luvulla.¹³⁹

Muita toimijoita liikennesuunnittelun alueella olivat jo aiemmin mainittu Seutukaavaliitto ja Valtion rautatiet, jotka tarkastelivat pääkaupunkiseudun kehitystä omista näkökulmistaan. Seutukaavaliitto tuotti aikakaudella tutkimusta ja oli vastuussa runkokaavan tekemisestä, joten sen ottaminen mukaan suunnitteluprosessiin oli luontevaa. Vuonna 1968 julkaistussa runkokaavassaan Seutukaavaliitto suositti metron rakentamista niin Itä-Helsinkiin kuin Helsingin keskustasta Espoon Kivenlahteenkin.¹⁴⁰

Tie- ja Vesirakennushallitus (TVH) oli tuottanut omia liikennetutkimuksia ja teki tieverkkosuunnittelua vuodesta 1962 alkaen. Mauno Hännisen mukaan TVH:n laatimat päätieverkkosuunnitelmat muodostivat pohjan muille alueellisille suunnitelmille.¹⁴¹ Helsingin alueella TVH:n tiensuunnitteluosasto toteutti pääkaupunkiseudun kuntien ja Seutukaavaliiton kanssa vuonna 1966 raportin *Helsingin seudun tieverkko vuonna 2000*.

¹³⁶ Paavolainen 1989.

¹³⁷ Paavolainen 1989, 196–198.

¹³⁸ Mustonen 2010, 50–51. Muitakin Kunnallisklubiin kuului, mutta kolmikko heilutti Mustosen mukaan tahtikeppiä.

¹³⁹ Kolbe 2002, 34.

¹⁴⁰ Tolmunen 2016, 536.

¹⁴¹ Hänninen 1995, 212.

2.4. Autoistuminen ja autoistumisoikeus

Totesin Timo Herraseen tutkimukseen viitaten luvussa 2.1, että lähiöperiaatteen mukaisessa kaupunkisuunnittelussa ei oltu varauduttu autoliikenteen kasvuun ja sen aiheuttamiin muutoksiin kaupungissa. Nykyinen kaupunkisuunnittelu tuntee kaupunkia suunniteltavan kolmella tasolla jalankulkukaupungista autokaupunkiin. Asiat olivat toisin tarkastelemallani ajanjaksolla, jopa 1950-luvulla, jolloin henkilöautojen maahantuontikin oli säännösteltyä.

Muutoksen kohti autokaupungin syntyä mahdollisti vuonna 1962 vapautunut autojen maahantuonti. Ennen vuotta 1962 henkilöautoja sai tuoda maahan vain rajoitetun määrän vuositasolla. Muutos oli ollut kuitenkin suurta jo 1950-luvulla, jolloin autojen määrä lisääntyi 26 000:sta 180 000:een. Vuonna 1970 henkilöautoja oli Suomessa jo yli 700 000 kappaletta.¹⁴² Tapio Bergholm on verrannut Suomen autoistumiskehitystä muihin Pohjoismaihin todeten henkilöauton vallan alkaneen Suomessa vasta 1950-luvun lopussa, kun Ruotsissa henkilöauto ohitti kuorma- ja linja-autot heti toisen maailmansodan jälkeen. Jälkeenjääneisyyden syiksi hän mainitsee suomalaisen yhteiskunnan köyhyyden ja tämän osittaisvaikutuksena tiestön heikon kunnon.¹⁴³

Valtakunnallista tieverkkoa rakennettiin vuodesta 1964 lähtien Maailmanpankista saadulla lainarahalla. Bergholm kuvaa aikakautta siirtymänä ”*moottoriteiden, öljysoran ja asfaltin aikaan.*”¹⁴⁴ Marko Nenosen mukaan Suomi ei jäänyt esimerkiksi moottoriteiden rakentamisessa juurikaan jälkeen kansainvälisestä kehityksestä, toisin kuin rautatieinfrastruktuurissa. 1950-luvun lopulla tavarakuljetuksia suoritettiin autoteitä pitkin enemmän kuin rautateitse.¹⁴⁵

Sanat kivettyvät kaupungiksi -tutkimushanke kuvasi 1960-luvun henkeä loogis-rationalistisen perinteen leimaamaksi, minkä suuntaisesti ajan kaupunkisuunnittelua tulkitsee myös Johanna Hankonen omassa tutkimuksessaan, jossa hän käyttää autoistumisoikeuden käsitettä:

¹⁴² Luvut: Tilastokeskus. Miljoonan ajoneuvon raja rikkoutui vuonna 1976.

¹⁴³ Bergholm 2001, 78.

¹⁴⁴ Bergholm 2001, 81.

¹⁴⁵ Nenonen 2016, 126–132.

”Kaupunkitilan uusjakoa käsiteltiin Suomessa myönteisen ongelmanratkaisun hengessä, sillä mitään erityistä syytä liikenneteknisen modernisaation torjumiseen ei ollut havaittavissa suhteellisen vähäisen henkilöautomäärän vuoksi. Autoistuminen manifestoi uudenaikaisen elämän alati nopeutuvaa rytmiä, ja henkilöauton hankkiminen ja käyttö merkitsi yksilöllisen vapauden huomattavaa lisääntymistä, elämäpiirin laajentumista. Kaupungeissa tämä uusi muuttuja, joka on käsitteellistettävissä autoistumisoikeudeksi, oli kuitenkin rinnastettava rakennusoikeuteen, sillä se alkoi kilpailla juridisesti määritellystä oikeudesta saman – julkisen tai yksityisen – kaupunkitilan käyttöön.”¹⁴⁶

Janne Viitamies nostaa esille 1959 säädetyin rakennuslain ja siihen myöhemmin säädetyin autopaikkavelvoitteen tekijäksi, joka ehdollisti yhdyskuntarakenteen kehityksen autoilulle.¹⁴⁷ Taina Rajanti on käyttänyt autojärjestelmän käsitettä, millä hän kuvaa henkilöautosta riippuvaista liikennejärjestelmää, johon kuuluu tieverkoston kaltaisten teknisten järjestelmien ohella sosiaalisia instituutioita. Näihin Rajanti lukee kaupunkirakenteen ja -suunnittelun ohella muun muassa palveluiden sijoittumisen sekä autoliikennettä koskevan poliittisen päätöksenteon.¹⁴⁸

Kalle Toiskallio on hahmotellut suomalaisen yhteiskunnan jakautuneen kahtia henkilöautoon suhtautumisen osalta: kriitikoita on ollut, mutta puolustajiakin on löytynyt.¹⁴⁹ Kansainvälisessä autoiluun myönteisesti suhtautuvassa tutkimuskirjallisuudessa henkilöauton mahdollistamia uusia kanssakäymisen tapoja sekä sen tarjoamaa liikkumisen vapautta kansalaisyhteiskunnan mahdollistajan on Shelley ja Urryn mukaan korostettu. Tutkijat toteavat autoa tulkitun joko neutraalina teknologiana, mikä mahdollistaa muutenkin toteutuvien sosiaalisten verkostojen toteutumisen tai vaihtoehtoisesti sen on tulkittu tuhonneen kaikki edeltävät kaupunkielämän kudokset.¹⁵⁰ Toiskallio on tutkinut autoilua *lefebvreläisittäin* arjen välttämättömänä alajärjestelmänä.

¹⁴⁶ Hankonen 1994, 300.

¹⁴⁷ Viitamies 2016, 65.

¹⁴⁸ Rajanti 2002, 29.

¹⁴⁹ Toiskallio 2001, 18–20.

¹⁵⁰ Sheller ja Urry, 2001.

Poliittisesti Tapio Bergholm tulkitsee autokriittisen yhteiskuntakeskustelun kanavoituneen SDP:ssä Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:hyn. Verrattuna muihin Pohjoismaihin Suomen Sosialidemokraattisen puolueen profiili kehittyi yksityisautoilua vastustavaksi.¹⁵¹ Tutkimusaikakaudella keskustelu pyöri erityisesti liikenneturvallisuuden ja tieliikennekuolemien ympärillä. Urho Kekkonen liikennepoliittikkaa koskeva uudenvuodenpuhe pidettiin vasta vuonna 1973 ja tutkimusaikakaudella nopeusrajoitusten asettamisesta vasta keskusteltiin. Tieliikennekuolemien määrä nousi kasvuun muutamaan onnellisemman vuoden jälkeen vuosina 1969—1972.¹⁵² Viitamiehen mukaan autoilun tulkittiin sen kannattajien joukossa edistykseksi sekä talouskasvun ja modernisaation lähtökohdaksi.¹⁵³

Yksityisautoilua 1960-lukua vähemmän huomioiva kaupunkisuunnittelu on muodostunut nykylinjaukseksi Helsingissä.¹⁵⁴ Janne Viitamies hahmottelee Helsingin kantakaupungin muutoksen kohti kävelykeskustaa edenneen varsinaisesti vuosina 1975—2000, mutta ideologinen muutos lähti hänen mukaansa käyntiin syksyn 1968 mielenilmauksista. Viitamies kuvaa Aleksanterinkadun mielenosoituksessa kylttien käskeneen liikennetutkimuksen yhdessä Pentti Polvisen toimiston kanssa tehnyttä Wilbur Smithiä takaisin kotiinsa.¹⁵⁵ Julkisen liikenteen näkökulmasta tarkasteltuna 1960-lukua on tulkittu erityisesti pääkaupunkiseudulla aikana, jolloin henkilöauto uhkasi julkista liikennejärjestelmää.¹⁵⁶ Kehitykseen voidaan kytkeä Johanna Hankosen kuvaama Suomen Tieyhdistyksen jäsenmäärään ja samoin vaikutusvallan nousu.¹⁵⁷

Moottoritietä on tulkittu uuden kaupungin symboliksi eli erityisiä merkityksiä sisältäväksi objektiksi¹⁵⁸ muun muassa Le Corbusierin ajattelussa. Carola Hein tutkimuksissaan lukenut moottoritiet osaksi maailmanlaajuista öljyn muokkaamaa maisemaa (petroleumscape).¹⁵⁹ Öljyalan vaikutuksen on tunnistanut myös Bergholm,

¹⁵¹ Bergholm 2001, 84.

¹⁵² Bergholm 2001, 82—83.

¹⁵³ Viitamies 2016, 69.

¹⁵⁴ Helsingin yleiskaavassa vuodelta 2016 järjestys on 1. jalankulkijat 2. polkupyöräily 3. joukkoliikenne 4. yksityisautoilu.

¹⁵⁵ Viitamies 2016, 9—11. Kylteissä luki Viitamiehen mukaan ”Wilbur go home!”

¹⁵⁶ Herranen 1988.

¹⁵⁷ Hankonen 1994, 324—325.

¹⁵⁸ Merkityksestä kulttuuritutkimuksessa mm. Alasuutari 58—63.

¹⁵⁹ Carola Heinin luento Kaupunkitutkimuksen päivillä 03.05.2018.

joka toteaa panostusten alkaneen markkina-aseman vahvistamiseksi Suomen maaperällä jo 1920-luvulla.¹⁶⁰

Vaikka tutkielmassani osoitetaan joitakin mainintoja autoilun aiheuttamista ympäristöhaitoista arkielämälle, läpäisi aihe julkisen keskustelun vasta 1990 -luvulla.¹⁶¹ Liikennetutkimuksen jälkeen Suomeen ja Helsinkiin iski energiakriisi vuonna 1973, mikä vaikutti Jarmo Peltolan mukaan henkilöauton ja koko autojärjestelmän asemaan. Autoja alettiin markkinoida suorituskyvyn sijaan taloudellisuudella, moottoriteiden rakentaminen lopetettiin väliaikaisesti ja henkilöauton muuntauksi statusesineestä käyttövälineeksi.¹⁶²

2.5. Kaupunkiutopiat ja kansainväliset virtaukset

Le Corbusier kirjoittaa klassikossaan *Kohti uutta arkkitehtuuria* insinöörien ja arkkitehtien estetiikan olevan vahvassa yhteydessä toisiinsa.¹⁶³ Kaupunkisuunnittelun muututtua akateemiseksi tutkimusalaksi 1900-luvun alussa myös sen vaikutteet alkoivat levitä entistä vahvemmin. Suomalaisessa yhteiskunnassa alettiin Johanna Hankosen mukaan, Pekka Kuusen ajatuksista vaikuttuneina, ajatella päätöksentekoa suunnitteluun kytkeytyvänä prosessina, jossa vaihtoehdot ja tulevaisuuden kehityskulut on tiedettävä tarkasti etukäteen ennen varsinaista päätöstä.¹⁶⁴

1920-luvulla syntyneiden ja 1960-luvulle retoriikassa vaikuttaneiden, arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun ulkopuolelta tulleiden käsitteiden vaikutus oli Timo Tuomen mukaan merkittävä helsinkiläisen kaupunkikuvan muutoksessa. Lääketiede, yhteiskuntatiede ja tilastotiede vaikuttivat arkkitehtuuriin kentällä käytettyyn käsitteistöön huomattavasti.¹⁶⁵ Esimerkkinä Tuomi käyttää Lahdessa 1945 aloittaneen asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaaren ajattelua, joka erityisesti näki toimivuuden itsessään johtavan kaupunkikuvallisesti miellyttävään ympäristöön. Tuomen mukaan

¹⁶⁰ Bergholm 2001, 68—69.

¹⁶¹ Viitamies 2016, 72.

¹⁶² Peltola 1995, 47.

¹⁶³ Le Corbusier 1923, 20.

¹⁶⁴ Hankonen 1994, 326.

¹⁶⁵ Tuomi 2005, 53.

Laisaari sovelsi julkaisuissaan laajasti yhdysvaltalaisista autoistumiseen ja liiketaloudellisuuteen perustuvaa tutkimusta.¹⁶⁶

Kun palataan hieman taaksepäin, helsinkiläisestä kaupunkisuunnittelusta tuotetussa historiallisessa aineistossa itävaltalainen Camillo Sitte (1843–1903) mainitaan Bertel Jungin välittömässä yhteydessä useimmissa historiallisissa esityksissä. Sitten pääteoksen *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (1889)* katsotaan vaikuttaneen vahvasti Bertel Jungin ajatuksiin Suur-Helsingin luomisesta, minkä ohella Sitte on vaikuttanut kaupunkisuunnitteluun kotimaansa Itävallan ohella Saksassa ja Skandinaviassa.¹⁶⁷

Christine M. Boyer on kuvannut kaupunkia käsitetyin ja suunnitellun 1800-1900-luvuilla kolmena aikakautena: Kaupunki käsitettiin Boyerin mukaan ensin taideteoksena, sittemmin panoraamana ja lopulta speaktaakkelina. Boyerin hahmotelma koskettaa ainoastaan länsimaisia kaupunkeja.¹⁶⁸

Ensimmäisellä aikakaudella (n. 1840–1900) korostui Boyerin mukaan julkisten tilojen rakentaminen monumentaaliseksi, hallitsijan valtaa symboloiviksi staattisiksi taideteoksiksi. Toisella aikakaudella (1800-luvun lopusta toiseen maailmansotaan) kaupunkia rakennettiin liikennevälineiden kehityksen ja siitä syntyvän liikkeen ehdoilla. Kolmannella aikakaudella (toisesta maailmansodasta eteenpäin) viestintäteknologian kehityksen johti kaupungin muuntumiseen entistä monimuotoisemmaksi, minkä ohella sitä pyrittiin suunnittelemaan enemmän ihmisten näkökulmasta.¹⁶⁹

Helsingin kaupungin liikennetutkimus on tapauksena haastava, koska se sijoittuu ajallisesti hyvin selkeästi Boyerin hahmottelemaan viimeiseen aikakauteen, jolloin kaupunki käsitettiin speaktaakkelina, eikä ainoastaan nopean liikkeen ehdoilla elävänä panoraamana, saati pelkästä lintuperspektiivistä käsin ymmärrettynä rakennelmana. Tästä huolimatta Smith & Polvisen liikennetutkimuksessa on havaittavissa laajalti vaikutteita edeltävältä aikakaudelta. Ovatko nämä aikakauden liikennesuunnittelulle tyypillisiä tapoja ymmärtää kaupunkitilaa vai merkkejä tutkimuksen ajastaan jääneestä

¹⁶⁶ Tuomi 2005, 53.

¹⁶⁷ Mustonen 2010, 16.

¹⁶⁸ Boyerin luettelo kuuluu hänen teoksessaan seuraavasti: *The City as a Work of Art, The City as a Panorama, The City as a Spectacle.*

¹⁶⁹ Boyer 1994.

kysymyksenasettelusta? Bergholmin havainnot suomalaisen autoilun kehityksestä antaisivat viitteitä jälkimmäisessä kysymyksessä olevan enemmän perää.¹⁷⁰

Autoliikenteen vaikutukset näkyivät jo Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelmassa. Helsingin kaupunkirakenteen ketjuttaminen nauhamaisiin tytärikaupunkeihin sai inspiraationsa Ebenezer Howardin (1850 – 1928) *Garden Cities of To-morrow* -teoksesta (1898). Howardin puutarhakaupunkimallin tehtävä oli tarjota ratkaisu teollistuneen Englannin kaupunkirakenteeseen. Toisaalta Helena Hakkarainen huomauttaa, että Saarista myöhemmin pidetty myös Camillo Sitten suorana seuraajana sekä Pariisin kerrostaloalueista inspiroituneena.¹⁷¹

Pariisilaisen virkamiehen Georges-Eugène Baron Haussmannin (1809–1891) vaikutus manner-Euroopan kaupunkisuunnitteluun oli Fainsteinin mukaan valtava. Haussmannin Pariisia muovanneet suunnitelmat loivat Susan Fainsteinin mukaan kaupungin, jonka sisällä tavarakuljetukset, sotilaiden liikuttaminen sekä kaupankäynti oli tehty aiempaa helpommaksi. Hausmannin suunnitelmissa kaupunkitila jakautui varakkaampien ja työläisten omiin kaupunginosiin. Nämä vaikutteet näkyivät myös Saarisen suunnitelmissa, joka jakoi Munkkiniemi-Haagan asemakaavan varakkaiden, keskiluokan ja työväestön kaupunginosiin.¹⁷²

Howardin, Sitten ja Haussmannin kaltaiset tekijät olivat kaupunkisuunnittelun mammutteja, jotka ulottivat vaikutustaan 1960-luvulle. Aikakauden kenties merkittävin kaupunkisuunnittelun muovaava tuli kuitenkin Sveitsistä. Charles-Édouard Jeanneret, myöhemmin paremmin tunnettu Le Corbusierina (1887–1965). Le Corbusier oli osa 1920-luvulla syntynyttä kansainvälistä arkkitehtisuuntausta, jonka funktionalistinen tyyli oli materiaalivalintojaan myöten omiaan palvelemaan teollistuvan yhteiskunnan tarpeita.¹⁷³ Corbusier oli modernistina teknologisen kehityksen tukija, ja hän haki vaikutteita liikennevälineistä ja niiden tuotantoprosessista.

”Jokaisessa ihmisessä on sisäänrakennettuna mekaniikan taju, jota motivoi päivittäinen toimintamme. Tunemme mekaniikkaa kohtaan kunnioitusta,

¹⁷⁰ Ks. Luku 2.4. Autoistuminen ja autoistumisoikeus

¹⁷¹ Hakkarainen 1981, 41.

¹⁷² Hakkarainen 1981, 39.

¹⁷³ Britannica.com: International Style of Architecture

kiitollisuutta ja arvonantoa. Mekaniikka sisältää taloudellisen tekijän, joka ohjaa valintoja. Mekaniikan tajuun sisältyy myös moraalista tajua. Älykäs, laskelmoiva ja rauhallinen ihminen on onnistunut kehittämään siivet selkäänsä. On pyydettävä avuksi älykästä, laskelmoivaa ja rauhallista ihmistä suunnittelemaan taloja ja kaupunkeja.”¹⁷⁴

Moottoriajoneuvoliikenteen kasvu ja kaupungistuminen vaikuttivat taustalla myös Alvar Aallon Helsingin Töölönlahdelle tuottamaan keskustasuunnitelmaan, jonka suunnittelutehtävän Aalto oli saanut Helsingin kaupunginhallitukselta vuonna 1959.¹⁷⁵ Aalto itse kirjoittaa keskustasuunnitelman liikenteen jakelun perustuvan yli- ja alikulkumenetelmän. Perusteluna hän pitää, että ratkaisulla vältetään suurten ympyrämäisten liikennekenttien rakentaminen.¹⁷⁶ Aallon keskustasuunnitelmassa visioidaan joidenkin toimintojen, kuten posti- ja tv-alan, sijoittamista Pasilaan ja Lars Hedman, liikennetutkimuksessa itsekin mukana ollut, näkee Smith-Polvisen liikennetutkimuksen tukeneen Aallon visioita.¹⁷⁷ Anja Kervanto Nevanlinna kuvaa Aallon kuvitelleen kahdeksan julkisen rakennuksen ketjun Töölönlahden alueella muodostavan koko kansankunnan uuden henkisen ytimen.¹⁷⁸

Aikakaudet eivät kulje Helsingissäkään suoran kronologian päällekkäisyyksiä noudattaen vaan vaikutteita kaivetaan vaihtelevilta aikakausilta. Kaupunkisuunnittelun trendejä kuvaa hyvin Helsingin kaupunginmuseota johtaneen Marja-Liisa Lampisen kuvaus Helsingin kaupunginarkiston ja -museon toteutumattomia suunnitelmia valottaneen näyttelyn esitteessä vuodelta 1981:

”Molemmat virastot ovat jo vuosia ensin omilla tahoillaan ja sittemmin myös yhteistuumin, suunnitelleet näiden kaupungin omistuksessa olevien, monella tavalla varsin valaisevien dokumenttien esittelyä yleisölle – varsinkin kun samat ajatukset tuntuvat yhä uudelleen nousevan esiin, muunnettuna vain kulloisenkin muodin mukaiseen asuun.”¹⁷⁹

¹⁷⁴ Le Corbusier 2004, 104.

¹⁷⁵ Hedman 1998, 57–58.

¹⁷⁶ Arkkitehti 3/1965.

¹⁷⁷ Hedman 1998, 65; ks. myös Mustonen 2010, 59–60.

¹⁷⁸ Kervanto Nevanlinna 2012, 173-174.

¹⁷⁹ Lampinen 1981, 3.

Toteutumattoman kaupungin narratiivi tyypistyy Helsingissäkin helposti eräänlaiseksi kalvakaksi suurmiesgalleriaksi, jossa miehisen katseen muovaamat Kuningasavenyyt ja kokonaisvaltaiset keskustasuunnitelmat seuraavat toisiaan. Tällainen tarkastelutapa johtaa helposti kaupunkikehityksen yksipuoliseen tarkasteluun ja siinä unohtuu kaupungin uusiutumisen prosessiluontoisuus. Jane Jacobs kirjoitti kritiikkinä amerikkalaiselle yhdyskuntasuunnittelulle, ettei auto ollut varsinainen ongelma, ainakaan sillä tasolla millaiseksi se oli demonisoitu. Suurempi ongelma oli, etteivät kaupunkisuunnittelijat osanneet suunnitella elinvoimaista kaupunkia – autoilla tai ilman. Kaupunkien ongelmat olivat autojen ongelmia monimutkaisempia. Jacobs kuvitteli modernisaation hahmottelemien totaalisten kaupunkiutopioiden sijaan monimuotoisia, kaupunkia, joiden tärkeimpänä näyteikkunana oli eloisa katu.¹⁸⁰

On oikeutettua kysyä, oliko Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen yhteydessä tuotetut liikenneverkko-suunnitelmat erilaisine vaihtoehtoisine toteutustapoineen edes määritelmien mukaisia kaupunkiutopioita? Vai olivatko ne sittenkin arvovapaa yritys keksiä mahdollisimman toimiva ratkaisu pääkaupunkiseutua uhanneeseen liikenneongelmaan? Wilbur Smith & Associatesin tuottamien aikaisempien julkaisujen perusteella taustalla piili myös ajatus sopivimmasta kaupunkiliikkumisen muodosta.¹⁸¹ Janne Viitamies kutsuu väitöskirjassaan liikennetutkimusta utopiaksi, Johanna Hankonen kuvaa Smith & Polvisen tavoitelleen moottoritiekaupunkia.

Liikennetutkimuksessa tehtyjen valintojen taustalla vaikutti ajatus siitä, että yksilöllä on mahdollisuus valita kaupungissa kulkutapansa, oli se sitten auto tai julkinen liikenne. Tämän, ideologisen valinnan pohjalta suunnittelijat lähtivät kehittämään liikennejärjestelmää kauas tulevaisuuteen, vuoden 2000 Helsingille. Se, jos mikä, on kuviteltua kaupunkia.

¹⁸⁰ Jacobs 1961, 7; 448.

¹⁸¹ Wilbur Smith & Associates oli 1960-luvun alussa julkaissut teoksen *Future Highways and Urban Growth* (1961), jossa kuvattiin moottoriteitä tulevaisuuden liikennöintimuotona.

3. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus ja sen tulokset

”Työn tekijät lienevät kysyneet itseltään ja me kysymme nyt toisiltamme, miten lopputulos sai sen muodon ja ne ratkaisut? Tutkimushan oli hyvä ja perusteellinen, ennusteet vuodelle 2000 pitävät harvinaisen tarkasti paikkaansa, tilaajapuolen terävä kärki oli työtä valvomassa ja sitä hyväksymässä. Siis miten? Onko työn teettäjiillä vastuu lopputuloksen sisällöstä vai onko se yksin konsultin heiniä? Ja ketkä olivat vastuussa? Tuttuja virkamiesnimiä meille sen ajan ihmisille. Aarne Ervi, Reino Castrén, Väinö Skogström, Väinö Suonio, Antti Koivu, Pentti Lehtomäki, Kaj Nyman, Antero Aarvala, Lars Hedman.”¹⁸²

-Pentti Murole

Tässä luvussa keskityn kuvaamaan Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta ja siinä saavutettuja tuloksia. Analyysissäni olen hyödyntänyt Wilbur Smith & Associatesin sekä insinööritoimisto Pentti Polvisen käyttämää loppuraporttia, sekä heidän Helsingin kaupungille vuonna 1965 toimittamaa tarjouspyyntöään. Tutkimuksen esittely on tutkielmani kannalta keskeistä sen merkityksen ymmärtämiseksi omassa aikakaudessaan.

En ole omalta taustaltani pätevä arvioimaan tutkimuksessa käytettyä metodologiaa kovin seikkaperäisesti. Tulkintoja tehdessäni saattaisin asettaa tutkimuksen epäedulliseen valoon. En ole myöskään, Pentti Murolea mukaillen, ”sen ajan ihmisiä.” Kokoamani havainnot ovat paljon velkaa tutkimuskirjallisuudessa tehdyille havainnoille. Havaintojaan loppuraportista on kirjannut myös Murole itse teoksessaan *Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi!* (2012). hänen muistiinpanonomaiset tulkinnat ovat toimineet apuna omien havaintojeni suhteuttamisessa. Ensisijaisesti niitä on kuitenkin tulkittava valveutuneena aikalaiskokemuksena.

¹⁸² Murole 2012, 139.

Johanna Hankosen väitöstudiumuksessa Smith & Polvisen liikennetutkimuksen päätavoitteeksi on tulkittu sujuvan autoliikenteen mahdollistaminen. Siinä sivussa hän näki tutkimuksen tukeneen kahta myöhemmin toteutunutta ilmiötä: aluekeskusten toteutumista sekä metron rakentamista.¹⁸³ Timo Herrasen HKL:n historiikissa vuodelta 1988 liikennetutkimus kehystetään parannetuksi versioksi 1950-luvun vastaavista. Keskeisinä uusina tekijöinä hän kuvaa yksityisautoilun kasvun huomioimisen ja sitä kautta liikenneväylien suurentamisen.¹⁸⁴

Koko HSL -alueen historiaa hahmottelevassa teoksessaan *Viisi minuuttia seuraavan lähtöön* (2016) Tapio Tolmunen nostaa esille tutkimuksessa esitetyn ehdotuksen 60 kilometrin metroradan rakentamisesta. Toisaalta hän mainitsee myös raitiotieverkoston lakkauttamisen sekä vesialueiden ja puistojen päällä kulkevat moottoritiet ja kadut.¹⁸⁵ Janne Viitamies on tulkinnut tutkimuksen olleen ennen kaikkea hahmotelma siitä, mihin Helsingin liikennesuunnittelu oli matkalla 1960-luvulla, ellei suunnittelun suuntaa muutettaisi yksityisautoilua huomioivammaksi. Viitamies toteaa Helsingin liikennesuunnittelun toimineen ennen liikennetutkimusta vapaan autoistumisoikeuden pohjalta. Tämä näyttäytyi muun muassa kortteleiden läpi vedettyinä uusina väylinä.¹⁸⁶

Yhteistä liikennetutkimuksesta tutkimuskirjallisuudessa ja aikalaisarvioissa on, että liikennetutkimuksen ansiot pääkaupunkiseudun liikenteen nykytilan arvioinnissa tunnustetaan. Liikennetutkimusta varten tehty kattava haastattelutiedon keruu ja sen käsittely tietokoneiden avulla oli jotain, mitä Suomessa ei aikaisemmin oltu nähty. Ongelmiin päästään, kun arvioidaan liikennetutkimuksen datan pohjalta tehtyjä Smith & Polvisen tekemiä ehdotuksia tulevaisuuden liikennejärjestelmästä vuosille 1980 ja 2000. neljäsataasivuisen tiiliskiven kondensoiminen muutamaan sivuun ei tee tutkimuksen kattavuudelle oikeutta. Tämän luvun nostot tutkimuksesta ovat pakon sanelemana – ja lukijan säästämiseksi – keskeisimpiä poimintoja.

¹⁸³ Hankonen 1994, 318.

¹⁸⁴ Herranen 1988, 245.

¹⁸⁵ Tolmunen 2016, 537–538. Kiinnostavana sivuhuomiona Tolmunen ei ole valinnut kuvaa keskustan moottoritiekaduista tekstin oheen, vaan siinä näytetään tutkimuksessa hahmoteltua 60 kilometrin metroverkkoa.

¹⁸⁶ Viitamies 2016, 94–95.

3.1. Smith & Polvisen tarjousesitys ja uudet tietotekniset menetelmät

Ennen urakkasopimuksen allekirjoittamista Smith & Polvinen oli toimittanut esityksen Helsingin kaupungin liikennesuunnitelman ja ennusteen suorittamiseksi.¹⁸⁷ Esityksessä yhtiöt vastaavat Helsingin kaupungin esittämän tarjouskutsun kohtiin, minkä ohella siinä käydään tarkemmin läpi metodologiaa, jolla tutkimus on tarkoitus suorittaa. Tutkimuksen läpivienti on vaiheistettu kahteen osaan, jotka myöhemmin tulisivat muodostumaan samankaltaisiksi kuin yritysten tuottamassa loppuraportissa: ensimmäisessä osassa Smith & Polvinen tarjoutuvat kehittämään *tarkoituksenmukaisen liikenteen yleissuunnitelman, joka vastaisi alueen tulevia tarpeita ja niveltäisi yleisen liikenneverkon kehittämissuunnitelmiin*. Toisessa osiossa luvattaisiin laatia rakennuspiirustukset yleissuunnitelmaan kuuluvista teistä.¹⁸⁸ Esityksessä luvataan lisäksi osoittaa *ne ulkopuoliset alueet, jotka ovat lisäämässä Helsingin liikenneongelmia*.¹⁸⁹

Omissa referensseissään Wilbur Smith & Associatesilla on tarjota kattava portfolio työsuoritteista Yhdysvalloissa¹⁹⁰ sekä viitteitä useiden länsimaisten kaupunkien liikennejärjestelmien suunnittelusta:

”Useille eri kokoisille kaupunkialueille on tehty samantapaisia laajoja liikenne- ja tiesuunnitelmia kuin nyt Helsingille tarvittava. Tällaisia suuria alueita ovat olleet esim. Baltimore (Maryland), Boston (Massachusetts – vain tutkimukset), Lontoo (Englanti), Birmingham (Englannin Läntinen Keskimaa), Salt Lake City (Utah), Melbourne (Australia), Hobart (Australia – Tasmania), Miami (Florida – vain analyysit ja suunnittelu), Phoenix (Arizona), St. Louis (Missouri), Kansas City (Missouri), Knoxville (Tennessee), Nashville (Tennessee), Charlotte (Pohj.-Karolina), Norfolk (Virginia), Richmond (Virginia), Albuquerque (Uusi Meksiko), Oklahoma City

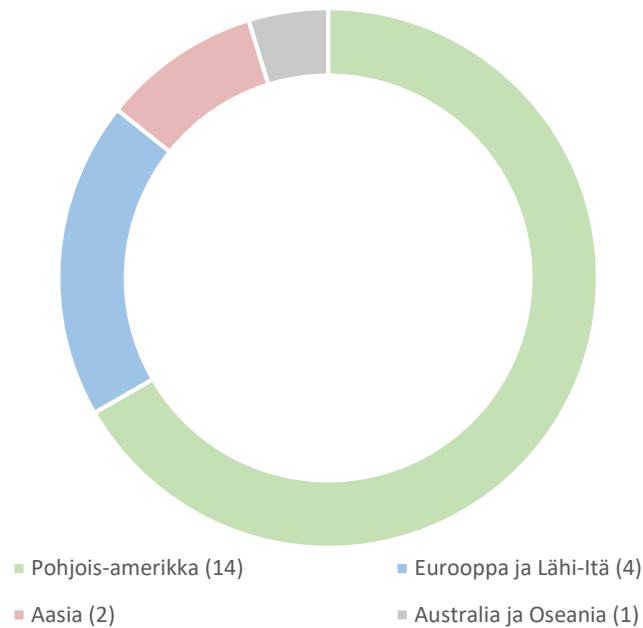
¹⁸⁷ Valitettavasti kaupunginarkistossa on säilytetty ainoastaan Smith & Polvisen esitys eikä kilpailevia ehdotuksia.

¹⁸⁸ Wilbur Smith and Associates Consulting Engineers & Insinööritoimisto Pentti Polvinen SNIL: Esitys Helsingin kaupungin liikenne-ennusteen ja suunnitelman tekemiseksi 1965, 3–4. Fa:6, HKA.

¹⁸⁹ emt.

¹⁹⁰ Esimerkkeinä mainitaan ”yli 100 paikallista itsehallintoyhdyskuntaa” sekä USA:n yleisten teiden virasto.

(Oklahoma), Bombay (Intia), Ateena (Kreikka), Columbo (Ceylon) ja Tel Aviv (Israel).”¹⁹¹



Kuva 2: Smith & Polvisen tarjousesityksessä mainitut kaupungit maanosittain. Yhtiö oli tehnyt liikennetutkimuksia pääosin yhdysvaltalaisissa kaupungeissa, mutta kokemusta oli kertynyt hieman myös Euroopasta ja Aasiasta.

Tutkimuksen lähdemateriaalin yhtiöt aikovat tehdä itse suorittamalla kotihaastatteluja tutkimusalueen kotitalouksiin, joista aikakaudella käytettiin käsitettä ruokakunta. Haastattelujen otoksen Wilbur Smith & Associates kertoo aiemmissa tutkimuksissaan saaneensa äänestysluetteloista. Yhdysvalloissa yhtiö on käyttänyt myös sähkömittari- ja omaisuusveroluetteloita. Erityishuomiota yhtiöt kertovat kiinnittävänsä siihen, että otoksessa on mukana riittävästi autollisia talouksia, koska he lukevat Suomen vähäisen autokannan maihin.¹⁹²

Ruokakuntahaastattelujen, joita arvioidaan tehtävän noin 12 000, avulla yhtiöiden tarkoituksena olisi selvittää:

¹⁹¹ Wilbur Smith and Associates Consulting Engineers & Insinööritoimisto Pentti Polvinen SNIL: Esitys Helsingin kaupungin liikenne-ennusteen ja suunnitelman tekemiseksi 1965, 3—4. Fa:6, HKA.

¹⁹² Smith & Polvisen esityksessä kerrotaan äänestysluetteloita käytetyn Lontoon ja Länsi-Keskimaan liikennetutkimuksissa Englannissa. Helsingin haastatteluotoksen jälkeen yhtiö jättää esitysvaiheessa lähteen avoimeksi.

- a) alueen asukkaiden alueen sisällä tekemien matkojen lähtöpiste – päämäärä -malli (origin destination pattern)
- b) erityyppisistä talouksista kullakin matkustusmuodolla (mode of travel) eri tarkoituksissa tehtyjen matkojen keskimäärät ja
- c) matkojen tekemisen ja mitattavissa olevien sosiologisten tekijöiden väliset suhteet¹⁹³

Smith & Polvisen suunnitelma muistuttaa rakenteeltaan paljon 1950-luvulla Yhdysvalloissa yleistynyttä nelivaiheista liikennetutkimusta, jonka ensimmäiset tulikokeet nähtiin Detroitin (1953) ja Chicagon liikennetutkimusten yhteydessä. Nelivaiheisessa tutkimuksessa rakenteessa liikennettä tutkitaan seuraavien tekijöiden avulla:

- trip generation (how many trips will be made)
- trip distribution (where will they go)
- modal split (what mode will be used)
- trip assignment (what route will be taken)¹⁹⁴

Behrens hahmottelee 1950- ja 1960-luvun aikakaudeksi, jolloin liikennesuunnittelussa korostui tietokoneiden käyttö ja ratkaisuna liikenneongelman hoitoon oli usein moottoriteiden rakentaminen. Liikenteen kehitystä uskottiin olevan mahdollista ennustaa hyvinkin pitkälle ajalle kotitalouksien nykyisten toimintamallien ja liikennetottumusten perusteella. Maankäytön ja liikenteen katsottiin lisäksi olevan erillisiä tekijöitä, joiden toimintaa olisi mahdollista ennustaa toisistaan riippumatta.¹⁹⁵

Behrensin ja Kanen hahmottelemaan liikennesuunnittelun suureen linjaan peilaten Smith & Polvisen kysymyksenasettelu vaikuttaisi edustavan pääpiirteiltään aikakaudelle tyypillistä tapaa tutkia kaupungin liikennejärjestelmää. Tosin heidän tekemänsä määrittelyn vastaisesti Helsingin kaupungin liikennetutkimuksessa oli huomioitu maankäyttö yhtenä muuttujista. Tutkimus oli siis metodiikaltaan jo hieman

¹⁹³ emt.

¹⁹⁴ Behrens & Kane 2002.

¹⁹⁵ Behrens & Kane 2002. 1960-lukua seurasi liikennesuunnittelussa aikakausi, jonka aikana tietokoneperusteiset suunnittelutavat kyseenalaistettiin. Behrens toteaa artikkelissa kritiikkiä esiintyneen jo 1960-luvun puolivälistä alkaen, sen kuitenkin voimistuen vasta 1970-luvulla.

kehittyneempää. Tutkimuksen valmisteluvaiheessa asiaa selvittelemään perustettiin muun muassa oma jaos.¹⁹⁶

Smith & Polvinen korostavat tutkimustarjouksessaan aikakaudelle tyypillisesti modernia tietotekniikkaa hyödynnettävän suuressa määrin tutkimuksen toteutuksessa:

”Tietojen alustava käsittely suoritettaisiin haluttaessa paikallisilla tietokoneilla. Liikennemallin kehittäminen ja liikenteen jakaminen vaatisivat suurta tietokonetta, jollaista ei ole saatavilla Helsingissä. Tämän tyyppisiä tietokoneita on saatavissa sekä Lontoossa, että USA:ssa ja Wilbur Smith and Associates -toiminimen henkilökunta on perehtynyt niiden käyttöön. Lontoossa on helposti saatavissa täydellinen sarja Amerikan yleisten teiden viraston tämän tyyppisiä tutkimuksia varten kehittämiä tietokoneen ohjelmia, samoin on saatavissa Wilbur Smith and Associates -toiminimen erityistarkoitukseen tekemiä ohjelmia. Kaikkia näitä saadaan maksutta.”¹⁹⁷

Tutkimustyön aikana monia laskennallisesti vaativampia tehtäviä suoritettiin Tukholmassa, minkä ohella tutkimusaikataulun myöhästyessä Wilbur Smith & Associatesin Lontoon toimiston tietokoneet ja työntekijät valjastettiin liikennetutkimuksen käyttöön.¹⁹⁸

Tutkimuksessa oli tavoitteena vertailun avulla *testata kaksi aivan erilaista käsitystä siitä mikä olisi paras ratkaisu tulevaisuuden liikenteen asettamiin pulmiin, julkisen ja yksityisen liikenteen vaatimusten saattamiseksi tasapainoon sekä samoin testata vaihtoehtoiset muodot tulevaisuuden tieverkoksi, johon kuulusivat moottoritiet, joille pääsy olisi kontrolloitu.* Yhteensä Smith & Polvinen tarjoutuu tuottamaan neljä vaihtoehtoista mallia Helsingin kaupunkiseudun tulevaisuuden liikenneverkosta.¹⁹⁹

Pohjois-amerikkalaisten referenssien painottuminen ei anna koko kuvaa Smith & Polvisen tarjousesityksestä. Projektissa mukana olevan Insinööritoimisto Pentti Polvisen roolia on korostettu viittaamalla insinööritoimiston tekemiin tutkimuksiin Mikkelin

¹⁹⁶ Ks. Luku 4.

¹⁹⁷ Wilbur Smith and Associates Consulting Engineers & Insinööritoimisto Pentti Polvinen SNIL: Esitys Helsingin kaupungin liikenne-ennusteen ja suunnitelman tekemiseksi 1965. Fa:6, HKA.

¹⁹⁸ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 53/1967 25.7.1967. Fa:7, HKA.

¹⁹⁹ Wilbur Smith and Associates Consulting Engineers & Insinööritoimisto Pentti Polvinen SNIL: Esitys Helsingin kaupungin liikenne-ennusteen ja suunnitelman tekemiseksi 1965. Fa:6, HKA.

alueella. Selvästi Wilbur Smith Associatesin toimistossa kirjoitetussa tarjousesityksessä Polvisen toimistoon viitataan tuttavalliseen sävyyn:

”Tiedättekkin todennäköisesti hyvin Pentti Polvisen insinööritoimiston pätevyyden. Tämä vuonna 1961 perustettu toimisto on tehnyt Suomessa huomattavan määrän suunnittelututkimuksia mm. Mikkelissä, Jyväskylässä, Hyvinkäällä, Oulussa, Kuopiossa, Imatralla, Savonlinnassa ja Keravalla.”²⁰⁰

Henkilökunnaksi Smith & Polvinen lupaa lähettää joukon erittäin *kokenutta avainhenkilökuntaa* minkä ohella työn eri vaiheisiin on luvattu lähettää *erilaisia spesialisteja*.²⁰¹ Smith & Polvisen esittämä tarjousesitys liikennetutkimuksen suorittamisesta näyttäytyy seikkaperäisenä. Wilbur Smith & Associatesin esittämät kansainväliset referenssit, Lontoon alueen liikennetutkimuksesta lähtien, yhdistettynä Pentti Polvisen paikallistuntemukseen lienee näyttäytynyt kuntapäätäjien näkökulmasta pätevänä ratkaisutapana Helsingin liikenneongelmaan. Esitykseen sisältyneen lupauksen Helsingin liikenteen uudelleenjärjestelyistä on ollut tarjoustekstin perusteella helppo uskoa, ainakin ajallisesta etäisyydestä tulkittuna.

3.2. Loppuraportti ja sen yksilönvapauteen perustuva ideologia

”Helsingin seudun asutuksen ja taloudellisten toimintojen lisääntyminen sekä henkilöauton aiheuttaman aikaisempaa suuremman liikkumistarpeen yhteisvaikutus, liikenteen nopea kasvu, on antanut aiheen tässä esitettävän tutkimuksen laatimiselle.”²⁰²

Marraskuussa 1968 liikennetutkimuskomitea julkaisi loppuraporttinsa kahdessa osassa. Tutkimus jaettiin kahteen, smaragdinvihreään kovakantiseen kirjaan. Ensimmäisessä

²⁰⁰ Wilbur Smith and Associates Consulting Engineers & Insinööritoimisto Pentti Polvinen SNIL: Esitys Helsingin kaupungin liikenne-ennusteen ja suunnitelman tekemiseksi 1965, 25. Fa:6, HKA.

²⁰¹ emt.

²⁰² Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus Osa I, esipuhe.

osassa käsiteltiin tutkimuksen tulokset siten, että toiseen osaan oli sijoitettu tarkat piirrokset ehdotetuista moottoriteistä ja moottorikaduista. Kahteentoista lukuun jakautunut tutkimus lomittui siten, että ensimmäiset viisi lukua käytettiin pääkaupunkiseudun nykytilan kuvaamiseen, kolme lukua oli varattu liikenneennustemallien esittelyyn ja viimeisessä neljässä luvussa esiteltiin ja vertailtiin ennusteiden pohjalta tuotettuja liikenneverkkoja.

Tutkimuksen esipuheessa todetaan ehdotetun, 850 kilometriä pitkän tieverkon olevan tasapainossa, koska kulkutavan valinta olisi vapaata. Tämä estää esipuheen mukaan tieliikenteen ruuhkautumisen. Liikennetutkimuskomitean kirjoittamassa esipuheessa puolestaan kuvataan tutkimuksen etenemisprosessia, sekä tilaajan ja suunnittelijan projektiin liittyviä vastuita. Lopuksi todetaan liikennetutkimuksen arvo perustutkimuksena, todetaan tutkimuksen olevan *hyvä perusta sekä herätteenantaja* sekä siirrytään odottamaan jatkotutkimuksia.

”Edellä olevan mukaisesti tilaajan asettamien elinten tehtävänä ei ole ollut esim. määritellä, mikä sopimuksissa vaadituista liikennejärjestelmistä on otettava pohjaksi laadittaessa kaupunkiseudun tulevan tieverkon yleissuunnitelmia. Niin liikennetutkimuskomitea kuin sen alainen työryhmä ovat varsin hyvin selvillä siitä, ettei raportissa mainittuja eri liikennejärjestelmien välisiä vertailueroja voida pitää niin suurina eikä niin kiistattomina, että toteuttamispäätöstä tehtäessä valinta ilman muuta kohdistuisi suunnittelijan suositteluun järjestelmään.”²⁰³

Pentti Murole tulkitsee esipuheiden kuvastavan maankäyttösuunnittelun ja liikennesuunnittelun koordinaation olleen vähäistä. Murole lukee, ehkä hieman havaintojaan värittäenkin, tilaajaorganisaation olevan tyrmistyneitä suunnittelijan esittelemistä vaihtoehtoista. Samassa yhteydessä hän toteaa suunnittelijan jääneen yksin – pääosin ammattitaidottomuuttaan.²⁰⁴

Johanna Hankonen nostaa väitöstutkimuksessaan esille, Marjatta Rahikaisen tutkimukseen viitaten, että jalankulkijat mainitaan liikennemuotona ainoastaan

²⁰³ emt.

²⁰⁴ Murole 2012, 139. Murole on muotoillut asian seuraavasti: ”Tilaajan esipuheesta näkyy jo tässä vaiheessa vetäytyminen. Raportissa esitetyt suunnitelmat eivät vastaa tilaajan yleistä tahtoa. Suunnittelija on jätetty yksin. Aiheettako? Ei! Ammattitaidottomuuttaanko? Kyllä!”

liikenteen häiriötekijöinä raitiovaunujen, liikenneruuhkien ja rinnakkaispysäköinnin kanssa. Erityisesti nostetaan esille sivun 89 kuvaaja kantakaupungin alueelta.²⁰⁵ Marjatta Rahikainen käsitteli kaupunkisuunnitteluviraston omassa julkaisussa noin viisitoista vuotta sen julkaisusta, liikennetutkimuksen puutteita jalankulun huomioidessa, todeten ensimmäisen kantakaupungin jalankuluttotumuksia selvittävän tutkimuksen valmistuttua vasta vuonna 1970.²⁰⁶



Kuva 3: Liikennetutkimuksen sivulla 89 esiteltiin Helsingin kantakaupungin liikennettä häiritsevät paikat pistekohtaisesti. Liikennemuotojen erottamista korostavan ajattelutavan mukaisesti raideliikenne ja jalankulku ymmärrettiin autoliikenteen esteetöntä virtausta estävinä tekijöinä. Jalankulku painottui tutkimuksen mukaan Helsingin rautatieaseman ja Aleksanterinkadun ympäristöön.

Ratkaisuna liikennetutkimuksessa tarjotaan liikennemuotojen erottamista:

"Niemen alueelle saapuva liikennemäärä on hyvin suuri. Nykyisen katuverkon välityskyvyn vajavaisuudesta johtuen tapahtuu siinä ylikuormittumista ja liikenteen ruuhkautumista. Jalankulku-, raitiovaunu-,

²⁰⁵ Hankonen 1994, 318.

²⁰⁶ Rahikainen 1985, 81.

linja-auto, ja henkilöautoliikenne sekä eräissä tapauksissa myös rautatieliikenne häiritsevät huomattavasti toisiaan, koska niitä ei ole erotettu riittävän tehokkaasti.”²⁰⁷

Lähtökohtaisesti liikennetutkimus ei ole poikkeus edustamassaan tulkinnassa katuliikenteen järjestämisestä. 1950-luvulta lähtien liikenneturvallisuusnäkökohtiin perustuen moottori- ja jalankulkuliikenteen erottaminen nähtiin perusteltuna. Taustalla oli Ruotsista omaksuttu liikenteen Scaft-malli²⁰⁸ Helsinginkin kaltaisessa kaupungissa liikennekuolemat olivat yleisiä. Janne Viitamies kirjoittaa esimerkiksi Kaivokadulla tapahtuneen vuosittain onnettomuuksia, joissa jalankulkija menetti henkensä.²⁰⁹ Liikennetutkimukseen tehtyjen selvitysten mukaan 800 ihmistä oli menehtynyt liikenneonnettomuuksissa vuosina 1950–1966 onnettomuusmäärien kasvaessa 170 prosentilla. Liikennemuotojen erotteluun on uskottu erittäin vahvasti, sillä kulkutapojen sekoittuminen johtaa tutkijoiden näkemyksen mukaan *väistämättä liikenneonnettomuuksiin.*²¹⁰

Helsingin kaupunkiseudun liikenteen palvelutasoa kuvatessa suositeltavat standardit on lainattu Yhdysvaltain *National Committee on Urban Transportation*:ilta. Tutkimuksen tuloksena on havaittu, että Helsingin niemen alueen tieverkko ei täytä näitä standardeja, sillä alueen teille asetettuun 50 kilometrin nopeuteen päästään harvoin, varsinkaan ruuhka-aikana.²¹¹ Liikennetutkimuksessa käytetty tapa hahmottaa liikenteen palvelutaso oli kahdeksanportainen. Tämän tutkielman osalta tarpeellista on esitellä korkein palvelutaso A sekä alin palvelutaso F:

Palvelutaso A vallitsee silloin, kun liikenne virtaa esteettömästi, liikennemäärät ovat pieniä ja nopeudet korkeita. Liikennetiheys on pieni ja ajonopeuden määräävät oma tahto, nopeusrajoitukset ja ajoradan rakenteelliset ominaisuudet. Muiden ajoneuvojen aiheuttamia ajotavan

²⁰⁷ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 86.

²⁰⁸ Jalkanen et al. 2017, 22-23; 247. SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) oli Göteborgissa, Chalmersin teknisessä korkeakoulussa kehitetty yhdyskuntasuunnitelumalli, johon kuului muun muassa liikennemuotojen erottelu liikenneturvallisuusnäkökohtiin perustuen. Mallin sovellutuksia ovat olleet muun muassa Itä-Pasilan alue Helsingissä sekä Lappeenrannan keskusta-alue.

²⁰⁹ Viitamies 2016, 51.

²¹⁰ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 72.

²¹¹ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, osa I, 64–67. Palvelutason tärkeimmäksi mittariksi raportissa määritellään ajoaika.

rajoituksia on vähän tai ei lainkaan, ja ajajat voivat käyttää haluamiaan nopeuksia mahdollisten nopeusrajoitusten ollessa hyvin pieniä.

Palvelutason F liikennevirta on häiriytynyt, nopeudet ovat alhaisia ja liikennemäärä on pienempi kuin kapasiteetti. Nämä olosuhteet johtuvat yleensä jonkin liikenneväyläesteen aiheuttamista pysähtyneistä autojonoista. Tällaisilla väylän osilla ajoneuvot joutuvat pysähtymään huipputunnin aikana. Nopeudet ovat erittäin alhaisia ja liikenteen tukkeumat voivat aiheuttaa jopa pitkäaikaisia pysähdyksiä. Äärimmäisissä tapauksissa liikennenopeudet alenevat nolnaan.²¹²

1960-luvun liikennesuunnittelulle oli tyypillistä ajatella, että autoliikenteen on päästävä liikkumaan kaupunkikeskustassakin kovalla vauhdilla. Ajattelu eroaa tutkielman kirjoitusajankohdan aikana vallalla olevasta, Jan Gehlin ajatuksista lähtöisin olevasta suunnitteluparadigmasta, jonka mukaan autoliikenteen olisi hyvä liikkua keskusta-alueilla alennettua ajonopeutta.²¹³

Liikennetutkimuksen johdantotekstissä rakennetaan tieteellisten käytäntöjen mukaisesti narratiivi pääkaupunkiseudun aluetta aiemmin koskettaneista liikennetutkimuksista. Eroavaisuutena aiempiin tutkimuksiin nostetaan esille erityisesti yksilöliikenteen huomiointi. Ennen 1930-lukua tehdyt suunnitelmat, kuten esimerkiksi Jungin ja Saarisen 1910-luvun yleiskaavat, näyttävät suunnittelijatahojen näkökulmasta luvattoman yksipuolisina. Suunnittelijat löytävät puutteita myös toisen maailmansodan jälkeen tehdyistä tutkimuksista, minkä ohella liikennejärjestelmän katsotaan jääneen heitteille yhteiskunnan huomion keskittyessä asutustoimintaan.²¹⁴

Lisäksi tutkimuksessa kerrataan tutkimusta edeltävät autoliikenteen kasvuluvut: autojen määrä oli 2.8 -kertaistunut vuosina 1956—1965. Tutkimuksen tulevaisuudenskenaario näyttäytyy selväpiirteisenä:

²¹² Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 363.

²¹³ Viitames 2016, 50.

²¹⁴ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 1-4. ”Vasta 1930-luvun alussa alettiin kiinnittää erikoista huomiota yksilöllisen liikenteen tarpeisiin. Tutkimuksessa kritisoidaan myös vuonna 1946 tehtyä *Helsingin paikallisliikenne tulevaisuudessa* -tutkimusta olemattomasta yksityisliikenteen huomioimisesta.

”Tapahtunut kehitys osoittaa, että Helsingin pääkadut tulevat pian tukkeutumaan täydelleen, ellei ryhdytä voimakkaisiin parannustoimenpiteisiin.”²¹⁵

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus asemoituu eräänlaiseksi antiteesiksi Helsingissä aiemmin tehtyihin liikennetutkimuksiin verrattuna: koska aiemmat tutkimukset eivät olleet ottaneet huomioon yksilöllisen autoliikenteen tarpeita, tässä tutkimuksessa se tehtäisiin. Näin tutkimus paikkaisi aukon Helsingin liikennetutkimuksellisessa historiassa.

Raportin myöhempinäkin aikoina kehuja saanut osa, nykyisen tieliikenneverkon inventointi, on kattava. Tutkimuksessa on mitattu liikennevälineittäin matkanopeuksia, kuorma-auto- ja taksimatkoja ja ne on esitetty diagrammeissa ja karttakuvissa. Myös kantakaupungin pysäköintiolosuhteet oli selvitetty kattavasti. Tiedot liikenteen nykytilan kuvaukseen oli hankittu kolme kuukautta kestäneillä kotitalouksiin tehdyillä haastatteluilla. Tutkimusta varten haastateltiin 13 669 kotitaloutta, näistä 7 446 kotitaloudessa ei ollut haastatteluhetkellä henkilöautoa. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää pääkaupunkiseudun asukkaiden matkustustottumuksia ja tehdä näiden tottumusten pohjalta ennusteita tulevasta toiminnasta.²¹⁶

Nykytilanteen kuvauksesta Johanna Hankonen on nostanut ostosmatkan käsitteen, jonka hän on tulkinnut Helsingin olosuhteisiin vieraaksi, suoraan yhdysvaltalaisista olosuhteista siirretyksi. Ostosmatkalla tarkoitettiin liikennevälineellä tehtyä kauppamatkaa, joiden osuus oli tutkimuksen pienempi eurooppalaisissa kaupungeissa, verrattaessa amerikkalaisiin kaupunkeihin.²¹⁷

²¹⁵ emt.

²¹⁶ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 337–341.

²¹⁷ Hankonen 1994, 318.

kulutus kasvoi määrällisesti eniten sen kolminkertaistuessa aiempaan verrattuna. Liikkumiseen kohdistuvan kulutuksen kasvu oli osa vapaa-ajan rahankäytön muutosta: autoilun ohella suomalaiset alkoivat käyttää 1950-luvulta lähtien enemmän rahaa turismiin ja ravintoloihin perinteisempien kulttuuripalveluiden, kuten kirjojen ja elokuvalippujen, osuuden pienentyessä.²¹⁹ Useammalla suomalaisella oli varaa oman auton hankintaan ja tulevaisuudessa Smith & Polvinen arvioivat, jälkikäteen katsottuna oikeasuuntaisesti, että yhä useammalla olisi varaa autoiluun panostamiseen. Tässä suhteessa pääkaupunkiseutu seuraisi muita länsimaisia kaupunkialueita.

3.3. Ensin Melbourne, sitten Nashville - C-verkko vastaan D-verkko

Liikennetutkimukseen kuului viisi vaihtoehtoista tulevaisuuden liikenneverkkoa.

- O-verkko, johon oli yhdistetty sekä julkisen liikenteen että yksilöllisen liikenteen verkot. Liikkuja saisi itse valita mitä hän näistä verkoista käyttää.
- A-verkko, jossa painotettiin yksilöllistä liikennettä.
- B-verkko, jossa paino oli julkisella liikenteellä.
- C-verkko, jossa A- ja B-verkkojen kuormitukset oli tasapainotettu
- D-verkko, jolla testattiin henkilöauton käytölle asetettujen rajoitusten eräitä tärkeimpiä vaikutuksia.

Liikennetutkimus tarjosi siten useamman utopian tulevaisuuden Helsingistä. Ensimmäisessä utopiassa (O) käytössä olisi rajattomasti resursseja, jolloin voitaisiin rakentaa kattavasti sekä yksityistä, että julkista liikennettä palvelevat liikenneverkot vuoteen 2000 mennessä. Herranen tiivistää asian toteamalla vaihtoehto O:n kustannuksiksi arvioidun 5 145 miljoonaa markkaa, kun ehdotetun vaihtoehto C:n

²¹⁹ Jokinen ja Saaristo 2006, 148.

kustannukset olisivat olleet 4 417 miljoonaa markkaa.²²⁰ Nykyrahassa liikenneverkko C:n hinta vastaisi noin 6,7 miljoonaa euroa.²²¹

Mukana liikennetutkimuskomitean työryhmässä ollut Kaj Nyman tiivisti liikenneverkko C:n edut seuraavasti Helsingin Sanomiin 30. tammikuuta 1969 kirjoittamassaan tekstissä:

”Suunnittelutoimisto suosittelee C-verkon asettamista suurkaupunkialueen liikenteen jatkokehittelyn pohjaksi. C-verkko on toimiston mukaan muita vaihtoehtoja parempi seuraavissa suhteissa: Verkko on muuntuva (ruutuverkko), sen kapasiteettia voidaan kohottaa myös vuoden 2000 jälkeen, se sallii vapaan kulkutavan valinnan ja siis vapaan yksilöllisen kulkuvälineen käytön seudun kaikissa osissa, mikä merkitsee korkeaa tuottavuutta.”²²²

Vaihtoehdot A ja B painottivat ääriaitoja: Ensimmäisessä tulevaisuuden liikkujat kulkisivat pääasiassa henkilöautoliikennettä palvelevia kulkuväyliä pitkin ja toisessa pääkaupunkiseudun liikenne järjestettäisiin julkisen liikenteen ehdoilla.

Aikaisempi tutkimuskirjallisuus on tiivistänyt liikennetutkimuksen tulevaisuuden liikenneverkot kahden ehdotuksen, liikenneverkko C:n ja liikenneverkko D:n väliseksi kamppailuksi. Liikenneverkko D:ssä Helsingin kaupunkiseudun liikenteessä olisi painottunut raideliikenteen ratkaisut, kun taas vaihtoehto C, jota Smith & Polvinen lopulta päätyi suosittamaan, painottui enemmän moottoritieväyliin ja henkilöautoiluun kulkumuotona. Hankonen tiivistää liikenneverkko C:n päätyneen voittajaksi, koska moottoritieihin perustuva verkko olisi joustavampi maankäyttöön liittyvissä muutostilanteissa.²²³ Timo Herranen, joka tarkastelee liikennetutkimusta HKL:n historiikissa joukkoliikenteen näkökulmasta, arvioi tätä arvovalintaa kriittisesti, koska vertailussa vaihtoehto D jäi vain muutaman prosentin jälkeen voittaneesta liikenneverkosta.²²⁴

²²⁰ Herranen 1988, 244.

²²¹ Suomen pankin rahanarvolaskurin mukaan.

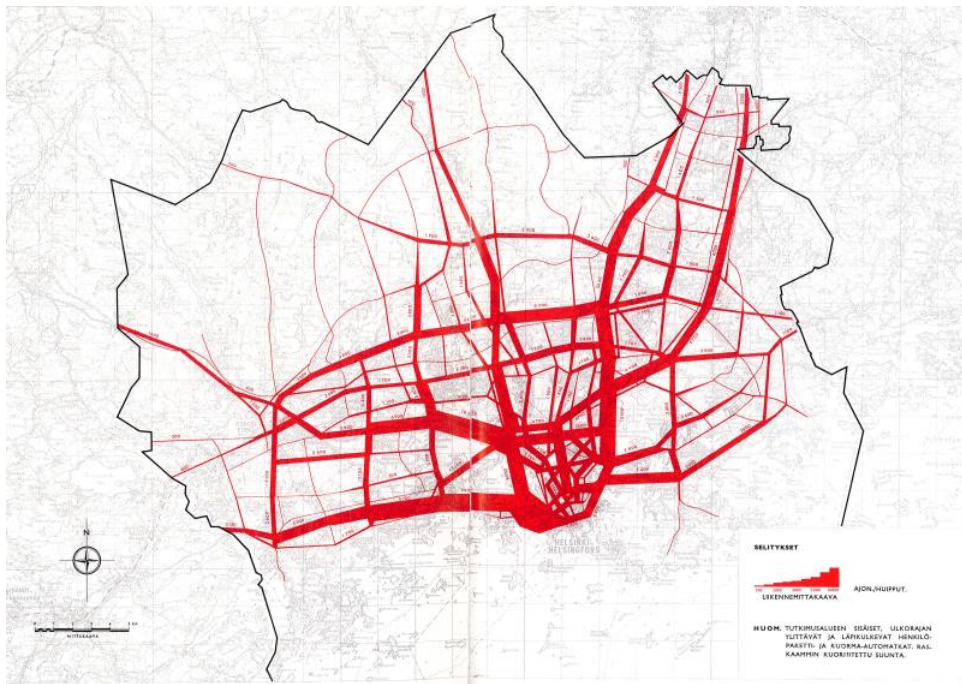
²²² HS 30.01.1969, Helsingin seutu etsii tulevaisuuttaan.

²²³ Hankonen 1994, 319.

²²⁴ Herranen 1988, 246.

Julkisen liikenneverkon osalta vaihtoehdot C ja D olivat identtisiä. Molemmat olivat varanneet 821 kilometriä julkiselle liikenteelle. Verkossa C yksityisteiden määrä oli 845 ja verkossa D 834 kilometriä. Ero pohjautui siihen, että liikenneverkko C:ssä kulkutavan valinta olisi vapaata. Tähän perustui myös Helsingin kantakaupungin alueelle C-vaihtoehdossa varattu lähes kaksinkertainen pysäköintipaikkojen määrä ²²⁵ Tutkimusraportissa esiintyvien muotoilujen perusteella D-verkko näyttäytyy tulkintani mukaan ennemminkin C-verkon päätelmiä tukevana ajatusharjoituksena. Tätä tukevat myös liikennetutkimuskomitean työryhmän pöytäkirjat, joiden mukaan liikennetutkimusta toteuttaneilla Smith & Polvisella ei ollut resursseja toteuttaa täysimääräisesti kuin yksi liikenneverkko, ja sekin pitkän kiistelyn jälkeen.²²⁶

Verkkoja testattiin kuormittamalla niitä liikenteellä. Tässä vertailussa kantakaupungilla erot tiivistyivät siihen, että vaihtoehto C:ssä kantakaupungin alueelle rakennettiin moottoriteitä oletetun tarpeen mukaan, kun taas D:ssä liikennettä kantakaupungin alueelle rajoitettiin.²²⁷

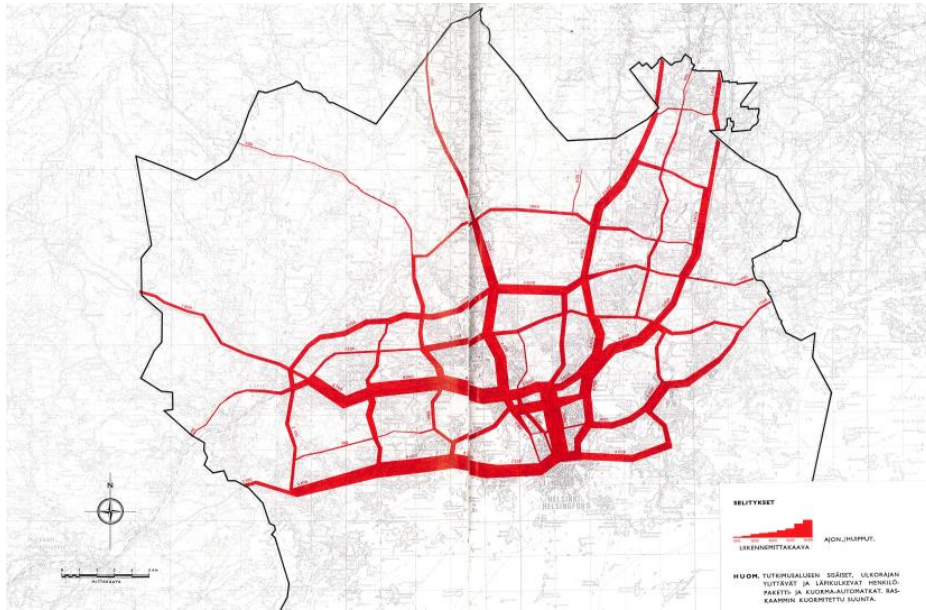


Kuva 5: Liikenneverkko C:n henkilöautoväylien kuormituskyky vuonna 2000. Liikenneverkossa on mahdollistettu mahdollisimman tehokas pääsy henkilöautolla Helsingin kantakaupungin alueelle. Erittäisen korkea välityskyky on asetettu kantakaupungin länsipuolen väylille.

²²⁵ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa 1, 243. C: 38 700, D: 68 000.

²²⁶ Ks. luvut 4 ja 5.

²²⁷ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa 1, 269.



Kuva 6: Liikenneverkko D:n henkilöautoväylien kuormitusharjoitus. Liikennetutkimukseen sisältyi luotujen vuoden 2000 liikenneverkkojen kuormittuminen ruuhka-aikana. Liikenneverkko C kykeni välittämään henkilöliikennettä lähes 12 000 henkilön verran ruuhkatuntina D:n välityskyvyn jäädessä hieman alle kymmenen tuhannen. Liikenneverkko D:n julkisen liikenteen verkko oli puolestaan laajempi.

Liikenneverkkojen arvosteluperiaatteiksi asetettiin tuottavuus, suorituskyky, yhteiskunnalle aiheutuneet vaikutukset sekä rahoitusnäkökohdat (tässä järjestyksessä). Painoarvo näille tekijöille asetettiin seuraavasti: 30 – 25 – 20 – 25. Kun järjestelmät asetettiin suunnittelijan mukaiseen vertailuun, sai C-järjestelmä 445 vertailupistettä, D-järjestelmän jäädessä 435 pisteeseen. Johanna Hankonen kirjoittaa tuottavuutena ymmärretyn aikasäästöjen ja vähentyneiden käyttökustannusten suhteen palvelun parantamisen aiheuttamiin kustannuksiin. Suorituskyvyn Hankonen toteaa perustuneen normeihin, joita ei ole missään tutkimuksen yhteydessä ilmaistu.²²⁸

Nykypäivän kulttuurista katse kiinnittyy yhteiskunnalle aiheutuneisiin vaikutuksiin. Kategoria koostui kahdeksasta alaosasta, joihin kuuluivat muun muassa asutusten siirrot, melu ja pakokaasut sekä rakentamisesta aiheutuvat haitat. Tutkimuksessa ymmärrettiin maisemanäkökohdat: olisi huomioitava erityisesti rakennettavien väylien ulkonäkö ja autoilijoille avautuvat näköalat. Tutkimuksessa todetaan väylien rikkovan asuntoalueiden yhtenäisyyttä, mutta toisaalta niiden katsottiin piirtävän selväpiirteiset rajat asuntoalueille. Eräänä tärkeänä hyötynä suunnittelijat pitävät sosiaalisen

²²⁸ Hankonen 1994, 319.

kanssakäymisen kasvamista autoilun lisääntymisen myötä.²²⁹ Liikenneverkko D sai C:tä huonommat pisteet sosiaalisen kanssakäymisen osalta, koska yksityisautoilua oli rajoitettu. Työpaikkojen kehityksen osalta C sai yli kaksinkertaiset pisteet D:hen verrattuna.

**VAIHTOEHTOISTEN LIIKENNEJÄRJESTELMIEN YHTEISKUNNALLE AIHEUTTAMIEN
VAIKUTUSTEN MUKAINEN LUOKITTELU**

V. 2000

OSATEKIJÄ	PAINO	OSAPISTEET					ARVOSTELUPISTEET				
		»O»	»A»	»B»	»C»	»D»	»O»	»A»	»B»	»C»	»D»
Yl. taloudellinen hyöty	30	3	2	1	5	4	90	60	30	150	120
Työpaikat	25	4	3	1	5	2	100	75	25	125	50
Väliaikaiset haitat	5	3	5	4	1	2	15	25	20	5	10
Asutuksen siirrot	5	4	5	3	1	2	20	25	15	5	10
Asuntoalueiden yhtenäisyys	10	4	3	5	1	2	40	30	50	10	20
Maisemanäkökohdat	10	1	2	3	4	5	10	20	30	40	50
Melu ja pakokaasut	10	4	1	5	2	3	40	10	50	20	30
Sosiaal. kanssakäyminen	5	3	2	4	5	1	15	10	20	25	5
YHTEENSÄ	100	26	23	26	24	21	330	255	240	380	295

LÄHDE: Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus.

Kuva 7: Smith & Polvisen tekemässä vertailussa liikenneverkko C:n taloudelliset ja työpaikkoihin liittyvät hyödyt olivat huomattavasti liikenneverkko D:tä suuremmat. D voitti C:n muun muassa maisemasekä meluseikkoja verratessa.

Liikennetutkimuksen esitystavassa korostuu Boyerin hahmotteleman panoraamakaupungin mukainen lintuperspektiivin hyödyntäminen. Liikenneverkkoa on tarkasteltu erittäin laajalta alueelta, jolloin tutkimuksen yhteyteen ei ole tuotettu kuvastoa siitä, miltä rakennetut väylät tosiasiallisesti kaupunkitilassa näyttäisivät. Sama lintuperspektiivistä otettu kuva kantakaupungin moottoritie-ehdotuksesta näytettiin kuvana myös Helsingin Sanomien, Uuden Suomen, Hufvudstadsbladetin ja Ilta-Sanomien artikkeleissa. Vasta muutamaa päivää myöhemmin julkisuuteen tuotiin kuva, jossa esitettiin tulkinta Eteläväylän muovaamasta eteläisestä Helsingistä.²³⁰

C-verkkoa kuvatessa on nähtävissä, että autoistuminen tulkittiin aikakaudella, ja Smith-Polvisen raportissa, trendiksi, joka eteni vääjäämättömästi eteenpäin. Liikenneverkko C:n hypoteesina on, että vuoden 1980 Helsinki muistuttaa liikennemääriltään

²²⁹ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 271.

²³⁰ Katso luku 5.

Melbournea ²³¹ ja Brisbanea. ²³² Vuoteen 2000 mennessä Helsinki kehittyisi liikennejärjestelmältään Nashvillen²³³ tai Salt Lake Cityn²³⁴ kaltaiseksi kaupungiksi.²³⁵ Kuorma-autojen tulevaisuuden määrää ennustettaessa oletettiin kuorma-autojen määrän kasvaessa suhteessa kansantulon kasvuun. Reaalikasvuksi oletettiin vuosille 1966—1980 3.9 % ja vuosille 1980—2000 2.9 %. Arvio perustui vuosina 1950-1959 Yhdysvalloissa esiintyneeseen talouskasvuun.²³⁶

Tulevaisuuden ja talouskasvun ennustaminen on kivuliaan hankalaa, mutta tämä muuttuja liikennetutkimuksessa osui kohtuullisen hyvin oikeaan. Suomen bruttokansantuotteen toteutunut kasvuprosentti oli keskimäärin vuosina 1966—1980 4,0 prosenttia ja 2,8 prosenttia vuosina 1980-2000.²³⁷ Vertailtaessa vaihtoehtoisia liikenneverkkoja toisiinsa lähtökohdat olivat samat kuin amerikkalaisissa liikennetutkimuksissa.²³⁸ Autoistumisen ennustetaan etenevän tutkimusalueella siten, että kun tutkimuksen aloitusvuonna kotitalouksista 28 prosentilla on auto, vuonna 2000 tämä lukema olisi 80 prosenttia.²³⁹ Nämäkin lukemat vastaavat Euroopan unionin toteutuneita keskiarvolukemia vuonna 2000.²⁴⁰ Smith & Polvisen tutkimuksen liikenneennustuksellinen osuus oli siten vähintäänkin hyvällä tasolla.

Pertti Mustonen kirjoittaa tutkimuksen pohjana olleen väkilukuennusteen menneen pahasti pieleen. Helsingin väkilukuennusteeksi vuodelle 2000 asetettiin kompromissina 650 000 asukasta, korkein ehdotettu luku oli 712 000. Smith & Polvinen olisivat Mustosen haastatteleman Heikki Salmivaaran mukaan olleet tätäkin konservatiivisempia. Toteutunut väkiluku vuonna 2000 oli 551 000.²⁴¹

Liikennetutkimuskomitean sisäisissä muistioissa Wilbur Smith & Associatesin Gerald Wood oli todennut, ettei USA:n tai muiden maiden kehityskulkua kannattaisi seurata

²³¹ 1,68 matkaa/hlö

²³² 1,70 matkaa/hlö

²³³ 2,29 matkaa/hlö

²³⁴ 2,56 matkaa/hlö

²³⁵ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 208.

²³⁶ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 220.

²³⁷ Tiedot: Maailmanpankki. Tarkistettu 20.4.2018. Smith & Polvisen tutkimuksessa on käytetty käsitettä kansantulo, mikä ei ole täysin vertailukelpoinen nykyisin ymmärretyn bruttokansantuotteen ja sen kasvun kanssa. Tämän tutkimuksen tarkoituksiin riittävän kuvan se kuitenkin riittää antamaan.

²³⁸ Hankonen 1994, 319.

²³⁹ Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 223.

²⁴⁰ Ojala 2003, 27.

²⁴¹ Lähde: Helsingin seudun aluesarjat.

suoraan, vaan niitä täytyisi tulkita varoittavana esimerkkinä. Näistä huomioista huolimatta Smith & Polvinen päätyi käytännössä suorittamaan vapaan kulkutavan mukaan piirrettyä liikennejärjestelmää, jossa myös Helsingin niemelle olisi päästävä liikennöimään mahdollisimman vapaasti henkilöautolla. Miten tällaiseen ehdotukseen oli päädytty?

4. Liikennetutkimuskomitean työryhmä: Viivästyksiä puolin toisin – vuodesta 1966 alkuvuoteen 1967

”Toimikunnan ehdotuksesta kaupunginhallitus päätti, että kaupungin toimesta suoritetaan liikennetutkimus kokonaisliikennesuunnitelman aikaansaamiseksi kaupungin aluetta varten ja siten, että suunnitelmaan kuuluu myös kaupungin alueelle rakennettavien moottoriteiden liikenne- ja yleissuunnittelu. Samalla kaupunginhallitus päätti asettaa 3-jäsenisen toimikunnan valmistelemaan ja tekemään kaupunginhallitukselle ehdotuksen ao. toiminimen kanssa liikennetutkimuksesta ja -suunnitelmasta tehtäväksi sopimukseksi sekä huolehtimaan tutkimuksen ja suunnittelutyön johtamisesta ja valvomisesta.”²⁴²

4.1. Aluksi: aineistosta ja sen tulkinnasta

Seuraavissa kahdessa luvussa kuvaan käytettävissä olevan lähdeaineiston avulla Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen käytännön toteutusta. Lähteet asettavat joitakin haasteita toiminnan kuvaukselle, joskin arvioisin komitean kaupunginarkiston jälkeensä jättämän aineiston riittävän yleiskuvan luomiseen. Liikennetutkimustyötä valvovan liikennetutkimustoimikunnan työryhmän aineisto on tutkimuksen valmistelun osalta parhaiten säilynyt. Helsingin kaupunginarkistosta löytyy aikaväliltä 12.1.1966—19.12.1967 73 pöytäkirjaa esityslistoineen, joissa seurataan liikennetutkimuksen käytännön toteutusta. Aineistossa on lisäksi Smith & Polvisen työryhmälle lähettämiä kirjeitä ja muistioita samalta ajalta.

²⁴² Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1965, 220–221.

Olen valinnut esitystavaksi kronologisen muodon. Aineistosta muodostunut narratiivi perustuu tutkimuskysymykseeni, jossa pyrin selvittämään, miten tutkimusta valmisteltiin. Samalla pohdin työstä tehtyjen havaintojen avulla, miksi tutkimus ei edennyt kaupungin päätöksentekoeleimissä. Subjektiivisesti valitsemisani havainnoissa korostuvat kuvaukset projektin yhteydessä tehdystä yhteistyöstä – tai sen puutteesta. Kronologinen esitystapa osoittaa, miten monitahokas työurakka liikennetutkimuksen taakse kätkeytyy. Toivon valmistelutyön näin näyttävätyvän ainutlaatuisena prosessina, joka ajautui valinnan tienhaaraan useaan otteeseen. Valintojen, joita tehtiin ajan, käytettävissä olevan rahoituksen ja pahimmillaan tiedon puutteesta.

István Szijártó kirjoittaa italialaisen Giovanni Levin tulkinneen mikrohistoriallisen tarkastelutavan tutkimusotteena, jossa tietty tapahtumakulku otetaan mikroskoopin alle, jolloin toiveena on hahmottaa tutkimuskohteesta joitakin aikaisemmassa tutkimuksessa huomiotta jääneitä asioita.²⁴³ Tähän pyrin seuraavissa kahdessa luvussa. Samassa yhteydessä Szijártó nostaa esille Siegfried Kracauerin mikrohistorian tarkasteluun kohdistuvan kritiikin: yksittäisestä tapahtumakulusta ei voitaisi hänen mukaansa hahmotella historiallisen makrotason kehityskulkuja. Tässä mielessä tutkielmani asettuu eri linjoille, kuten Juhani Myllyn artikkeliin vedoten johdannossa totesin. Asiasta kirjoittaa myös Szijártó: hänen mukaansa yleistysten etsiminen yksittäisestä tapahtumasta estää tutkimuksen leimaamisen ”triviaaliksi” historiaksi.²⁴⁴

Työryhmän käyttö tutkimustyön koordinoinnissa perustui Smith & Polvisen omaan ehdotukseen. Heidän toimittamassaan tarjousehdotuksessa todetaan suunnittelijan ja tilaajaorganisaation välissä toimineen työryhmän osoittautuneen hyödylliseksi aikaisemmissa tutkimustapauksissa.²⁴⁵ Konsultin käyttö perustui Laura Kolben tulkinnan mukaan siihen, että Helsingistä puuttui oma liikennesuunnittelun organisaatio.²⁴⁶ Yhdyskuntasuunnittelun kentällä 1960-luvulla toiminut Pertti Murole on muistellut, että liikennetutkimuksessa käytetyt metodit tunnettiin Suomessa, mutta niitä ei varsinaisesti osattu käyttää.²⁴⁷ Kaupunkisuunnitteluviraston omassa historiakertomuksessa liikennetutkimus puolestaan nähdään helsinkiläisen liikennesuunnittelutyön jatkumoon

²⁴³ Szijártó 2013, 20.

²⁴⁴ Szijártó 2013, 32.

²⁴⁵ Ehdotus Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen toteuttamiseksi, helmikuu 1965. Fa:6 HKA.

²⁴⁶ Kolbe 2002, 226.

²⁴⁷ Hankonen 1994, 322.

kuuluvana, tosin metodiikaltaan aikakauden helsinkiläistä liikennetutkimusta korkeatasoisempaan työnä.²⁴⁸

Tutkimustyöni kannalta haasteellista on, että kaupunkiseudun liikennetutkimus julkaistiin marraskuussa 1968. Käyttämäni lähdeaineisto ei kykene vastaamaan siihen, millaista liikennetutkimuksen jatkotyö oli julkaisua edeltävinä kuukausina. Julkisiin lähteisiin perustuen on hankala pohtia, onko Helsingin Sanomien tutkimuksen julkaisun yhteydessä esitetystä väitteestä julkaisun viivyttämisestä kuntavaalien yli perää.²⁴⁹

Itse liikennetutkimuskomitean – taho jolle työryhmä oli vastuussa – aineistoa on vuosina talletettu kaupunginarkistoon ainoastaan kolmentoista kokouksen verran. Pöytäkirjoja ei ole allekirjoitettu vaan ne ovat ilmiselvästi käyttökopioita. Tutkijan päälle lankeava vastuu korostuu: valvonta-asiakirjojen pohjalta tehtävät johtopäätökset ovat rajallisia. Arkistossa säilyneet Smith & Polvisen toimistossa työskennelleen Gerald Woodin työryhmälle lähettämät kirjeet toisaalta antavat äänen suunnittelijapuolelle. Helsingin kaupunkia ja muita kaupunkiseudun kuntia kriittisestikin suomiva kirjeenvaihto riitti osoittamaan, että aineistosta ei seulontavaiheessa ole siivottu sivuun kaupungin näkökulmasta epäedulliselta vaikuttavaa aineistoa.²⁵⁰

Käytän historiankirjoituksen konventioihin kuuluvaa ”todellisuusefektia” nostamalla aineistosta esiin sitaatteja. Anu Korhonen kirjoittaa historioitsijan joutuvan sitaattien valinnassa eettisen valinnan eteen: kenen äänellä hän antaa menneisyyden puhua?²⁵¹ Havaitsin tutkimusprosessin aikana Smith & Polvisen ääntä esiin tuovien sitaattien nousevan laajasta aineistossa kimalteleviksi kultajyviksi, koska yhtiön ääntä on aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa kuvattu melko vähän. Tämän vuoksi on mahdollista, mutta ei toivottavaa, että niiden käytön suhteen esiintyy ylipainotusta.

Valvonta-aineiston käyttämisen etuna on sen tarjoama mahdollisuus tarkastella työprosessin etenemistä. Vastaavaa tietoa olisi hankala saavuttaa viisikymmentä vuotta myöhemmin teemahaastatteluilla – tukiaineistona ne tosin olisivat olleet hyödyksi. Asiakirjoissa kuvattu välillä raadollisestikin Smith & Polvisen vaikeuksia pysyä

²⁴⁸ Mustonen 2010, 237.

²⁴⁹ HS 18.11.1968, Tuhoisa Eteläväylä.

²⁵⁰ Asiasta ei koskaan voi mennä täyteen takuuseen, mutta tutkimustehtäväni kannalta katsoin Smith & Polviselle kuuluvaa aineistoa löytyvän riittävästi.

²⁵¹ Korhonen 2005, 65–66.

aikataulussa ja toimittaa aineistoa ymmärrettävästi sanallistetussa muodossa. Asiat esiintyvät ylempään tason pöytäkirjoissa vain viitteellisesti. Sama pätee tilaajaorganisaation vaikeuksiin tuottaa tarvittavaa tilastoaineistoa suunnittelutoimiston käyttöön, mihin viitataan tuskin lainkaan työryhmän tai komitean pöytäkirjoissa. Toisaalta valvonta-aineistossa korostuvat tutkimustyön virheet ja puutteet, onnistumisia ei ole välttämättä ollut tarpeellista kirjata pöytäkirjaan.

Lähteisiin liittyvä puute on, ettei Pentti Polvisen insinööritoimiston toiminnasta ole löytynyt käytettävissä olevia lähteitä. Wilbur Smith & Associatesin osalta arkistojen tilanne on tuntematon. Vuonna 1952 perustettu yritys on 2011 alkaen kuulunut osaksi CDM Smith²⁵² -nimistä yhdysvaltalaisista konsulttiorganisaatiota. Yhtiön arkistoihin perehtyminen ei ollut tämän tutkimuksen puitteissa taloudellisesti mahdollista.

Kiinnostukseni valvonta-aineiston käyttöön herätti Harry Schulmanin *Helsingin historia vuodesta 1945 osa 2* -teoksessa tekemä tulkinta liikennetutkimuksen käytännön työn etenemisestä:

”Tutkimusta teki kansainvälinen konsultti suurella rutiinilla, aivan kuin kehitysmaassa. Johtoryhmässä tie- ja vesirakennushallituksen Väinö Suonio ja Helsingin kaupungin liikennelaitoksen Reino Castrén taisivat olla niitä harvoja paikallisia, jotka ymmärsivät, kuinka suuren murroksen keskellä oltiin. Molemmat huolehtivat osaltaan, että sekä autoliikenne että metro saivat ennustelaskelmissa paljon liikennettä.”²⁵³

Pekka Ryttilä arvioi Suomen Tieyhdistyksen havainneen tutkimuksen aikana ”mihin oltiin menossa”, minkä vuoksi TVH tuotti tutkimuksen *Suomen tieverkko vuonna 2000*, jonka ehdotukset olivat Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta lievempiä.²⁵⁴ Muutama kuukausi liikennetutkimuksen valmistumisen jälkeen, Kaj Nyman kuvasi tutkimuksen etenemistä omasta näkökulmastaan Helsingin Sanomissa julkaisemassaan asiantuntijakirjoituksessa. Nyman kirjoittaa TVH:n asettaneen vaatimukseksi, että suunnittelu kohdistuu vuoteen 2000, koska viraston omat ennusteet näyttivät

²⁵² CDM Smith.com: History.

²⁵³ Schulman 2000, 53.

²⁵⁴ Ryttilä 2017, 27.

autokannan saavuttavan silloin maksimitasonsa. Nyman piti kirjoituksessa näin pitkälle kohdistuvaa suunnittelua liian epävarmana.

”Kun tutkimus pantiin käyntiin, oletti tilaaja, että seudun maankäyttö oli suurin piirtein lukkoon lyöty. Niin ei kuitenkaan osoittautunut olevan. Kunnat eivät voineetkaan päästä yksimielisyyteen ennen kaikkea työpaikkojen jakautumisesta. Ainoastaan Seutukaavaliiton avulla saavutettiin kompromissi (joka ei luonnollisesti tyydytä ketään). TVH yritti saada läpi tutkimuksen laajennuksen hajakeskitetyn maankäyttövaihtoehdon vaikutusten selvittämiseksi, mutta yritys kohtasi vastustusta.”²⁵⁵

Nymanin aikalaistodistus tapahtumien kulusta on toiminut apuna arvioidessani lähdeaineistossa esitettyjen kirjausten painoarvoa. Havaitsin hänen tulkintansa, usko lukija sitä tai ei, vasta muotoiltuani tämän luvun juonellisen rakenteen. Aikalaiskuvaus antoi rohkaisua siitä, etten luultavasti ole tulkinnassani painottanut aivan väärää asioita. Näkökulmaani on perusteltua kritisoida: Mitä arvoa on tutkia virkamiesten viitteellisesti ylläpitämiä kokouspöytäkirjoja? Osaltaan näkökulmani saattaa vahvistaa myyttiä 1960-luvun ”liikennesuunnittelijoiden voimaantunnosta.”²⁵⁶ Toisaalta pyrin kuvauksessani näyttämään ristiriitoja ja valintatilanteita, joihin tutkimustyön edetessä jouduttiin.

4.2. Työryhmän kokoontuminen, tehtävänanto ja pöytäkirjojen rakenne

Metrotoimiston alaisena toimineen liikennetutkimustoimikunnan työryhmä kokoontuu ensimmäisen kerran 12. tammikuuta 1966 asemakaavaosaston tiloissa Helsingin Pantteri -korttelissa, osoitteessa Mariankatu 5. Järjestäytymiskokouksessa Helsingin kaupungin Seppo Sanaksenaho määrätään työskentelemään Pentti Polvisen insinööritoimistossa. Palkkaus on järjestetty siten, että osallistujatahot maksavat itse työryhmään asettamisensa toimihenkilöidensä palkat. Liikennetutkimuskomitea järjestäytyi ensimmäistä kertaa kolmea päivää myöhemmin, tammikuun

²⁵⁵ HS 30.01.1969, Helsingin seutu etsii tulevaisuuttaan.

²⁵⁶ Otsikkona aikakaudelle käyttänyt Kolbe 2002, 231.

viidentenätoista päivänä 1966, lähinnä käytännön asioiden merkeissä. Seuraavan kerran itse liikennetutkimuskomitea kokoontuisi maaliskuun kymmenentenä 1966.²⁵⁷

Kokoustaminen – ja siten paperin tuottaminen – on säilytetty työryhmän vastuulle. Seuraavassa kokouksessa 20. tammikuuta työryhmän jäsenet on kerätty ensimmäistä kertaa kokonaisuudessaan paperille. Työryhmään kuuluivat:

- Yleiskaavapäällikkö Jaakko Kaikkonen (myös puheenjohtaja)
 - ❖ Kaikkonen oli toiminut yleiskaavapäällikkönä vuodesta 1964 lähtien. Hän työskenteli yleiskaavaosastolla kymmenen vuoden ajan, työotteeltaan häntä on kuvattu ”suurpiirteiseksi” ja arvoiltaan vasemmistolaiseksi.²⁵⁸
- Metrotoimiston päällikkö, tekniikan tohtori Reino Castrén
 - ❖ Castrén työskenteli metrotoimiston johdossa vuosina 1956–1968. Toimiston johtoon hän siirtyi HKL:stä, jossa hän oli toiminut teknisenä apulaisjohtajana 1949–1956. Hänen rooliaan liikennetutkimuksen toteuttamisessa kuvataan keskeiseksi.²⁵⁹
- vs. liikennesuunnittelun päällikkö Antti Koivu,
 - ❖ Koivu oli nimitetty kaupunkisuunnitteluvirastoon perustetun liikennesuunnitteluosaston johtoon sen perustamisvuonna 1965. Koivun kollega Heikki Salmivaara on kuvannut häntä lainsäädännön hyvin tuntevaksi, joskin liiallisesti yksityiskohtiin takertuvaksi.²⁶⁰
- yli-insinööri Väinö Suonio (Tie- ja vesirakennushallitus)
 - ❖ Suonio oli aloittanut TVH:ssa toimistopäällikkönä vuonna 1961. Hänen vastuullaan oli Maailmanpankin rahoittama pääteiden rakennusprojekti, mistä hän oli saavuttanut Pertti Mustosen mukaan mainetta hyvänä organisaattorina. Hän siirtyi Helsingin liikennesuunnittelupäälliköksi syyskuussa 1968, eroten kuitenkin jo vuoden kuluttua tehtävästään.²⁶¹
- kauppalaninsinööri Pentti Lehtomäki (Espoon kauppa)
 - ❖ Lehtomäki oli nimetty Espoon kunnallisinsinööriksi vuonna 1957. Hän toimi Espooseen myöhemmin perustetun teknillisen viraston päällikkönä.

²⁵⁷ Liikennetutkimuskomitean kokous 1/1966 15.1.1966. Fa:6, HKA.

²⁵⁸ Mustonen 2010, 51, 236.

²⁵⁹ Herranen 1988; Mustonen 2010, 237–239.

²⁶⁰ Mustonen 2010, 235.

²⁶¹ Mustonen 2010, 235; Kuka kukin on 1978; Lahti 2006, 182.

Lehtomäki työskenteli liikennetutkimuksen jälkeen useissa YTV:n yhteistyöelimissä.²⁶²

- kaavoitusarkkitehti Mikko Mansikka (Helsingin maalaiskunta)
 - ❖ Mansikka työskenteli tehtävässä vuosina 1964—1967. Hänen aikakaudellaan laitettiin alulle muun muassa Koivukylän asuntoalueen rakentaminen. Hän oli siirtynyt maalaiskuntaan perustamansa arkkitehtitoimiston Mansikka-Salonen-Ylinen johdosta.²⁶³
- Mikko Mansikan korvasi vuoden 1968 aikana Kaj Nyman.²⁶⁴

Smith & Polvisen osalta pääosassa kokouksista edustajana toimivat diplomi-insinööri Pentti Polvinen, Erkki Halkola sekä Gerald A Wood. Wood vaikutti tutkimuksen aikaan laajasti pohjoismaisen liikennesuunnittelun kentällä. Johanna Hankonen toteaa hänen luennoineen Insinöörijärjestöjen Liikennetutkimukset ja ennusteet - koulutustilaisuudessa, jossa hän kertoi esimerkiksi tietokonepohjaisten liikennesuunnitteluennusteiden ja maankäytön suunnittelun yhdistämisestä.²⁶⁵ *Yhdyskuntasuunnittelu* -lehdessä referoitiin Woodin luento Tuusulassa järjestetyssä yhteispohjoismaisessa liikennesuunnitteluseminaarissa. Wood selosti tilaisuudessa kotitaloushaastatteluiden metodologiaa ja hän korostaa puheenvuorossaan, että Pohjoismaisten kaupunkien on itse määriteltävä liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet ja sen jälkeen opittava elämään niiden kanssa.²⁶⁶ Pentti Polvisen ääni ei juuri kuulu käyttämässäni aineistossa. Hän oli kuitenkin suomalaisessa liikennesuunnittelukentässä tunnettu insinööri, jonka työnjälkeä oli nähty useassa suomalaiskaupungissa.²⁶⁷

Valvonta-elimien edustus vastasi pääosin tilaajatahoa, minkä ohella työryhmän kokouksissa vieraili verrattain usein Seutukaavaliiton edustaja, joka liikennetutkimuksen tapauksessa oli arkkitehti Lars Hedman.²⁶⁸ Seutukaavaliitolla oli samaan aikaan

²⁶² HS 27.11.2013, Muistokirjoitus: Pentti Lehtomäki 1924-2013.

²⁶³ Pekka Lahden blogi 1.12.2016: Koivukylä-saaga 50 vuotta.

²⁶⁴ Nyman työskenteli myöhemmin Oulun yliopiston yhdyskuntasuunnittelun professorina. Lähde: Kaleva.fi 1.6.2002, Arkkitehtuuria tosinajatteltuna.

²⁶⁵ Hankonen 1994, 336.

²⁶⁶ *Yhdyskuntasuunnittelu* 1/1967.

²⁶⁷ Esimerkiksi vuonna 1968 Polvinen oli laatimassa Jyväskylän tieliikennesuunnitelmaa. ks. HS 28.08.1968, Jyväskylän tieohjelman kustannukset 200 mmk.

²⁶⁸ Lars Hedman aloitti Helsingin Seutukaavaliiton suunnittelupäällikkönä vuonna 1966 ja toimi tehtävässä vuoteen 1969 saakka, jolloin hän siirtyi seutukaavajohtajaksi. Vuonna 1970 hänet nimitettiin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston johtoon. Lähde: Kuka kukin on 1978.

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen kanssa käynnissä oma liikennetutkimus ja liitto valmisteli runkokaavaa. Hedman nousi 1970-luvulla kaupunkisuunnitteluviraston johtoon. Rautatiehallituksen asiantuntijana ryhmässä toimi Heikki Kaila, jonka korvasi myöhemmin Veikko Könönen. Järjestyksessään ensimmäisessä kokouksessa toistetaan liikennetutkimuskomitean työryhmän tehtävät ja valtuudet:

- a) Liikennetutkimuksesta tehdyn sopimuksen edellyttämä yhteistyö ja neuvottelut Suunnittelijan kanssa.
- b) Asiain valmistelu ja esitysten teko liikennetutkimuskomitealle asioista, jotka eivät sisälly työryhmän valtuuksiin.
- c) Liikennetutkimuksesta tehdyn sopimuksen 13§:n tarkoittamien suunnittelijan raporttien hyväksyminen.
- d) Oikeus tehdä tilauksia Suunnittelijan sopimuksen mukaisia tehtäviä varten. Työryhmällä on oikeus antaa sihteerilleen vastaava, mutta markkamäärältään rajoitettu tilausoikeus.
- e) jäljennöksiä lähettäminen liikennetutkimuskomitealle työryhmän pöytäkirjoista, Suunnittelijan jättämistä raporteista sekä komitean pyytämien selvitysten jättäminen komitealle.
- f) Suunnittelijalle sopimuksen mukaan suoritettavien maksujen tarkistaminen siten, että Suunnittelijan suorittama työ vastaa kulloistakin maksusuoritusta.²⁶⁹

Tehtäväkuvaus avaa ikkunan siihen, mitä 73 pöytäkirjaa pitävät sisällään. Pääosassa on liikennetutkimuksen käytännön työn valvominen eivätkä pöytäkirjat sisällä kuvausta kokouksissa käydystä keskusteluista kuin poikkeustapauksissa. Työryhmä on ollut vastuussa esimerkiksi projektin tiedotuksesta ja loppuraportin painatukseen liittyvistä kysymyksistä. Tilailivatpa he ruokakuntahaastattelussa tarvittavia liikennemerkkejäkin.²⁷⁰ Helmikuussa 1966 työryhmä pohtii, mihin järjestykseen tilauksesta vastuullisten kaupunkien vaakunat tulisi sijoittaa ruokakuntahaastatteluun valituille kotitalouksille osoitettuihin kirjeisiin.²⁷¹

²⁶⁹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 1/1966 20.1.1966. Fa:7, HKA.

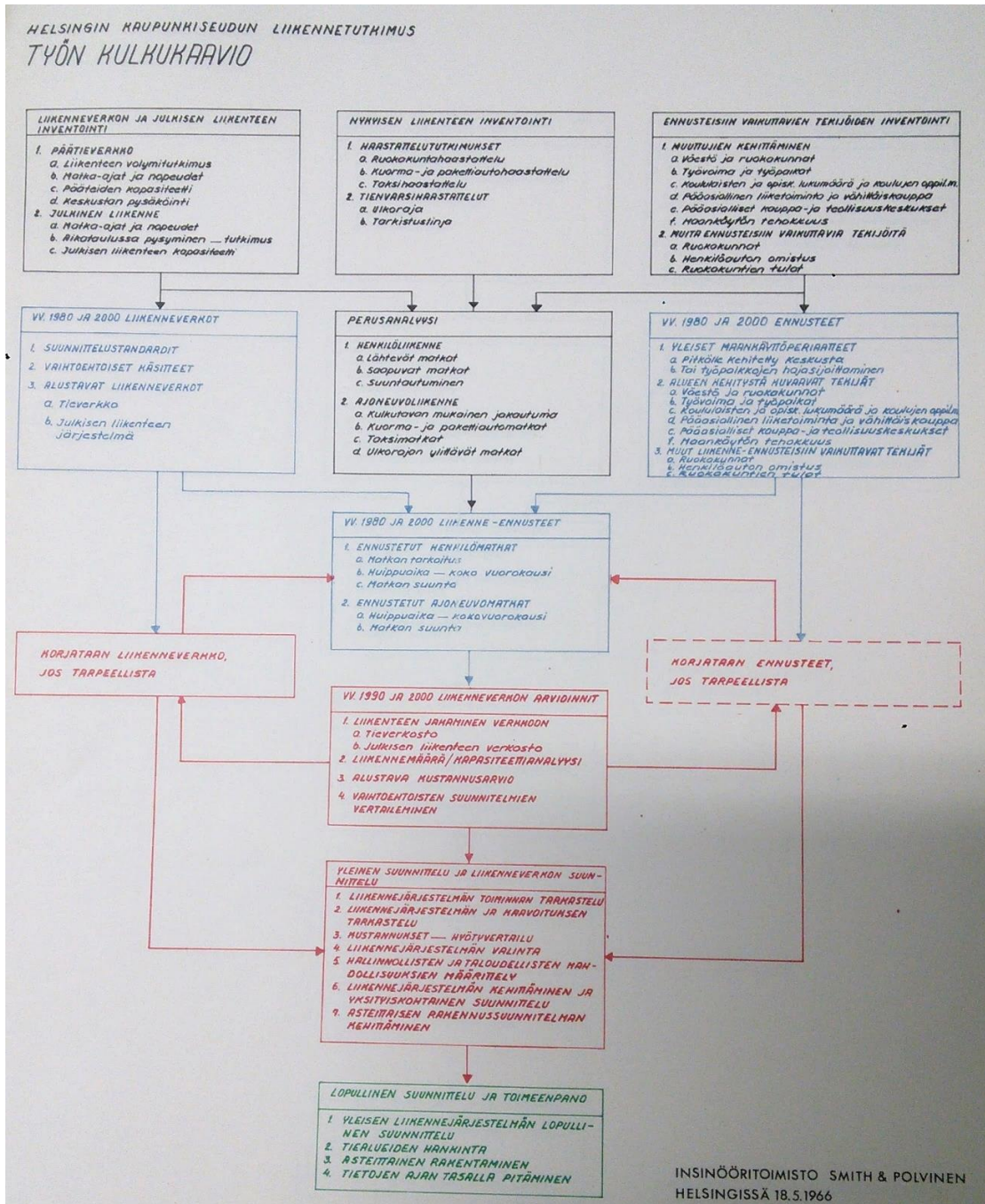
²⁷⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 6/1966 15.3.1966. Fa:7, HKA.

²⁷¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 3/1966.15.2.1966. Fa:7, HKA. Lopulta järjestys oli (vasemmalta oikealle): Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin maalaiskunta.

Sihteerinä toiminut Antero Aarvala on kirjoittanut pöytäkirjat yleisönään Liikennetutkimuskomitean johtohenkilöt, kuten apulaiskaupunginjohtaja Juha Kivistö ja virastopäällikkö Arne Ervi. Koska pöytäkirjat ovat muodostuneet eräänlaiseksi tiedoksiannoiksi suunnittelutoimiston ja tilaajaorganisaation välillä, ei niihin ole sisällytetty kuvausta kokouksissa käydystä keskusteluisällöistä. Tärkeämpää on ollut todentaa projektin eteneminen ja että suunnittelija saa ruokakuntahaastattelut tehtyä sekä maksuerät siirretyksi tililleen. Työryhmä kokoontui arviolta kahden viikon välein valvomaan työn etenemistä.

Aarvala oli työskennellyt metrotoimistossa ennen kaupunkisuunnitteluviraston perustamista. Hän oli käynyt Yhdysvaltain Northwestern Universityssa Fulbright-stipendiaattina, pääaineinaan *City Planning* sekä *Traffic and Transportation*. Liikennetutkimuksen jälkeen, vuonna 1970, Aarvala siirtyi vasta perustettuun Liikenneministeriöön osastopäälliköksi.²⁷² Aarvalan valitsema niukka, voisiko sanoa insinöörimäinen, tyyli hankaloittaa tutkijan mahdollisuuksia tehdä tulkintoja kokoustapahtumista. Onko pöytäkirjassa mainittu keskustelu ollut luonteeltaan vilkasta vai rauhallista? Aarvala ei ole kirjoittanut asiakirjoja yleisönään tulevaisuuden tutkijapolvet vaan hänen esimiehensä. Rivivälit asettavat riskejä ylitulkinnoille, joita olen parhaani mukaan pyrkinyt välttämään.

²⁷² Fulbright.fi, Aiempien stipendiaattien kokemuksia: Antero Aarvala 1960.



Kuva 8: Vuoden 1965 tarjousesityksessä Smith & Polvinen esitti liikennetutkimuksen alkuperäisen kulkukaavion. Työ alkaisi nykyisen pääkaupunkiseudun liikenneverkon inventoinnilla sekä liikenneennusteisiin vaikuttavien tekijöiden hahmottamisella. Perustietojen pohjalta muodostettaisiin ennusteita vuosiin 1980 ja 2000 asti.

4.3. Maankäytöstä ei oltukaan sovittu – viivästysten vuosi 1966

Työryhmän ensimmäisiä tehtäviä on tutkimukseen kuuluvien ruokakuntahaastattelujen käytännön toimien järjestäminen. Kolmannessa kokouksessa sovittiin

ruokakuntahaastattelussa esitetyistä kysymyksistä. Lisäksi saman kokouksen pöytäkirjassa lukitaan tutkimuksesta järjestettävän tiedotustilaisuuden järjestämispäiväksi 24. Helmikuuta 1966.²⁷³ Tiedotustilaisuus on todennäköisesti pidettykin, sillä ainakin Helsingin Sanomat uutisoi liikennetutkimuksesta samoihin aikoihin.²⁷⁴

Samassa yhteydessä päätetään kutsua työryhmään mukaan tarkkailija Seutukaavaliitosta, koska organisaatiolla katsotaan olevan kokemusta aluejakoon liittyvistä toimenpiteistä.²⁷⁵ Aluejaosta käytiin Aarvalan mukaan neuvotteluja kuntatoimijoiden kesken alkuvuoden kokouksissa: Helsingin maalaiskunta ja Espoon kauppala olivat päässeet alustavaan sopuun, mutta Helsinki kävi sisäisiä neuvotteluja liikennesuunnittelu- asemakaavaosaston ja metronsuunnittelutoimiston välillä.²⁷⁶ Oli otettava huomioon muun muassa uusi, päivän huipputunteihin perustuva menetelmä, josta pöytäkirjan mukaan keskusteltiin seuraavassa kokouksessa.²⁷⁷

Liikennetutkimuskomitean työryhmälle maaliskuussa osoitetussa kirjeessä Smith & Polvinen listaa tarvittavat maankäyttö- ja suunnittelutiedot. Näihin lukeutuvat muun muassa ruokakuntien kokonaismäärä, oppilas- ja työntekijämäärät sekä maankäyttö jaettuna pääluokkiin. Tiedot Smith & Polvinen toteaa tarvitsevana kesäkuuhun 1966 mennessä.²⁷⁸

Ruokakuntahaastattelu eli kotitalouksiin kohdistunut kyselytutkimus on ollut 1960-luvulla verrattain uudenaikainen tapa saada tietoa alueen liikkumistottumuksista. Tutkimusmetodin käytön oli mahdollistanut tietokoneiden tekninen kehitys, muutokseen johti liikennetutkimuksessa tapahtunut muutos liikennelaskennasta kohti liikenne-ennusteiden tekoa.²⁷⁹ Kotitalouksiin kohdistuneen puhelimitse ja postikortteja lähettämällä tehdyn haastattelututkimuksen ohella Smith & Polvinen teki tienvarsihaastatteluja autoliikenteen määrän selvittämiseksi. Tienvarsihaastatteluja tehtiin yhteensä 28:ssa eri laskentapistessä Helsingin, Helsingin maalaiskunnan ja

²⁷³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 3/1966 15.2.1966. Fa:7, HKA.

²⁷⁴ HS 25.02.1966, Liikennehaastattelijat vierailemaan koteihin.

²⁷⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 3/1966 15.2.1966. Fa:7, HKA.

²⁷⁶ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 4/1966 22.2.1966. Fa:7, HKA.

²⁷⁷ emt.

²⁷⁸ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 9.3.1966. Fa:6, HKA.

²⁷⁹ Hankonen 1994, 297–302.

Espoon alueilla. Haastatteluja tehtiin aikavälillä 06:00 – 22:00 ja apuna järjestelyissä käytettiin poliiseja.²⁸⁰

Pöytäkirjoista on tulkittavissa, että jalankulkijoita ei liikennetutkimuksessa tulkittu samanarvoisessa asemassa muihin liikennemuotoihin verrattuna. Käsiteltäessä Smith & Polvisen laatimaa ruokakuntahaastattelujen ohjeistusta Aarvala on kirjannut pöytäkirjaan seuraavasti:

*"Työryhmä totesi, että ohjeiden mukaan jalankulkuliikenteestä saadaan selville kokonaismääriä ja että mikäli tarvitaan tietoja esim. Huipputuntin jalankulkijamääristä saadaan selville kokonaismääriä ja että mikäli tarvitaan tietoja esim. Huipputuntin jalankulkijamääristä, ne selvitetään suhteessa julkisen liikenteen matkustajiin."*²⁸¹

Huipputuntien, toisin sanoen aamu- ja iltaruuhkan liikennemäärien tutkiminen tuntuu nykyään melko ymmärrettävältä tavalta selvittää kaupunkiliikenteen muodostumista, mutta vielä 1960-luvun lopulla se oli melko uusi tapa hahmottaa liikennettä. Tutkimusmetodin esikuvia olivat Yhdysvalloissa kehitetyt liikennetutkimukset. Metodiikan uutuudesta kertoo sekin, että Smith & Polvisen täytyi yhteistyössä toimittaa englannista käännetty sanasto tutkimuksen terminologiasta.²⁸² Liikennemäärien laskeminen oli Helsingissä aloitettu jo 1920-luvun lopulla, jolloin autoliikenteen kasvuun alettiin havahtua.²⁸³ Henkilöautoihin liittyvät tiedot tutkimuksen käyttöön hankitaan silloiselta Valtion tietokonekeskukselta, joka oli kerännyt henkilöautojen omistajien nimi- ja osoitetietoja tietokantaansa.²⁸⁴

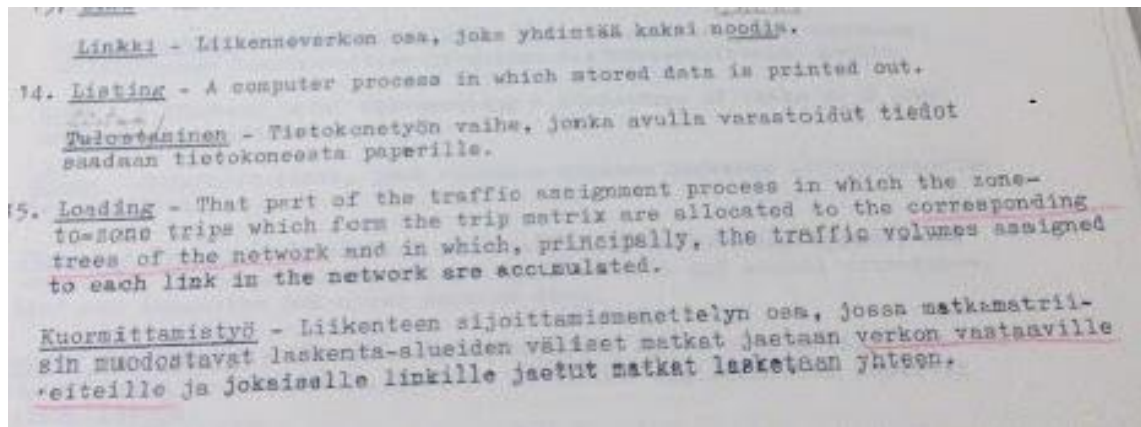
²⁸⁰ Smith & Polvisen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 11.3.1966. Fa:6, HKA.

²⁸¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 5/1966 1.3.1966. Fa:7, HKA.

²⁸² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 15/1966 5.7.1966. Fa:7, HKA.

²⁸³ Herranen 1988, 97. 1920-luvun liikennelaskentoja suoritettiin vuosittain kaksi, jolloin 15 paikassa Helsingin kaupunkialueella laskettiin ohikulkevien hevos- ja moottorivetoisten ajoneuvojen määrä.

²⁸⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 8/1966 5.4.1966. Fa:7, HKA.



Kuva 9: Liikennetutkimusta varten valmistettiin liikennesuunnittelun ammattijargonia avaava sanasto. Sanastossa kuvattiin muun muassa tulostaminen, minkä kerrottiin olevan "tietokonetyön vaihe, jonka avulla varastoidut tiedot saadaan tietokoneesta paperille."

Työn aloittamista hidastuttaa pöytäkirjojen mukaan, että Smith & Polvinen ei ole sovitussa aikataulussa saanut käyttöönsä osaa tutkimuksen käynnistämiseksi tarvittavissa perustiedoista. Projektin todetaan viivästyneen tämän vuoksi muutamalla viikolla, yhtiöille kuuluvia maksueriä ei kuitenkaan päätetä jättää maksamatta. Maaliskuun 10. päivä liikennetutkimuskomitea kokoontui toisen kerran. Kokouksessa sovitaan lopullisesti tutkimuksen suorittamisen kustannuksista siten, että Helsinki maksaisi niistä 70 prosenttia, Espoon kaupunki 17 prosenttia ja Helsingin maalaiskunta 13 prosenttia. Tulkinnan kannalta komitean niukasti kirjailtu pöytäkirja ei anna juuri mahdollisuuksia, mutta ainakin on havaittavissa, että Aarvala on kokouksessa esittänyt työn nykytilanteen komitealle ja se on merkitty tiedoksi.²⁸⁵

Tutkimuksen – ja samalla valvontatyöryhmän työn - edetessä vuoden 1966 aikana havaitaan, että tutkimuksen toteuttamiseksi tarvitaan jonkin verran lisäselvityksiä. Tätä tarkoitusta varten perustetaan jaoksia. Ensimmäinen näistä on tilastotietojen kokoamista ja käsittelyä valmisteleva jaos.²⁸⁶ Myöhemmin toukokuun lopulla syntyvät Helsingin julkisen liikenteen liikenneverkkoa sekä tulevaisuuden liikennesuunnitelmia käsittelevät jaokset.²⁸⁷ Jaostotyöskentely oli Juhana Lahden mukaan aikakauden kaupunkisuunnitteluorganisaatiolle tyypillistä. Jaostopohjalta valmisteltiin Kaupunkisuunnitteluvirastossa muun muassa kiinteistörekisteriä ja lausuntoa

²⁸⁵ Liikennetutkimuskomitean kokous 2/1966 10.3.1966. Fa:7, HKA.

²⁸⁶ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 10/1966 3.5.1966. Fa:7, HKA.

²⁸⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 12/1966 31.5.1966. Fa:7, HKA.

metrosuunnitelmasta. Lahti toteaa liikennesuunnitteluosaston tosin muodostaneen poikkeuksen, sen jakautuessa edelleen todennäköisesti osaston johtoon liittyvien ongelmien vuoksi – neljään eri toimistoon.²⁸⁸

Kesäkuun toinen päivä ylemmän tason liikennetutkimuskomitea kokoontuu kolmannen kerran, 35 minuutin pituiseksi kirjatussa kokouksessa käsitellään valtion osallistumista liikennetutkimuksen kustannuksiin ja Rautatiehallituksen mukaan ottamista itse tutkimukseen.²⁸⁹ Näin työryhmään liittyisi jälleen yksi toimija lisää. Liikennetutkimuskomitealle annetun kuukausiraportin mukaan työryhmä kertoo saaneensa kotitalouksia koskevat haastattelut sekä liikenneverkon inventointia koskevat kenttätööt valmiiksi kesäkuun aikana.²⁹⁰ Kesäkuussa 1966 Smith & Polvinen saa Seutukaavaliitolta luvan käyttää sen teettämän liikennetutkimuksen tietoja, jotta saataisiin kuva laajemmalla alueella pääkaupunkiseudulle matkustavista henkilöistä.²⁹¹

Työryhmän 14. kokouksessa Wilbur Smithin edustaja Wood esitteli vuoden 1980 liikenneverkon luonnoksen, joka oli syntynyt asiaa käsittelevän jaoksen yhteistyönä kesäkuun alkuvuikoina. Luonnoksessa esimerkiksi hahmoteltu 150 kilometriä moottoriteitä.²⁹² Luonnos pöydättiin kaikkiaan kolmessa kokouksessa, kunnes elokuussa päätettiin sitä käsiteltävän yhdessä julkisen liikenteen liikenneverkkoehdotuksen kanssa.²⁹³

Aarvala on kirjannut Wilbur Smith & Associatesin edustajien tehneen lukuisia vierailuja seuraamaan tutkimusta. Näihin kirjauksiin on syytä luottaa, kun tilaajataho on itse ne pöytäkirjaan merkinnyt. Alkuvuoden aikana yhtiön johtoon kuuluva Gerald L. Drake vieraili Helsingissä helmikuun lopulla neuvottelemassa kaupungin kanssa.²⁹⁴ Toukokuun kokouksessa Lontoon liikennetutkimusta vetänyt Robert L. Cox vieraili esittelemässä sikäläisen työn edistymistä. Heinäkuun lopulla oli odotettavissa kolmen työntekijän, mukaan lukien johtaja Wilbur Smithin vierailu Helsinkiin.²⁹⁵

²⁸⁸ Lahti 2006, 182.

²⁸⁹ Liikennetutkimuskomitean kokous 3/1966 2.6.1966. Fa:7, HKA.

²⁹⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 2 6.3.–31.5.1966. Fa:6, HKA.

²⁹¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 13/1966 14.6.1966. Fa:7, HKA.

²⁹² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 14/1966 21.6.1966. Fa:7, HKA.

²⁹³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 16/1966 2.8.1966. Fa:7, HKA.

²⁹⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 4/1966 22.2.1966. Fa:7, HKA.

²⁹⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 13/1966 14.6.1966. Fa:7, HKA.

Syyskuussa 1966 työryhmän jäseneksi kutsutaan Heikki Kaila. Taustalla on Rautatiehallitukselle aiemmin esitetty tiedustelu arvioista vuosien 1980 ja 2000 liikenneverkoista. Myös ruokakuntahaastattelut valmistuivat, ja niiden julkaisemiseksi pohdittiin tiedotustilaisuuden järjestämistä.²⁹⁶ Kokouksessa Helsingin maalaiskunnan edustaja Mikko Mansikka torppasi Smith & Polvisen ehdotuksen kunnan alueelle rakennettavasta metroyhteydestä ja toivoi selvitettävän liikenteen toteuttamista Rautatiehallituksen voimin. Yhteispäätöksellä työryhmä päättyi lopulta metroradan esittämiseen.²⁹⁷ Myöhemmin Valtion rautatiet sitoutuikin Vantaalle rakennettavaan Martinlaakson rataa, kun joukkoliikenteen ratkaisuja pohdittiin yhteistyö- ja paikallisliikennetoimikunnassa vuonna 1968.²⁹⁸ Liikennöinti radalla valmiilla radalla alkoi 1970-luvun puolessavälissä.

Liikennetutkimuskomitealle kerrotaan kolmannessa neljännesvuosiraportissa viivästymisistä haastatteluissa sekä tutkimustyössä. Myöhästymisten syyksi todetaan, ettei kaupunki ole toimittanut tilastotietoja ajoissa Smith & Polviselle. Seutukaavaliiton ja Valtion Rautateiden liittämistä tutkimukseen perustellaan *"kiinteän yhteistyön aikaansaamisella."*²⁹⁹ Jaosten määrä kasvoi jälleen lokakuussa, kun toimialojen ryhmittämistä varten perustettiin oma jaos ja maankäyttöä varten toinen jaos.³⁰⁰ Lokakuun kuudennen kokoukseen sisältyi Smith & Polvisen suunnittelema linja-autoretki, jossa käytiin läpi liikennesuunnitelman toteuttamisen kannalta tärkeimmät paikat. Aarvala on kirjannut reitiksi:

"Mechelininkatu – Paciuksenkatu – Huopalahdentie – Kaupintie – Turuntie – Tenholantie – Pasilan risteysalue – Teollisuuskatu – Kyläsaari – Hakaniemen sillan ja Pitkäsillan seutu – Katajanokan kanava – Merimiehenkatu – Hakaniementori ja Kaisaniemi."³⁰¹

²⁹⁶ Ruokakuntahaastatteluista uutisoitiin lopulta joulukuussa 1966. HS 05.12.1966.

²⁹⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokoukset 17-18/1966. Fa:17, HKA.

²⁹⁸ Kolbe 2002, 236.

²⁹⁹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 3 1.6. – 15.9.1966. Fa:6, HKA.

³⁰⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 20/1966 ja 22/1966. Fa:7, HKA.

³⁰¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 21/1966 6.10.1966. Fa:7, HKA.

On pöytäkirjalähteiden pohjalta mahdotonta arvioida, toteutuiko esitetty linja-autoretki täysimääräisyydessään koskaan, mutta ainakin verrattuna aikakauden karttatietoihin reitti on looginen ja vastaa tutkimusaluetta. Matka mainitaan myös työryhmän neljännesvuosiraportissa kiertokäyntinä suunnittelun kannalta tärkeisiin ja kriittisiin kohteisiin. Eteläisessä kantakaupungissa, seudulla jonne kuuluisa Eteläväylä piirrettiin liikenneverkko C:ssä, linja-auto ei matkan aikana käväise.

Samaisessa raportissa kerrataan työryhmän hyväksyneen Smith & Polvisen esittämät julkisen liikenteen verkot vuosille 1980 ja 2000 jaostotyöskentelyn jälkeen. Maankäyttöä koskevia ennusteita työryhmä raportoi saadun Seutukaavaliitosta, ja väestömäärää, työpaikkoja koskevien tietojen saantia pyritään kiirehtimään. Samassa yhteydessä todetaan Smith & Polvisen saaneen kiinni aiemman 4–6 viikon myöhästymisen aikataulusta.³⁰² Tutkimuksessa mukana olevien tahojen keskinäistä yhteistyöhalukkuutta kuvaa, että eri tahojen teettämien tutkimusten tietoja annetaan muiden tutkimusten käyttöön. Näin päätettiin esimerkiksi, kun asiantuntijana vierailut Holger Östenson Seutukaavaliitosta tiedusteli mahdollisuutta käyttää Liikennetutkimuksen tuloksia Seutukaavaliiton satamatutkimuksessa.³⁰³

Ennustetietojen myöhästymisen takia liikennetutkimus oli ollut myöhässä muutaman viikon, mitä käsiteltiin lokakuun liikennetutkimuskomitean kokouksessa. Myöhästymisen hyväksyttiin, mutta ennustetietojen luovuttamista olisi kiirehdittävä. Samassa kokouksessa käsiteltiin tie- ja vesirakennushallituksen teettämää tutkimusta *Helsingin seudun tieverkko vuonna 2000*, josta lausunnon valmistelemisen työryhmä delegoi liikennetutkimuskomitean työryhmälle.³⁰⁴

Helsingin seudun tieverkko vuonna 2000 oli tutkimus, johon Pekka Ryttilä viittaa Tieyhdistyksen historiikkiin kirjaamassa tulkinnassaan, jossa hän tulkitsee sen vastasuunnitelmana liikennetutkimukselle. Ajallisesti Ryttilän tulkintaa on valvonta-asiakirjojen osalta hankala vahvistaa, minkä osoittaa liikennetutkimuskomitean TVH:n raportista antama lausunto. Valmistellussa lausunnossa TVH:n paperissa tehtyjä huomioita *maankäytön ja sen seurasilmion liikenteen* käyttäytymisestä kehuaan,

³⁰² Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 4 16.9. – 20.10.1966. Fa:6, HKA. Käytin matkareitin vertailuun kartta.hel.fi -palvelusta löytyvää Helsingin opaskarttaa vuodelta 1960.

³⁰³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 24/1966 15.11.1966. Fa:7, HKA

³⁰⁴ Liikennetutkimuskomitean kokous 5/1966 20.10.1966. Fa:7, HKA.

todeten raportin antavan virikkeitä vaihtoehtoisten liikenneverkkojen valmisteluun. Loppukaneettina Jaakko Kaikkosen nimiin merkityssä muistiossa todetaan:

”Työryhmän taholta todettiin toisaalta, ettei TVH:ssa laaditun selvityksen yksityiskohtaiseen tutkimiseen ja arvostelujen esittämiseen tässä vaiheessa ole riittäviä perusteita parhaillaan tehtävän liikennetutkimuksen tulosten puuttuessa.”³⁰⁵

Ennen liikennetutkimuskomitean kokousta Smith & Polvinen oli osoittanut kirjeen liikennetutkimuskomitean työryhmälle, jossa ennustetietojen puuttumista pahoiteltiin paikoin voimakkain sanankääntein.

”Suunnittelija pitää erittäin valitettavana sitä, että jaosto, joka on toiminut kuusi kuukautta, ei ole vielä määritellyt työryhmää tyydyttävää väestön yleistä jakautumista Helsingin, Espoon ja Helsingin maalaiskunnan kesken. Jaostossa oli edustajia kaikista näistä kunnista, joten voidaan olettaa, että työryhmän olisi pitänyt olla tietoinen sen toiminnasta. --

Vaikka liikennetutkimuksen aikataulu on riittävän joustava salliakseen pienehköjä muutoksia, sen joustavuus ei riitä suuriin ja paljon aikaa vieviin muutoksiin tässä vaiheessa. Siinä tapauksessa, että Työryhmä ei voisi tulla yksimieliseksi tulevaisuuden maankäyttötiedoista, ehdottaisin, että niiden valmistelu ja perusteiden esittäminen annettaisiin Suunnittelijalle.

Haluaisin vielä korostaa, että nykyisen sopimuksen mukaan vastuu tulevaisuuden maankäyttötietojen laadinnasta on työryhmän. On myös erittäin tärkeitä, että Suunnittelija saa nämä tiedot ajoissa. Suunnittelijan käsityksen mukaan Liikennetutkimuskomitea edellyttää Suunnittelijan päättävän työnsä ajoissa, joten Suunnittelijan velvollisuus on vaatia Työryhmää toimittamaan tulevaisuuden suunnittelutiedot mahdollisimman pian.”³⁰⁶

Marraskuussa 1966 työryhmä hyväksyi vihdoinkin väkilukuennusteet Helsingin maalaiskunnan ja Espoon alueille. Vuonna 2000 Helsingin maalaiskunnassa ennustettiin asuvan 250 000 asukasta ja Espoon kauppalassa 315 000 asukasta.³⁰⁷ Espoon toteutunut

³⁰⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmä Liikennetutkimuskomitealle 9.11.1966. Fa:6, HKA.

³⁰⁶ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 18.10.1966. Fa:6, HKA.

³⁰⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 25/1966 29.11.1966. Fa:7, HKA.

väkiluku vuonna 2000 oli 210 000 asukasta ja Vantaan 176 000 asukasta.³⁰⁸ Samassa kuussa päätettiin palkata Wilbur Smith & Associatesilta asiantuntija tekemään maankäyttöennusteisiin liittyvät työt tutkimuksen osalta.³⁰⁹ Liikennetutkimuksen tekemistä ruokakuntahaastatteluista uutisoitiin joulukuun viidentenä 1966. Uutisen kärkenä oli, että 40 prosenttia helsinkiläisistä käyttää linja-autoa työmatkojensa kulkuvälineenä. Liikennemuotojen jakaumaksi tutkimusalueella uutisoitiin:

julkinen liikenne: 52 %

jalankulku: 26%

yksilöllinen liikenne (henkilöautoliikenne): 21 %

moottori- tai polkupyörä: 1 %.³¹⁰

4.4. ”Suunnittelija on liian passiivinen” - Smith & Polvinen jää aikataulusta

Viitteitä Smith & Polvisen jäämisestä jälkeen aikataulusta oli jo syyskuussa 1966, kun muun muassa ruokakuntahaastatteluiden ja Laskentakeskus Oy:ltä tilattujen suunnittelu- ja taloudellisten tutkimusten aineistojen toimituksissa ilmeni viivästyksiä. Työryhmä päätti kuitenkin tällöin maksaa sille kuuluvat palkkiot, koska viivästykset johtuivat Smith & Polvisesta riippumattomista syistä.³¹¹

Joulukuun 13. päivän kokoukseen on kirjattu Teuvo Auran pyytäneen yhteenvetoa liikennetutkimuksen nykyisestä tilanteesta.³¹² Vuoden 1966 viimeisessä kokouksessa tutkimuksen todetaan olevan noin kahdeksan viikkoa aikataulusta myöhässä, joskin Smith & Polvisesta riippumattomista syistä. Samassa kokouksessa Wilbur Smith & Associatesin edustaja Wood kertoo maankäyttöön liittyvien tietojen tarkistaminen aiheuttaa valintatilanteen³¹³ : joko olisi jätettävä huipputuntien aikainen liikenne käsittelemättä tai selvitettäviä vaihtoehtoisia liikenneverkkoja olisi supistettava. Aarvala on merkinnyt pöytäkirjaan työryhmän kannaksi, että vaihtoehtoisia liikenneverkkoja

³⁰⁸ Luvut: Helsingin seudun aluesarjat

³⁰⁹ Liikennetutkimuskomitean kokous 6/1966 10.11.1966. Fa:7, HKA.

³¹⁰ HS 05.12.1966, Helsinkiläisistä 40 prosenttia kulkee työmatkat linja-autolla.

³¹¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 17/1966 6.9.1966. Fa:7, HKA.

³¹² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 26/1966 13.12.1966. Fa:7, HKA.

³¹³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 5 21.10.1966 – 31.12.1966. Fa:6, HKA.

tulisi ennemminkin lisätä.³¹⁴ Työryhmän neljännesvuosiraportissa todettiin vuodenvaihteessa olevan meneillään liikennetutkimuksen tärkein vaihe, ennustetietojen laatiminen ja toimittaminen Smith & Polviselle. Tiedot olisi saatava suunnittelutoimiston käyttöön mahdollisimman nopeasti, jotta myöhästymisiä ei pääsisi enää syntymään.

Liikennetutkimuskomitea kokoontui ennen loppiaista 1967 käsittelemään väkilukuennusteita. Pöytäkirjaan Aarvala on kirjannut Jaakko Kaikkosen kannan, jonka mukaan nykyiset väestöennusteet edellyttäisivät rakentamisen lisäämistä pohjoisen esikaupunkialueilla sekä asuntojen toimistoiksi muuttamisen estämistä keskustassa. Pöytäkirjasta käy selväksi, etteivät maankäyttöön liittävät tiedot ole liikennetutkimuksen kannalta riittäviä, vaan olisi suoritettavia laajempia tutkimuksia. Tähän tarvittaisiin 250 000 markkaa. Hätäratkaisuna nykyisin käytettävissä olevia maankäyttötietoja päätetään tarkistaa.³¹⁵ Helmikuussa tutkimuksen lisärahoitusta käsiteltiin myös kaupunginhallituksessa, jolloin liikennetutkimuksen maankäyttömallien testauksen rahoituksesta oli asetettu pöytäkirjoihin lyhyt kirjaus.³¹⁶

Maankäyttöä käsittelevät ongelmat kärjistyvät vuoden 1967 alun kokouksissa. Maankäyttösuunnitelman testaaminen aiheuttaisi tutkimukseen 3,5 kuukauden myöhästymisen ja 160 000 markan lisäkustannukset. Tutkimuksen jatkotoimenpiteistä aiottiin laatia muistio painottaen samalla, ettei Smith & Polvinen saa jäädä odottamaan sen valmistumista, vaan työtä on edelleen edistettävä.³¹⁷ Samassa kokouksessa hyväksyttiin myös automäärää koskevat ennusteet³¹⁸

Helmikuussa 1967 aikatauluongelmia käsitellään välillisesti julkisuudessa. Helsingin Sanomat julkaisee uutisen otsikolla *Liikenteen suunnittelusta käytännön suosituksiin*, joka on kooste Rakennusinsinöörien Liiton Otaniemessä pidetystä keskustelutilaisuudesta. Artikkelissa on siteerattu liikennetutkimuskomitean työryhmässäkin mukana ollutta Väinö Suoniota. Tilaisuudessa oli paikalla esiintymässä

³¹⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 27/1966 27.12.1966. Fa:7, HKA. Aarvala kirjoittaa: ”Työryhmän mielestä ei ole syytä lähteä supistamaan liikennetutkimusta sopimuksessa mainitusta määrästä vaan pikemminkin olisi syytä lisätä esim. vaihtoehtoisten liikenneverkkojen määrää.”

³¹⁵ Liikennetutkimuskomitean kokous 1/1967 5.1.1967. Fa:7, HKA.

³¹⁶ Kaupunginhallituksen kokous 11.02.1968 §514. Ca:38, HKA.

³¹⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 29/1967 10.1.1967. Fa:7, HKA.

³¹⁸ 1980: 280 autoa / 1000 asukasta. 2000: 315 autoa / 1000 asukasta.

työryhmän jäsenistä myös Lars Hedman, Pentti Polvinen sekä Wilbur Smith Associatesin Gerald Drake.

Yleisellä tasolla pidetyssä puheenvuorossa Suonio toteaa liikennesuunnittelun pääpainon olevan liikaa nykytilanteen yksityiskohdissa varsinaisen suunnittelun jäädessä taka-alalle. Hän myös toteaa suunnittelijan ja tilaajan näkemysten olevan usein ristiriitaisia varsinkin suunnittelun alkuvaiheessa:

”Tästä tulemme suunnittelijan vastuuseen. Jos suunnittelija tilaajan painostuksesta ja häntä miellyttääkseen ryhtyy peilaamaan tilaajan mielipiteitä, ollaan varmasti hakoteillä. Tilaajalle on toisaalta tehtävä sellainen suunnitelma, minkä hän hyväksyy. Mutta jos se poikkeaa terveeseen liikennesuunnittelun periaatteista, suunnittelijan on osoitettava, mihin tilaajan asiantuntemattomat käsitykset johtavat.”³¹⁹

Helmikuun 1967 kokouksessa on päästy käsittelemään työpaikkojen sijoittumista pääkaupunkiseudulla. Tie- ja Vesirakennushallitusta edustanut Seppo Hirvonen oli tehnyt ennusteiden Helsinki-keskeisyydestä johtopäätöksen, että työpaikkojen sijoittumista kantakaupungin alueelle olisi vähennetty. Aarvalan kirjauksen mukaan hän oli todennut *tämän vedoten näkökohtiin ja vertailuihin pitemmälle kehittyneissä maissa (esimerkiksi USA:ssa)*. Samassa kokouksessa vaadittiin, että maankäyttötietoja käsittelevän ennusteen valmistumisesta annettaisiin selostus työryhmän jokaisessa kokouksessa.³²⁰ 31. tammikuuta pidetyssä kokouksessa Aarvalan muuten maltillisiin merkintöihin tutkimuksen etenemisestä on aseteltu merkintä tulevaisuuden suunnittelutietojen myöhästymisestä:

”Suunnittelijan edustajana dipl. ins. Wood ilmoitti Suunnittelijan aikaisemmin laatiman aikataulun menneen sekaisin, koska Suunnittelija ei ole saanut tarvittavia tulevaisuuden maankäyttötietoja. Täten ei ole voitu kutsua aikaisemman suunnitelman mukaisesti asiantuntijoita työtä ohjaamaan.

³¹⁹ HS 10.02.1967, Liikennesuunnittelussa käytännön suosituksiin.

³²⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 30/1967 17.1.1967. Fa:7, HKA.

Työryhmän taholta todettiin Suunnittelijan olleen liian passiivisen ja katsottiin Suunnittelijan työn nimenomaan asiantuntijana jääneen melko vähiin sekä odotettiin Suunnittelijalta suurempaa aktiivisuutta myös ennustetietojen laatimisessa, kuten sopimus edellyttää. – Suunnittelijan laatima kuukausiraportti n:o 14 merkittiin tiedoksi toteamuksella, että 'tammikuun aikana on liikennetutkimuksessa tapahtunut hyvin vähän edistystä.'"³²¹

Seuraavassa, poikkeuksellisesti Kauniaisissa Espoon teknillisessä virastossa järjestetyssä kokouksessa käsiteltiin jo liikennetutkimuksen tarkempaa valvontaa. Paikalla olivat ainoastaan Castrén, Koivu, Lehtomäki, Suonio, sihteeri Aarvala sekä arkkitehti Esko Korhonen. Kokouksesta alkaa aikakausi, jolloin työryhmä alkoi kokoontua useammin ilman Smith & Polvisen edustajia, pöytäkirjat kokouksista toimitettiin vain työryhmän edustajille. Kokouksessa oli kaivettu esiin kaupungin ja Smith & Polvisen välillä tehty sopimus, jonka täyttämässä havaittiin puutteita. Loppukaneettina Aarvala kirjoitti, ettei *Suunnittelija ei ole ollut Tilaajan kanssa siinä määrin yhteistyössä kuin sopimus työryhmän mielestä edellyttäisi.*

Samassa kokouksessa työryhmä pidättäytyi maksamasta yhtiölle helmikuun kuukausieriä, koska Smith & Polvisen ei tammikuussa 1967 katsottu tehneen Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimukseen liittyviä töitä.³²² En ole koulutukseltani oikeustieteilijä, saati asettelemassa päälleni tuomarin kaapua³²³, joten pidättäydyn tulkitemasta sopimuksen yksityiskohtia tai työryhmän siitä tekeviä tulkintoja. Jo pelkällä elämäkokemuksella osaan kuitenkin sanoa, että mikäli yhteistyöprojektin aikana alkuperäinen yhteistyösopimus joudutaan kaivamaan esille, kertoo se siitä, ettei yhteistyö ole luonteeltaan ollut kovin hedelmällistä.

Maankäyttötietojen tarkistamisen takarajaksi asetettiin 1.5.1967. Asiaa jatkettiin muutama päivä alkuperäisen kokouksen jälkeen jälleen pienemmällä porukalla. Valvonnasta ei päästy sopimukseen, mutta kokouksessa päätettiin pyytää Smith & Polviselta yksityiskohtainen selostus tutkimuksen etenemisestä.³²⁴ Pöytäkirjojen mukaan Smith & Polvinen olikin nämä selostukset toimittanut. Työn viivästymisen syyksi

³²¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 31/1967 31.1.1967. Fa:7, HKA.

³²² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 32/1967 4.2.1967. Fa:7, HKA.

³²³ Historioitsijasta tuomarina esimerkiksi Rasilainen 1995.

³²⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokoukset 33-34/1967 14.-17.2.1967. Fa:7, HKA.

on kirjoitettu uusien menetelmien huomioon ottaminen ja ennustetietojen viivästyminen.³²⁵ Samassa kokouksessa Smith & Polvisen edustaja Gerald Wood oli esitellyt työryhmälle vaihtoehtoisia liikenneverkkoja. Wood ehdotti valmisteltavaksi kolmea erillistä verkkoa. Nykytilaa kuvaava liikenneverkko 0, tieverkkoa julkisen sijaan painottava verkko sekä päivävastaisella tavalla toteutettu verkko. Kolmen verkon pohjalta toteutettaisiin neljäs, lopullinen liikenneverkko.³²⁶

Liikennetutkimuksen valvonta käsiteltiin vihdoin useamman pöytäyksen jälkeen maaliskuun alussa pidetyssä kokouksessa. Valvonnan järjestämiseksi oli löydetty kolme vaihtoehtoa: joko muodostettaisiin valvontatyöryhmä, suunnittelija alkaisi pitää päiväkirjaa tekemistään töistä tai palkattaisiin työryhmän käyttöön kokopäiväinen sihteeri. Tehtävään ehdotettiin siihen haluttomuutensa ilmoittanut Antero Aarvalaa.³²⁷

Samaan aikaan Smith & Polvinen kritisoi Helsingin seutukuntien kyvyttömyyttä löytää yhteisymmärrystä alueen liikennejärjestelmästä. Vaihtoehtoisten liikennejärjestelmien kehitystä kuvaavassa muistiossa moititaan koordinaation puutetta ja todetaan, ettei liikennejärjestelmän tavoitteista ole päästy lainkaan sopuun:

”Tähän mennessä on Suunnittelijan mielestä kiinnitetty liian paljon huomiota paikalliseen suunnitteluun, joka johtaa helposti sellaiseen liikennejärjestelmään, joka päättyy hallinnollisiin rajoihin. Yhteistyö näiden rajojen yli on ollut riittämätöntä, ja näyttää myös siltä, että myöskään yksityisen hallinnollisen alueen eri elimissä ei koordinaatio ole riittävä. –

Suunnittelijan tehtävänä on kehittää paras liikenneverkko/tulevaisuuden kaupunkiseudulle, jollaisen kunnat ja asiantuntijat sen haluavat olevan. Amerikkalaisen tai muun ulkomaisen kehityssuunnan suora omaksuminen ei ole suositeltavaa, näitä voidaan käyttää ainoastaan vertailuun ja niiden avulla voimme oppia välttämään ne erehdykset, joita muualla on tehty.”³²⁸

Muistiossa todetaan ruokakuntahaastattelujen tulosten mukaan noin 73 prosentin matkoista kantakaupunkiin toteutuvan julkisen liikenteen välineillä

³²⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 35/1967 28.2.1967. Fa:7, HKA.

³²⁶ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 9.2.1967. Fa:6, HKA.

³²⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 36/1967 4.2.1967. HKA Liikennetutkimuksen ehdottamiin vaihtoehtoisiin liikenneverkkoihin perehdytään tarkemmin luvussa 4.

³²⁸ Smith & Polvinen Liikennetutkimuskomitean työryhmälle 27.2.1967. Fa:6, HKA.

henkilöautoliikenteen osuuden ollessa 27 prosenttia. Vertailukohtana Gerald Wood on esittänyt kaupunkeja Australiasta ja Yhdysvalloista, joissa julkisen liikenteen osuus vaihtelee 60 prosentista 27 prosenttiin. Moottoriteiden rakentamisen suhteen todetaan usein käytetyiksi suhdeluvuiksi 16 km / 100 000 asukasta tai 48 km / 100 000 rekisteröityä henkilöautoa. Pysäköintipaikkojen osalta on päädytty suositukseen 0,5 pysäköintipaikkaa / henkilöautolla tehty työmatka ja 0,15 muussa tarkoituksessa tehtyä työmatkaa kohti.

Työryhmän neljännesvuosiraporttiin on kirjattu työn viivästyneen liikennemallien kehittämisen, taloudellisten tutkimusten sekä liikenneverkkojen suunnittelun ja sijoittelun osalta kuudesta seitsemään viikkoa. Raportissa käännetään myöhästymisistä vastuuta Smith & Polvisen vastuulle, todeten suunnittelijan voivan kiristää työtahtia.³²⁹ Maaliskuun lopussa liikennetutkimuskomitea kokoontui pohtimaan maankäyttötietoja sekä Smith & Polvisen tarkempaa valvontaa. Komitea päätti pyytää Smith & Polviselta tarjouksen toisesta, vaihtoehtoisesta maankäyttösuunnitelmasta. Valvonnan osalta on kirjattu virastonjohtaja Ervin kommentti, jonka mukaan Antero Aarvala voitaisiin vapauttaa täysipainoisesti liikennetutkimusta valvovaksi sihteeriksi. Samassa kokouksessa Tie- ja vesirakennushallituksessa edustanut Väinö Skogström esitti toiveen, että liikennetutkimuskomitea kokoontuisi jatkossa säännöllisemmin.³³⁰

Huhtikuussa toisen maankäyttömallin tilaamiseen liittyen kokoonnuttiin ilman Smith & Polvisen edustajia. Toisen maankäyttömallin sisällyttämisen taustalle oli kirjattu Espoon ja Helsingin maalaiskunnan toiveet suuremmasta määrästä työpaikkoja.³³¹ Huhtikuun alkupuolella järjestettyyn kokoukseen oli kaupungin edustajana vierailemaan saapunut Heikki Kaila, joka selosti Helsingin kaupungin talouden kehitystä. Samassa kokouksessa pohdittiin liikennetutkimuksen jatkoa maankäytön osalta. Paikalla oli Wilbur Smith and Associatesin Robert Cox, jonka Aarvala on kirjannut antaneen esimerkkejä Englannissa tehdyistä tutkimuksista, joissa liikenne ja maankäyttö on yhdistetty. Työryhmä päätti lähettää Smith & Polviselle tarjouspyynnön maankäyttösuunnitelmien toteuttamisesta.³³²

³²⁹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 6 1.1. – 31.3.1967. Fa:6, HKA.

³³⁰ Liikennetutkimuskomitean kokous 2/1967 29.3.1967. Fa:7, HKA.

³³¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 40/1967 3.4.1967. Fa:7, HKA.

³³² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 41/1967 11.4.1967. Fa:7, HKA.

4.5. Vaihtoehtojen etsiminen alkaa kaikessa hiljaisuudessa

Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokouksessa 22. huhtikuuta 1967 yleiskaavapäällikkö Jaakko Kaikkonen esitteli työryhmälle erilaisia Helsingin keskustan tulevia *city-malleja*. Tässä vaiheessa maankäyttömallien toteuttajaksi oli muuttunut Seutukaavaliitto Smith & Polvisen sijaan.³³³

Liikennetutkimuksen viivästykseksi todettiin 25. huhtikuuta pidetyssä kokouksessa 2,5 kuukautta ja kuukausierien maksusta pidättäydyttiin jälleen. Samassa yhteydessä Aarvalan tehtäväksi annettiin tutkimuksen valmiusasteen selvittäminen. Smith & Polvinen antoi vastauksensa tarjouspyyntöön, mutta työryhmä vaati siihen vielä lisäselvityksiä. Samalla vaadittiin tietoja, miten tutkimus voitaisiin yhdistää Seutukaavaliiton käynnissä olevan maankäyttötutkimuksen kanssa. Asiaan vastattiin seuraavassa kokouksessa: Seutukaavaliitto ei ollut kehittämässä lopullista liikenneverkkoa, vaan liiton tekemät testaukset maankäytössä muodostaisivat pohjatyon liikenneverkkomallien rakentamiselle.³³⁴

Liikennetutkimuskomitean työryhmälle luottamuksellisesti 28. huhtikuuta lähetetyssä sisäisessä muistiossa Aarvala on kirjannut vaihtoehdon, että työtä suunnittelijan kanssa ei jatkettaisi nykyisen sopimuksen jälkeen. Perusteena pohdinnalle on Smith & Polvisen tarjouksessa esitetty hinta sekä aikataulu, joista Aarvala ei ole vakuuttunut.

*"-- olisi syytä harkita sellaista vaihtoehtoa, että liikennetutkimus saatetaan loppuun nykyisen sopimuksen mukaisesti mahdollisesti yksityiskohtaisia liikenneverkkoja ja loppuraporttia supistaen ja pohdittaisiin olisiko syytä välittömästi tai ehkä vuoden parin päästä ryhtyä tekemään uutta tutkimusta nykyisten tutkimustulosten, tehtyjen mallien kuin myös tietokoneohjelmien avulla. Tällöin saattaisi tulla kysymykseen maankäyttömallien selvittely joko Tilaaajan toimesta tai antamalla työ jollekin yksityiselle insinööri-toimistolle, kunhan asiasta pyydettäisiin eri tahoilta tarjouksia vertailujen saamiseksi."*³³⁵

³³³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 42/1967 22.4.1967. Fa:7, HKA.

³³⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 43-44/1967 25.4.-10.5.1967. Fa:7, HKA.

³³⁵ Antero Aarvala liikennetutkimuskomitean työryhmälle 28.4.1967. Fa:6, HKA.

Tarjouspyynnössä Smith & Polviselta pyydettiin kustannusarvioita uusilla maankäyttötiedoilla kuormitetuista tie- ja julkisen liikenteen verkoista, kolme kustakin. Suunnittelija totesi tämän olevan heidän mahdollisuuksiensa ulkopuolella ja suositti tämän tehtävän tekemistä laskutustyönä.³³⁶Huhtikuun 25. päivä lähetetyssä kirjeessä Smith & Polvinen selostaa eroavaisuuksia liikennetutkimuksen ja Seutukaavaliiton tutkimuksen välillä. Kirjeessä Wood toteaa Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen olevan tarkempi Seutukaavaliiton tutkimuksen tarjotessa laajempia näkökulmia Uudenmaan maankäyttöön pelkkien mielipiteiden sijaan.³³⁷

Liikennetutkimuskomitean kokoontuessa kolmannen kerran vuonna 1967 sen puheenjohtaja oli vaihtunut kaupunginhallituksen päätöksellä apulaiskaupunginjohtaja Aatto Väyryseen. Kokouksessa todettiin, että Antero Aarvalaa ei aiemmista puheista poiketen voitu irrottaa kokopäiväisesti liikennetutkimusta valvomaan. Kokouksessa tyydyttiin esittämään toivomus, että tehtävään saataisiin Kaupunkisuunnitteluvirastosta avuksi toinen insinööri. Työryhmän neljännesvuosiraportissa toistetaan kokouksissa havaittu kahden ja puolen kuukauden viivästyminen. Liikennemallien kehittelyn viivästyminen on tällä kertaa vaikuttanut Wilbur Smith & Associatesin Lontoon toimiston tietokoneiden uusiminen sekä isompien koneiden ottaminen käyttöön. Viivästykset on koottu raporttiin seuraavasti:

”Liikennemallien kehittämisestä, jonka piti päättyä helmikuun lopussa, oli toukokuun alussa suorittamatta noin kahden viikon mittainen työ.

Liikenne-ennusteita, joita piti ryhtyä laatimaan viime marraskuussa ei ole näinollen (sic) lainkaan päästy suorittamaan, vaikka työn olisi pitänyt olla valmiina huhtikuun lopussa. Tässä kohdassa on noin 6 kuukauden viivästyminen.

Liikenneverkkojen suunnittelussa on viivästyminen noin kaksi kuukautta ja liikenteen sijoittelussa suunnilleen 2 ½ kk, koska työn tältä osin olisi pitänyt

³³⁶ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 45-46/1967 16.5.-23.5.1967. Fa:7, HKA.

³³⁷ Smith & Polvinen Liikennetutkimuskomitean työryhmälle 6.5.1967. Fa:6, HKA. Wood kirjoittaa: ”Seutukaavaliiton suorittama tutkimus on erittäin arvokas suuntaviivojen saamiseksi käsitteiden määrittelyssä vaihtoehtoisia herkkyyttestejä ja niihin liittyviä liikenneverkkoja varten. Tällöin vaihtoehtoisten olosuhteiden määrittelyn perustana olisi tosiasioita, eikä ainoastaan mielipiteitä, kuten tähän asti.”

*päästä alkuun helmikuun puolivälin paikkeilla, mutta huhtikuun loppuun mennessä sitä ei oltu vielä päästy alkamaan.*³³⁸

Kokouksessa tutkimuksen jatko ajautui tienhaaraan maankäyttötietoja käsiteltäessä. Tie- ja vesirakennushallituksen Skogström ja Suonio ajoivat ehdotusta, jonka mukaan kesän 1967 aikana neuvoteltaisiin kunnissa kaksi vaihtoehtoista maankäyttömallia sisältävän tutkimuksen toteuttamisesta. Komitea kuitenkin päätyi toimimaan liikennetutkimuskomitean työryhmän ehdotuksen mukaisesti, eli Smith & Polvinen sai jatkaa työtään alustavien maankäyttötietojen perusteella siten, että Helsingin kaupunki testaisi tiedot heinäkuun loppuun mennessä.

Äänestyksessä myös Helsingin maalaiskunnan Mauno Kiiskinen oli Tie- ja vesirakennushallituksen ehdotuksen kannalla. Kokoukseen oli kirjattu Skogströmin toistunut toivomus työryhmän useammista kokouksista, minkä lisäksi hän halusi komitean nähtäväksi liikennetutkimuksen pohjana olleen maankäyttömallin sekä alustavat metrosuunnitelmat.³³⁹

Toukokuun lopulla 1967 työryhmän vieraaksi oli saapunut Wilbur Smith & Associatesin edustaja diplomi-insinööri Wildermuth. Aarvala on kirjannut liikennemallin kehittelyvaiheita selostaneen Wildermuthin esittelyn jälkeen havaitun, että yhtiön esittämät autoennusteet ovat melko erilaisia työryhmän ennusteisiin verrattuna. Asia laitettiin jatkokäsittelyyn autoennustetta selvittäneelle jaokselle.³⁴⁰ Autoennustetta koskeneet eroavaisuudet selvisivät kesäkuun 13. päivän kokouksessa: erot olivat pöytäkirjan mukaan syntyneet siitä, että Smith & Polvinen ei ollut ottanut huomioon kotitalouden koon vaikutusta autonomistukseen.³⁴¹ Toisin kuin vuonna 1966, tutkimus ei hiljentynyt kesän ajaksi vaan kokouksista jatkettiin kesän yli. Kesän kokousten sisältö painottui tutkimuksen käytännön järjestelyihin.

Työryhmä oli tiedustellut Smith & Polvisen tulkintaa tutkimustuloksen käyttöoikeuksista. Vastauskirjeessään suunnittelutoimisto toteaa tutkimustietojen oikeuksien siirtyvän

³³⁸ Liikennetutkimuskomitean työryhmän yhteenvetoraportti 7 1.4. – 30.5.1967. Fa:6, HKA.

³³⁹ Liikennetutkimuskomitean kokous 30.5.1967. Fa:7, HKA.

³⁴⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 48/1967 31.5.1967. Fa:7, HKA.

³⁴¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 50/1967 13.6.1967. Fa:7, HKA.

pääosin tilaajalle.³⁴² Tulkitsen käyttöoikeuksiin liittyvän tiedustelun viittaavan siihen, että työryhmä pohti vakavasti tutkimuksen jatkamista ilman Smith & Polvisen panosta. Heinäkuun lopulla itse Wilbur Smith toimiston johdosta vierailee Helsingissä ja osallistuu myös työryhmän kokoukseen. Smithin kerrotaan luvanneen lisää työvoimaa Helsinkiin, minkä ohella osa Lontoon henkilökunnasta siirtyisi työskentelemään Helsingin liikennetutkimuksen parissa, jotta aikataulu saataisiin kiinni. Liikenteen kuormituksesta saataisiin lisätietoja ruuhka-aikojen liikennemallin valmistuttua.³⁴³

Maankäytön tarkistamista varten luodun jaoksen lausunnossa todetaan, että vaihtoehtoisia maankäyttömalleja tarvittaisiin 10–20 erilaista toisen vaihtoehtoisen sijaan.³⁴⁴ Työn jatkosta käydyistä neuvotteluista on jäänyt jäljelle Smith & Polvisen Woodin kirjoittama tiivistelmä vaihtoehdoista työn jatkolle. Työt tehtäisiin nykyisten maankäyttötietojen pohjalta siten, että ne olisivat valmiina joulukuun 1967 mennessä. Vaihtoehtoisesti maankäytöstä tehtäisiin kaksi versiota, jolloin työ olisi valmiina helmikuun puolivälissä 1968. Kolmantena vaihtoehtona esitettiin mallia, jossa tehtäisiin lisäksi suositus parhaasta liikennejärjestelmästä, mikä viivästyttäisi liikennetutkimusta kuudesta kuukaudesta vuoteen.³⁴⁵

Tutkimuksen kaksivuotiskauden lähestyessä viimeistä neljännestään oli vielä mahdollisuus, että Smith & Polvinen toteuttaisi liikennetutkimuksen jatko-ohjelman, jossa syvennyttäisiin tarkemmin erilaisten maankäyttövaihtoehtojen vertailuun. Liikennetutkimuskomitean työryhmä oli alkanut jo varautua siihen, että näin ei välttämättä tapahtuisi. Onnistuneesti tehdyt kotitaloushaastattelut olivat kauas jäänyt muisto, kun loppuvuonna 1967 neuvoteltiin tutkimuksen jatkosta ja Smith & Polvinen valmisteli aineiston pohjalta ehdotusta vaihtoehtoisiksi liikenneverkoiksi.

³⁴² Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 5.6.1967. Fa:6, HKA.

³⁴³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 53/1967 25.7.1967. Fa:7, HKA.

³⁴⁴ Tarkistusjaos liikennetutkimuskomitealle (luonnos) 13.7.1967. Fa:6, HKA.

³⁴⁵ Smith & Polvinen Jaakko Kaikkoselle 28.7.1967. Fa:6, HKA.

5. Liikennetutkimuskomitean työryhmä: neuvottelujen loppuvuosi 1967

5.1. Liikennesuunnitelmat valmistuvat – TVH lähtökuopissa

Elokuun puolivälissä Smith & Polvinen esitteli vaihtoehtoiset liikenneverkot työryhmälle. Aarvala on tiivistänyt verkoista tehdyt havainnot kolmeen seikkaan: tieverkon kapasiteetin lisääminen vastaamaan tarvetta, julkisen liikenteen järjestelmän parantaminen kriittisillä alueilla sekä maankäytön muuttaminen vaikeimmilla alueilla liikenneongelman helpottamiseksi. Smith & Polvinen on painottanut näistä kahta ensimmäistä. Yhtiö totesi, ettei sen suunnitelma saa välttämättä kaikkien osapuolten hyväksyntää. Siksi olisi harkittava vaihtoehtoisten maankäyttösuunnitelmien mukaan ottamista.³⁴⁶

Samassa yhteydessä todettiin, että lopullinen liikennejärjestelmä kehitettäisiin yhden jäljellä olevan liikenneverkon puitteissa. Liikennetutkimuskomitean työryhmän ydinjäsenten kokoontuessa keskustelemaan maankäyttötietojen tarkistamisesta halusi Tie- ja Vesirakennushallituksen edustaja Väinö Suonio, että pöytäkirjaan merkitään erikseen hänen kirjallinen puheenvuoronsa. Puheenvuorossa Suonio toteaa, että ennen liikennetutkimuksen aloitusta TVH:ssa ei tiedetty maankäyttösuunnitelmien riittämättömyydestä. Tämän vuoksi TVH teki elokuussa 1966 ehdotuksen Helsingin seudun tieverkosta vuodelle 2000. Tutkimuksen tärkeimpänä havaintona ei Suonion

³⁴⁶ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 54/1967 15.8.1967. Fa:7, HKA.

mukaan ollut liikenneverkon mahdollinen muoto vuonna 2000, vaan että maankäytöllä voitaisiin vaikuttaa liikenneverkon toimivuuteen, kustannuksiin ja taloudellisuuteen.

Hän kertoo edellisessä kokouksessa havaitun tilanteen: Smith & Polvinen on aloittamassa liikenneväylien yleissuunnitelmien laatimisen sellaisen maankäytön perusteella, mikä *ei vastaa minkään tilaajakunnan toivomuksia ja minkä tarkoituksenmukaisuutta TVH perustellusti epäilee*. Suonio on asettaa Helsingin vastuuseen tutkimuksen ajautumisesta ongelmiin:

”Helsingin kaupungilla on liikennetutkimusta valvovissa elimissä enemmistö ja puheenjohtajat. Tämä on ymmärrettävää, koska Helsingin kaupunki on tutkimuskustannusten pääosan maksaja. Kaupunki ei ole kuitenkaan tuntenut vastuuta näinkin suuren tutkimuksen kiinteästä ohjaamisesta ja valvomisesta, mikä on jäänyt riittämättömäksi ja liikennetutkimuksen työryhmän ja komitean kokousten varaan. Nyt ollaan ajautumassa joko umpikujaan tai muodollisesti loppuunsaatettuun mutta käyttökelvottomaan suunnitelmaan. Jos nämä ovat näköpiirissä, TVH tuskin tuntee enää erityistä kiinnostusta tutkimuksen loppuvaiheisiin osallistumiseen puhumattakaan muista johtopäätöksistä.

Tämän vuoksi olisi kiireellisesti ryhdyttävä toimenpiteisiin: 1) vaihtoehtoiset maankäyttösuunnitelmat otetaan mukaan liikennetutkimukseen 2) Suunnittelijan kanssa tehtyä sopimusta tarkistetaan muuttuneen tilanteen edellyttämällä tavalla.”³⁴⁷

Wood Wilbur Smithin toimistosta laati kokouksen jälkeen ehdotuksen jatkosuunnitelmasta. Tarjous sisältää kolmivaiheisen työsuunnitelman: vaihe I olisi väliraportin tuottaminen, vaihe II kahden vaihtoehtoisen maankäyttösuunnitelman testaaminen sisältäen liikenneverkot ja kolmannessa vaiheessa muodostettaisiin lopullinen maankäyttösuunnitelma.³⁴⁸ Jatkotöistä neuvoteltiin kolmessa kokouksessa elo—syyskuussa 1967. Lisämaankäyttömallien selvittämiseksi perustettiin jälleen uusi jaos ja Smithin edustaja Wood esitteli luonnoksen liikenneverkko C:stä. Liikenneverkon katsottiin olevan hyvä testityöhön, mutta *toteuttamisen suhteen oli kyseenalaista, missä määrin esim. moottoriteitä rakennettaisiin esitettyihin kohtiin.*³⁴⁹

³⁴⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 55/1967 24.8.1967. Fa:7, HKA.

³⁴⁸ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 28.8.1967. Fa:6, HKA.

³⁴⁹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 57/1967 5.9.1967. Fa:7, HKA.

Seitsemäs syyskuuta 1967 Liikennetutkimuskomitean työryhmä kokoontui 58. kerran, tällä kertaa yleiskaavapäällikkö Kaikkosen virkahuoneeseen Katariinankadulla. Kokoukseen oli kutsuttu mukaan tuomari Kari Ruutu. Smith & Polvisen antamaa kuvausta liikennetutkimuksen etenemisen nykytilanteesta kuvattiin optimiseksi ja sen kerrottiin antavan paremman kuvan kuin mitä todellisuudessa. Epäkohdista huolimatta neuvotteluja päätettiin jatkaa.³⁵⁰

Väinö Skogströmin esittämät toiveet liikennetutkimuskomitean useammista kokouksista eivät toteutuneet ennen syyskuuta. Vuoden 1967 neljännessä kokouksessa käsiteltiin pöytäkirjan mukaan työryhmän ja suunnittelijan välillä käytyjä neuvotteluja liikennetutkimuksen jatkotöistä. TVH:n Skogström ehdotti, että suunnittelija käyttäisi pohjanaan Seutukaavaliiton malleja. Työryhmälle annettiin tehtäväksi valmistella Smith & Polvisen kanssa uusi ehdotus liikennetutkimuksen jatkotyöstä siten, että työ valmistuisi noin vuoden 1968 puoliväliin mennessä. Skogströmin pyynnöstä Smith & Polvisen työaikataulu jaettiin kokouksessa komitean jäsenille.³⁵¹

Työryhmän kokousta ennen Antero Aarvala oli valmistanut muistion Smith & Polvisen suorittamista työvaiheista. Tulkintojen mukaan paljon työtä oli vielä tekemättä. Toisaalta muistiossa todettiin haastattelutietojen kokoamisen tultua asianmukaisesti suoritetuksi. Puutteista johtuen ehdotti Aarvala kuukausierien maksamisen jäädyttämistä Smith & Polviselle.³⁵² Syyskuun puolivälin kokoukseen Smith & Polvisen edustajat kutsuttiin jälleen mukaan, joskin heille painotettiin, että tutkimuksen kolmanteen työvaiheeseen ei saisi vielä siirtyä. Työvaiheiden jäädyttämisen taustalla olivat käynnissä olleet neuvottelut liikennetutkimuksen jatkosta. Kolmas vaihe ei pöytäkirjojen mukaan ollutkaan vielä ajankohtainen, sillä yhtiö ei ollut saanut valmiiksi esimerkiksi huipputuntiliikennettä koskevaa mallia.³⁵³

³⁵⁰ emt.

³⁵¹ Liikennetutkimuskomitean kokous 4/1967 18.9.1967. Fa:7, HKA.

³⁵² Antero Aarvala Liikennetutkimuskomitean työryhmälle 14.9.1967. Fa:6, HKA. Aarvala kirjoittaa: "4. kohta käsittelee analyysia maankäytön vaikutuksesta liikenteeseen kuin myöskin liikenteen määristä ja suuntauksesta. Tästä on joitakin tietoja jo saatu, mutta ei vielä kaikkia yksityiskohtia. 5. kohdan mukaan ennusteiden laatiminen tulevaisuuden asutuksesta, elinkeinojakaumasta, autojen omistuksesta ja hallinnasta ja muista liikenteen suuruuteen määrävistä tekijöistä on Suunnittelijan velvollisuuksia. Tässä on Suunnittelijan osuus jäänyt erittäin vähäiseksi ja niinpä on Tilaaja tehnyt huomattavan osan tämän kohdan töistä."

³⁵³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 59/1967 19.9.1967. Fa:7, HKA.

Syyskuun lopulla Smith & Polvinen antoi ehdotuksen työn jatkosta. Se tulisi viemään kymmenen kuukautta – neljä kuukautta enemmän kuin aiemmissa neuvotteluissa oli todettu. Smith & Polvisen kannan vastaisesti liikenteen testaamisessa tultaisiin käyttämään Seutukaavaliiton maankäyttömallia. Liikenneverkko C nousi jälleen esille, tällä kertaa suunnittelija korosti sen olevan testiverkko, jonka yksityiskohtiin ei tulisi puuttua. Suunnittelijan ja työryhmän välien viilenemisestä kertoo, että yhtiö vaati kuvausta muutaman sopimuspykälän tulkitsemisesta kirjallisena.³⁵⁴

Helsingin Seutukaavaliitosta oli lähetetty työryhmälle kirje, jossa kerrottiin Seutukaavaliitossa suoritettua tutkimusta ja Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen tulosten vertailusta. Tulosten kerrottiin vastaavan toisiaan, eroja oli vain tutkimusmetodiikassa. Eroavaisuudet eivät Seutukaavaliiton näkökulmasta estäisi maankäyttövertailun tekoa Seutukaavaliiton tutkimuksen perusteella.³⁵⁵ Smith & Polvisen näkemys asiasta oli erilainen: heidän mukaansa Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa tarvittiin yksityiskohtaisia tietoja, Seutukaavaliiton tutkimuksen selvittäessä maankäytön yleisempiä vaikutuksia. Smith & Polvinen pyrki osoittamaan eroja vertailemalla kahdella mallilla saatuja tuloksia Helsingin niemen alueella.³⁵⁶

HELSINGIN NIEMEN TARKISTUSLINJAN YLITTÄVIEN MATKOJEN VERTAILU
HELSINGIN KAUPUNKISEUDUN LIIKENNETUTKIMUKSEN JA SEUTUKAAVALIITON
LIIKENNETUTKIMUKSEN VÄLILLÄ (1)
Verkot "0" ja A, vuosi 2000

	Julkisen liikenteen matkat				Ajoneuvomatkat			
	Seutuk.	Helsinki	Ero		Seutuk.	Helsinki	Ero	
			Num.	Pros.			Num.	Pros.
Läntinen suunta	138 500 >	107 400	+31 100	+29	125 000 <	132 000	-7 000	-5.3
Pohjoinen suunta	292 100 >	232 700	+59 400	+26	318 000 >	310 200	+7 800	+2.5
Koillinen suunta	238 400 >	206 200	+32 200	+16	184 600 >	149 300	+35 300	+23.7
	669 000	546 300	+122 700	+22	627 600	591 500	+36 100	+6.1

Osoon: Kanta-alueella ei suuria eroja, sillä se on...

Kuva 10: Vertailemalla Seutukaavaliiton ja Smith & Polvisen tekemiä tutkimuksia suunnittelija pyrki osoittamaan, etteivät tutkimukset vastanneet toisiaan. Suurimmat erot löytyivät erityisesti kantakaupungista koillisen suuntaan ennustetuista matkoista. Työryhmän edustajat eivät pitäneet tutkimusten eroja yhtä merkittävänä kuin Smith & Polvinen.

³⁵⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 60/1967 22.9.1967. Fa:7, HKA.

³⁵⁵ Helsingin seutukaavaliiton teknillinen osasto liikennetutkimuskomitealle 22.9.1967. Fa:6, HKA.

³⁵⁶ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 21.9.1967. Fa:6, HKA.

5.2. TVH iskee vastaehdotuksella – Smith & Polvinen tyrmää

Liikennetutkimuskomitean 25.9. kokouksessa Väinö Skogström hahmotteli mahdollisuuksia maankäytölle olevan kaksi: Helsinki-keskeinen sekä hajakeskitetty malli, jonka alavaihtoehtoina olisivat vielä joko Helsingin keskusta tai Helsingin maalaiskunnan ja Espoon alueille painottuminen. TVH oli päätynyt hajasijoittamisen kannalle. Mikäli Smith & Polvisen työhön ei sisältyisi maankäyttömalleja, joissa on huomioitu keskitetty sekä hajakeskitetty maankäyttö, ei tutkimuksesta olisi TVH:n mukaan apua tiesuunnittelussa. Tähän yhtyivät Helsingin maalaiskunnan Nyman sekä Espoon edustaja.³⁵⁷

Syyskuun lopulla TVH:n Suonio saapui kokoukseen oman ehdotuksensa kanssa työn jatkosta. Aarvala toteaa pöytäkirjassa, että se yhdistetään liikennetutkimuskomitean työryhmän aiemmin valmisteleman ehdotuksen kanssa.³⁵⁸ Smith & Polvinen oli itse suhtautunut TVH:n jatko-ohjelmaehdotukseen kielteisesti sen tuottaessa suosituksen maankäytöstä eikä liikennesuunnitelmaa.³⁵⁹ Kun jatkotyötä valmisteltiin, oli Smith & Polvinen saanut valmiiksi liikennetutkimuksen I osan luonnoksen, johon suunnittelija pyysi lausuntoja 20. lokakuuta mennessä.³⁶⁰ Liikennetutkimuskomitean kokouksessa Skogström toisti, ettei liikennetutkimuksen jatkolla ole edellytyksiä, mikäli maankäytöstä ei päästä sopimukseen. TVH olisi edelleen valmis neuvottelemaan muistakin malleista kuin heidän aiempiin esityksiin kirjaamista.

Seutukaavaliiton tuottaman tutkimuksen ja Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen vertailu jatkui 3.10 pidetyssä työryhmän 62. kokouksessa. Erot tiivistyivät pöytäkirjan mukaan Seutukaavaliiton tarjoamiin yleisiin kunnille tietoihin ja liikennetutkimuksin yksityiskohtaisempaan informaatioon. Lars Hedmanin ehdotuksen mukaisesti liikennetutkimukseen alettiin kytkeä mukaan vaihtoehtoista maankäyttömallia Seutukaavaliiton tietojen pohjalta. Seuraavassa kokouksessa asia

³⁵⁷ Liikennetutkimuskomitean kokous 5/1967 25.9.1967. Fa:7, HKA.

³⁵⁸ Seuraavassa kokouksessa pöytäkirjaan lisättiin enemmistön työryhmästä kannattavan työryhmän alkuperäistä ehdotusta ja vähemmistö TVH:n mallia.

³⁵⁹ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 29.9.1967. Fa:6, HKA.

³⁶⁰ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 61/1967 29.9.1967. Fa:7, HKA.

tarkentui siten, että Seutukaavaliitto tekisi erillisen sopimuksen mukaan maankäyttömallit liikennetutkimuksen tarpeisiin.³⁶¹

Gerald Wood esitteli 63. kokouksessa ruuhka-aikojen liikennemallia, jonka luotettavuutta hän ei pitänyt yhtä hyvänä kuin koko vuorokauden käsittävällä mallilla. Työryhmä kritisoi kokouksessa Smith & Polvista omien kommenttien puutteesta, minkä vuoksi tutkimusta esittävät kuvaajat olivat jääneet epäselviksi. Samassa kokouksessa päätettiin silti maksaa puolet aiemmin jäädytettynä pidetystä maksuerästä. Käännösasioissakin päästiin eteenpäin: kokouksessa hyväksyttiin suomenkieliset käännökset liikennesuunnittelujargonille lukuun ottamatta termejä *expressway* ja *off-peak period*, joiden kääntämisessä päätettiin kääntyä kielitoimiston apuun.³⁶²

Aarvala referoi ennen 64. kokousta Smith & Polvisen kanssa käytyjä neuvotteluja työryhmälle osoitetussa muistiossa. Aarvala kirjoittaa Smith & Polvisen edustajien kertoneen haluavansa uuteen sopimukseen myös tilaajaa velvoittavia ehtoja aikataulun suhteen, ettei päätöksentekoon liittyvät asiat viivästyttäisi Smith & Polvista. Ratkaisuna oli ehdotettu laskutusta tehdyn työn mukaan.³⁶³ Jatkotyöstä neuvottelu jatkui 64. kokouksessa. TVH:n Suonio halusi jälleen edustamansa tahon kannan kirjattavan erikseen pöytäkirjaan. Suonio on tyytyväinen Seutukaavaliiton tarjoamiin kahteen maankäyttömalliin, niiden muistuttaessa jonkin verran TVH:n omia ehdotuksia, joskaan työpaikkojen hajasijoitus Helsingin seudun ulkopuolelle ei ole vielä riittävä.³⁶⁴

Samassa kokouksessa Smith & Polvisen syyskuussa esitettyyn vaatimukseen sopimuspykälien tarkemmasta tulkinnasta ei suostuttu. Aarvala on kirjannut, ettei moinen ole tarpeellista tutkimustyön ollessa loppuvaiheessa.³⁶⁵ Tulkitsen kirjauksesta työryhmän etäännyttämistä Smith & Polvisen kuntien valmistautuessa jatkamaan työtä pääosin ilman yhtiötä.

³⁶¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 62-63/1967 3-10.10.1967. Fa:7, HKA.

³⁶² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 63/1967 10.10.1967. Fa:7, HKA.

³⁶³ Aarvala liikennetutkimuskomitean työryhmälle 12.10.1967. Fa:6, HKA.

³⁶⁴ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 64/1967 14.10.1967. Fa:7, HKA.

³⁶⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 64/1967 14.10.1967. Fa:7, HKA. Pöytäkirjaan on kirjattu: *”Keskustelun jälkeen työryhmä totesi, ettei tässä vaiheessa, kun voimassa olevan sopimuksen edellyttämät työt ovat loppupuolella ja kun neuvotteluja jatkotyöstä ja sitä koskevasta sopimuksesta parhaillaan käydään, ole syytä yksityiskohtaisesti tarkastella voimassa olevaa sopimusta. Tietäen Suunnittelijan tehtävän ja vastuun asiantuntijana liikennetutkimuksessa työryhmä päätti jättää asian silleen.”*

Liikennetutkimuskomitean seitsemännessä kokouksessa kerrattiin työryhmän esitys liikennetutkimuksen jatkotöiden tekemisestä Smith & Polvisen esityksen pohjalta. TVH:n Suonio halusi pöytäkirjaan kirjattavaksi kahden liuskan mittaisen eriävän mielipiteen. Mielipiteessä Suonio toteaa jälleen jo tutkimuksen alkuvaiheessa huomatuksi, että maankäyttösuunnitelmat olivat kehittymättömiä, minkä vuoksi hän korostaa TVH:n tehneen oman tutkimuksensa *Helsingin seudun tieverkko vuonna 2000*.

Suonio tulkitsee syntyneen kaksi kantaa: joko vaihtoehtoja olisi testattava yhdessä ensimmäisen maankäyttömallin yhteydessä tai valmistettava yksi maankäyttömalli kunnolla ja sen jälkeen pohdittava uusia vaihtoehtoja. Hän toteaa tutkimuksen ajautuneen tietoisesti umpikujaan, koska ensimmäisen maankäyttömallin valmistuessa toukokuussa 1967 vaihtoehtoja ei ollut olemassa. Vastuun umpikujasta Suonio asettaa Helsingille, mikä osoittautuu muun muassa puutteellisenä valvontana. Liikennetutkimuksen jatkotyöesityksen heikkoutena Suonio näkee, ettei siihen ole hyväksytty käytännössä mitään siitä, mitä TVH oli ajatellut. Suonio toteaa TVH:n tyytyneen ehdotukseen, joskin seuraavan vastuuvapauslausekkeen lisäten:

”Kun tutkimukseen tulee näin ollen sisältymään varsin vakavia heikkouksia, tie- ja vesirakennushallituksen mukaan on olemassa suuri vaara, ettei se anna tukea suurille liikennetutkimuksille, jotka jäävät odottamaan epämääräiseen tulevaisuuteen. Tie- ja vesirakennushallitus ei katso olevansa tästä kehityksestä vastuussa.”³⁶⁶

Suonion kommentin päätteeksi on todettu Helsinkiä edustaneen Aatto Väyrysen myöntäneen maankäyttösuunnitelmien muuttuneen alkutilanteesta, mikä vaatisikin lisätutkimuksia. Toisaalta hän totesi Seutukaavaliiton avustavan maankäytön suunnittelussa, minkä ohella Helsingin muut suunnitelmat vaativat liikennetutkimuksen valmistumista vuoden 1968 syksyllä. Reino Castrén huomautti, että maankäyttövaihtoehtojen tarve todettiin vasta, kun huomattiin etteivät vuoden 1960 yleiskaavan maankäyttöarviot enää olleet riittäviä.³⁶⁷

³⁶⁶ Liikennetutkimuskomitean kokous 7/1967 16.10.1967. Fa:7, HKA.

³⁶⁷ emt.

Pertti Mustonen kuvaa *Kaupungin sielua etsimässä* -teoksessa, että vuoden 1960 yleiskaavaa varten oli tehty kattavat selvitykset väestönkasvusta ja ennustettu liikenteen, teollisuuden ja kaupan kehitystä. Erityisesti uusien esikaupunkialueiden liittämiseen kaupunkirakenteeseen sekä alueiden kunnallistekniikkaan oli kiinnitetty huomiota. Otto-livari Meurman oli kuvannut sitä mallikappaleeksi.³⁶⁸ Vaikuttaa siltä, että väestönkasvu ja autoistuminen olivat yllättäneet, mikä johti osaltaan liikennetutkimuksen yhteydessä tehtävään uudelleenarviointiin.

Jatkotyön teknillisestä toteuttamisesta valmistettiin muistio, jossa kerrattiin suunnittelijan ehdottama kolmivaiheinen työohjelma. Ensimmäisessä vaiheessa tehtäisiin nykytilanteen inventoinnit ja muun muassa liikenteen sijoittelu C-liikenneverkolle. Nykytilanteen inventointia koskeva osuus saataisiin valmiiksi jo vuoden 1967 loppuun. Kolmannessa vaiheessa Smith & Polvinen laatisi Seutukaavaliiton M-5³⁶⁹ -malliin perustuen liikenne-ennusteen ja teknillisen arvostelun, mikä toimisi pohjana kaupungin lopullisen maankäyttösuunnitelman valinnalle. Lisäksi tehtäisiin kolme erillistä maankäyttösuunnitelmaa, joita verrattaisiin C-verkon suhteen. Mallien pohjalta kaupunki päättäisi lopullisesta maankäyttösuunnitelmasta, joka sitten kehiteltäisiin eteenpäin.³⁷⁰

Smith & Polvinen laatima työohjelma hyväksyttiin lokakuun loppupuolella pidetyssä kokouksessa. Aarvala tosin on kirjannut kustannusarvion puuttuneen aikataulun yhteydestä. Työryhmän yhteisellä päätöksellä Aarvala ja tuomari Ruutu Helsingin kaupungilta valtuutettiin neuvottelemaan jatkotyön sopimusluonnoksesta. Samassa kokouksessa kiisteltiin jälleen kantakaupungin työpaikkamääristä. TVH:n edustaja Suonio tyytyi Seutukaavaliiton arvioon 250 000 työpaikasta, mutta halusi pöytäkirjaan merkittävän TVH:n alkuperäisenä tavoitteena olleen 240 000 työpaikkaa.³⁷¹

Lokakuun viimeisen päivän kokouksessa Smith & Polvinen esitteli liikenneverkko C:tä, minkä yhteydessä se sai kritiikkiä kommunikaatiostaan. Yhtiön toimittamat taulukot

³⁶⁸ Mustonen 2010, 300–301.

³⁶⁹ Seutukaavaliiton valmistelemat maankäyttömallit tunnettiin lyhenteillä kuten M-5 ja M-6.

³⁷⁰ Muistio liikennetutkimuskomitean työryhmälle 21.10.1967. Fa:6, HKA.

³⁷¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 65/1967 23.10.1967. Fa:7, HKA.

olivat työryhmän mielestä epäinformatiivisia, minkä ohella yhtiö ei kommentoinut tarpeeksi niiden taustoja.³⁷²

5.3. ”Voidaanko sitä suorittaa omin voimin?” - Hintapyyntö kariuttaa jatkotyön

Marraskuussa liikennetutkimuskomitean työryhmä kokoontui ilman Smith & Polvista keskustelemaan tutkimuksen jatkosta. kokouksessa päästiin yhteisymmärrykseen lähinnä siitä, että neuvotteluja Smith & Polvisen kanssa jatkettaisiin siltä pohjalta, että Seutukaavaliiton luomaa maankäyttömallia käytettäisiin Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen testauksessa apuna.³⁷³ Smith & Polvinen oli ilmoittanut kirjeitse tutkimuksen jatko-osuuden kustannusarvioksi 872 000 markkaa, mikä merkittiin tiedoksi työryhmän 68. kokouksessa.

Aarvalan työryhmälle osoittamassa muistiossa hän selostaa, että kustannukset on vahvistettu 16.11. lähetetyllä kirjeellä. Korkeat hinnat olivat estäneet myös Seutukaavaliiton mallilla tehtävien testausten lisätöitä. Kustannusten korkeuden vuoksi muistion mukaan on alettu selvittää liikennetutkimuksen valmistamista nykyisen sopimuksen pohjalta. Aarvala oli konsultoinut kaupungin lakimiehiä, jotka olivat todenneet sopimustulkinnallisista syistä vaivattomimman ratkaisun olevan nykyisen sopimuksen vieminen loppuun, vaikka joitakin töitä jouduttaisiin Aarvalan mukaan tekemään tarpeettomasti ja liian aikaisin:

”Kun on ollut esillä kysymys, missä määrin liikennetutkimusta voidaan käyttää hyödyksi, mikäli se tehtäisiin loppuun nykyisen sopimuksen mukaisesti, todettakoon, että Suunnittelija on tehnyt sen osan, mitä tilaaja ei olisi voinut valmistaa ilman ulkopuolista apua. Tutkimuksessa on saatu valmiiksi haastattelututkimukset samoin kuin monivaiheiset mallien kehittelyt ja ennusteet. Tämän jälkeen onkin kysymyksessä mallien käyttö. Voidaanko sitä suorittaa Tilaajan omin voimin? Niinikään (sic) on

³⁷² Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 66/1967 23.10.1967. Fa:7, HKA. Aarvala kirjoittaa: ”Työryhmän taholta pyydettiin jälleen Suunnittelijaa kiinnittämään enemmän huomiota taulukkojen otsikkoihin ja selityksiin, jotka olivat varsin puutteellisia esim. rakentamiskustannusten ja pysäköintipaikkojen tarpeen kohdalla. Niinikään (sic) kehoitettiin Suunnittelijaa antamaan vastaisuudessa kirjallisia kommentteja asioista.”

³⁷³ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 67/1967 7.11.1967. Fa:7, HKA.

suoritettava tieverkkojen laatimista ja niiden kuormittamista. Kuormitusvaiheessa on kaikki tietokoneajot suoritettava ulkopuolisin voimin, mutta tällaiset kustannukset koskevat yksinomaan tietokoneajaja, jotka voidaan melko tarkkaan määritellä. Tietokoneajoihin liittyvät koodaamiset kuin testausten arvostelu on mahdollista suorittaa Tilaajan toimesta. Tällöin olisi yhteistyöhön saatava naapurikuntien ja TVH:n edustajat, jotta maankäyttömallien kehittelyä voitaisiin jatkaa.”³⁷⁴

Muistiossa jatkotyön johtoon hahmotellaan Seppo Sanaksenahoa, joka oli koko projektin ajan työskennellyt Smith & Polvisen toimistossa. Ryhmätyöhön haluttaisiin mukaan Helsingin, Helsingin maalaiskunnan, Espoon, TVH:n sekä Valtion rautateiden edustajat. Smith & Polviselta tilattaisiin ainoastaan liikenneverkon kuormittaminen. Lopulta työryhmän kanta on, ettei Smith & Polvisen hintapyyntöön suostuttu. Vanhan sopimuksen työt tehdään ja liikennetutkimuskomiteaa pyydetäisiin esittämään *ehdotus maankäytön ja liikenteen tutkimisesta kuntien yhteistoimintana*.³⁷⁵ Kirjauksella varmistui, että Smith & Polvinen ei toteuttaisi liikennetutkimuksen jatkotyötä.

Käytännössä asia sinetöitiin liikennetutkimuskomitean kokoontumisessa marraskuun 29. päivänä. Alkuperäisen sopimuksen mukaiset työt saatetaan loppuun ja liikennetutkimuskomitean työryhmä valmistelee ehdotuksen yhteistyöstä ainakin Helsingin, Espoon, Helsingin maalaiskunnan sekä Tie- ja vesirakennushallituksen kesken. Kokouksessa TVH:n Skogström esitti vastalauseen siitä, ettei työryhmä ole toimittanut liikennetutkimuskomitean hyväksyttäväksi liikennejärjestelmiä pyynnöistä huolimatta. Skogströmin on merkitty lisäksi kritisoiden, ettei yhteenkään vaihtoehtoisista liikennejärjestelmistä sisältynyt mallia, jossa ei ollut metroa. Tähän Reino Castrénin on kirjattu todenneen asian olleen työryhmän yksimielinen kanta.³⁷⁶

Laura Kolbe on siteerannut metron suunnittelutyössä mukana olleen Aaro Vakkurin Helsingin Sanomille vuonna 1998 kertaamia kokemuksia Castrénin kanssa työskentelystä. Muistellessaan Vakkuri kertoo ”ketjussa polttaneen” Castrénin strategian vuosikymmeniä kestäneen metronvalmisteluprosessin aikana olleen

³⁷⁴ Aarvala liikennetutkimuskomitean työryhmälle 20.11.1967. Fa:6, HKA.

³⁷⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 69/1967 22.11.1967. Fa:7, HKA.

³⁷⁶ Liikennetutkimuskomitean kokous 8/1967 29.11.1967. Fa:7, HKA.

metrovaihtoehdon sisällyttäminen kaikkiin vaihtoehtoihin suunnitelmiin – kustannuksista välittämättä.³⁷⁷

Joulukuussa työryhmä pääsi viivästysten jälkeen ruotimaan Smith & Polvisen tekemiä tulevaisuuden ennusteita eli vaihtoehtoisten liikenneverkkojen vertailua. Aarvala on kirjannut TVH:n Suonion todenneen vertailun olevan ”kevyt ja pintapuolinen” varsinaisen kommentoinnin ja analysoinnin jäädessä vähäiseksi. TVH odotti liikenneverkkojen olevan toimivia eikä ainoastaan työhypoteeseja. Hän kritisoi julkisen liikenteen huomioimista ja esittää tuleviin projekteihin opetuksena kaksi seikkaa: maankäytön tiivistäminen sekä alueellisten keskusten luominen kantakaupungin liikennepaineen vähentämiseksi. Hän moitti vaihtoehtoisten liikennejärjestelmien kustannuspalveluindeksiä epäluotettavaksi, koska siinä ei ole otettu huomioon toimivuuden merkitystä.³⁷⁸

Arkistossa säilynyt Smith & Polvisen tekemä vertailupaperi on noin viisitoistasivuinen moniste. Tekstissä todetaan, että joillakin raja-alueilla teitä on jouduttu sovitellen yhdistämään. Vaihtoehtoiset liikennejärjestelmät sisälsivät metrotoimiston suunnitelmiin pohjautuvan vaihtoehdon O ja siitä supistetun version A. B vaihtoehdossa käytettiin laajaa metroverkkoa ja ruutuverkon mukaan tehtyä tieverkkoa. Vaihtoehto C:ssä käytettiin laajennettua tieverkkoa ja supistettua metroverkkoa. Smith & Polvisen kertoo kiinnittäneensä huomioita erityisesti Helsingin niemen alueeseen, jolla oli havaittu kapasiteettivajasta. Smith & Polvisen tekemän kustannusarvion mukaan liikenneverkko C:n on suhteessa kustannuksiinsa tehokkain järjestelmä, kun oletuksena on kulkutavan vapaa valinta.³⁷⁹

”Kaikkien suunnitelmien moottoritie- ja moottorikaduilla on ylikuormitusta eri määrissä. Tieverkkosuunnitelma ”C”:llä on pienin prosentti ylikuormitettuja alueita ja se ohjaa liikenteen tasaisesti kriittisellä Niemen alueella. Tämä suunnitelma on paras nykyisen Niemen alueen paikalliselle katujärjestelmälle. Estämällä pysäköinti ruuhka-aikoina katujärjestelmä kykenee välittämään liikenteen, joka tulee tälle alueelle ja lähtee täältä moottoriteitä, moottorikatuja ja pääkatuja pitkin.

³⁷⁷ Kolbe 2002, 234.

³⁷⁸ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 70/1967 4.12.1967. Fa:7, HKA.

³⁷⁹ Lisää liikenneverkkojen lopullisesta vertailusta luvussa 3.3.

”C” metrojärjestelmä palvelee matkustajiaan paremmin kuin kolme muuta järjestelmää. Tämä johtuu uloimmilla reittialueilla olevista marginaaliarvosta, joka voi olla yhtä tehokas linja-autolla kuin metrolla. Pasilan keskuksen läpi olevalla yhteydellä on tässä verkossa tarvittava julkisen liikenteen palvelu alueelle mentäessä ja sen läpi kuljettaessa. Metron keskittäminen tiheälle kantakaupunkialueelle antaa tehokkaan liikennejärjestelmän alhaisimmalla kustannuspalveluindeksillä liikenteen henkilökilometrejä kohden.”³⁸⁰

Suonion lausunnon jälkeen myös Espoon edustaja Lehtomäki ja metrotoimiston johtaja Castrén yhtyivät kritiikkiin muistion myöhäisestä toimituksesta ja sen puutteellisesta analyysistä. Castrén kritisoi lisäksi liikennetutkimuksen ratkaisua kulkutavan valinnanvapaudesta virheelliseksi: ongelmaa voitaisiin lähestyä valinnanvapauden kautta, mutta tarjottu ratkaisu ei voisi siihen perustua. Autoilijoiden houkutteluun julkiseen liikenteen käyttäjiksi ei ole Castrénin mukaan kiinnitetty tarpeeksi huomiota.³⁸¹ Koivun nostamassa kritiikissä Smith & Polvinen ei ole ottanut huomioon liikenteen periaatetta kulkeutua muille väylille yhden väylän tukkiutuessa. Helsingin maalaiskunnan Nyman totesi, että tulokset olisi saatava yksinkertaisempaan muotoon ennen kuin tutkimus tulee *maallikoiden tutkittavaksi*.³⁸²

Suunnittelijan puolustettua muistiota keskeneräisenä päätettiin liikenneverkkoa C pitää jatkokehittelyn kannalta kehityskelpoisimpana, joskin sen perustelut oli *kuitattu muutamalla lauseella*. Tämän jälkeen asia pöydättiin seuraavaan kokoukseen. Smith & Polvisen toimittaman muistion tyrmäämisen jälkeen työryhmän huomio alkoi kiinnittyä liikennetutkimuksen jatkotöiden järjestämiseen. Aarvala tuotti työryhmälle muistion, jossa arvioitiin jälleen tutkimuksen etenemistä alkuperäiseen sopimukseen suhteuttaen, todeten siinä olevan edelleen joitakin puutteita.³⁸³ Tämän vuoksi Aarvala ja Kaikkonen lähestyivät Smith & Polvista kirjeellä, jossa todettiin esimerkiksi kustannusten, hyödyn ja sosiaalisten vaikutusten vertailun olevan vielä kokonaan tekemättä. 12. joulukuuta päivätyssä kirjeessä tiedustellaan myös lopullisen liikenneverkon tilannetta.³⁸⁴

³⁸⁰ Smith & Polvinen liikennetutkimuskomitean työryhmälle 20.11.1967. Fa:6, HKA.

³⁸¹ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 70/1967 4.12.1967. Fa:7, HKA.

³⁸² emt.

³⁸³ Aarvala liikennetutkimuskomitean työryhmälle 7.12.1967. Fa:6, HKA.

³⁸⁴ Kaikkonen ja Aarvala Smith & Polviselle 12.12.1967. Fa:6, HKA.

Seutukaavaliittoa ehdotettiin jatkotutkimuksen koordinoijaksi, mutta tämä todettiin mahdottomaksi, sillä Seutukaavaliitossa oli edustettuna muitakin kuntia kuin liikennetutkimukseen kustannuksiin osallistuneet. Lopulta päädyttiin ehdotukseen, jossa osallistujatahot maksavat itse oman henkilökuntansa palkat, mutta tilat tarjoaisi Helsingin kaupunki. Itse Liikennetutkimuksen vähentyvän kiinnostuksen osoituksena työryhmässä alettiin pohtia, voitaisiinko tutkimus painattaa kovakantisen kirjan sijaan monisteen muodossa.³⁸⁵

Joulukuisessa liikennesuunnitteluosaston muistiossa pohdittiin vielä liikennetutkimuksen toteuttamisvaihtoehtoja. Yhtenä vaihtoehtona esitettiin myös oman toimiston perustamista liikennetutkimuksen tekemiseen. Etuina muistiossa todetaan työn jatkuvuus sekä parempi mahdollisuus aikataulussa pysymiseen. Toisaalta kustannukset ja vähäiset yhteydet kunnan päättäviin elimiin tulkitaan ongelmiksi.³⁸⁶

Viimeisissä säilyneissä pöytäkirjoissa käsitellään liikennetutkimuskomitealle lähetettävää kirjettä. Kirjeen tärkeimmäksi tavoitteeksi todetaan *kiinteän elimen aikaansaamista koko metropolitan alueelle liikennetutkimuksen alalla*. Myös liikennetutkimuksen tehneelle Smith & Polviselle valmisteltiin kirjettä, jossa kyseenalaistettiin vertailukelpoisten esitysten toteutusta siitä, miten liikenne julkisen ja yksityisen liikenteen välillä toteutettaisiin tulevaisuudessa, kuten suunnittelijan ja liikennetutkimuskomitean väliseen sopimukseen oli kirjattu.³⁸⁷

Viimeisessä säilyneessä kokouspöytäkirjassa, joulukuun 19. päivältä 1967, Pentti Polvinen kertoi liikenneverkkojen testaustyössä liikenneverkko C:n osoittautuneen toimivimmaksi vaihtoehdoksi. Tässä yhteydessä Aarvala on kirjannut, että verkossa on havaittu joitain ristiriitoja muiden suunnitelmien kanssa. Näitä olivat Helsingin eteläpuolta kiertävä tie sekä Espoon Bembölen ja Helsingin maalaiskunnan Vantaan suunnitelmat. Lisätöiden Smith & Polvinen arvioi vievän kolmesta neljään kuukautta. Tähän työryhmä vastasi pyytämällä suunnittelijan keskittyvän tarvittaessa keskustan kriittisten alueiden suunnitteluun ja selvittävän samalla, miten muuten kuin

³⁸⁵ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 71-72/1967 12.12.1967. Fa:7, HKA.

³⁸⁶ Muistio Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen jatkamisesta. 8.12.1967. Fa:6, HKA.

³⁸⁷ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 72/1967 12.12.1967. Fa:7, HKA.

pysäköintipaikkoja vähentämällä liikennettä voitaisiin rajoittaa. Työryhmä kokoontuisi seuraavan kerran päivä ennen joulua. Ennen joulua päättyvät myös pöytäkirjat.³⁸⁸

5.4. Raportin julkaisua edeltänyt aika – lähdeaineistollinen kapeikko

Projektin jatkon osalta törmätään aiemmin asetettuihin lähdeteknisiin ongelmiin. Liikennetutkimus toteutettiin Metronsuunnittelutoimiston alaisuudessa - mitä nämä pöytäkirjat paljastavat liikennetutkimuksen etenemisestä vuoden 1968 aikana? Tässä on selvä lisätutkimuksen paikka, johon ei tämän tutkielman puitteissa kyetä puuttumaan. Metrotoimiston aineistot ja aikalaisten haastattelut ovat ensimmäisenä mieleen tulevia tapoja lisätietojen selvittämiseen.

Pentti Murole lainaa vuoden 2012 teoksessaan hänen itsensä Rakennustekniikka -lehteen vuonna 1967 kirjoittamaa artikkelia. Artikkelissa kuvataan Suunnittelijan työhön kohdistuneen epäluottamuslauseita suunnittelutyön aikana. Murole asettaa kirjoituksessaan kaupungin vastuuseen, koska Smith & Polviselta oli tilattu ehdotus yhden maankäyttöennusteen perusteella. Toisaalta myös Smith & Polvinen saa häneltä kritiikkiä:

”Suunnittelijaan kohdistuva arvostelu lienee sen sijaan oikeutettua, heikon informaation (organisaatiostako johtuvaa?) ja yhteistyöhalun (vaiko sitoutumattomuuden halua?) sekä työssä käytetyn konservatiivisen ja rutiininomaisen, pelkkään liikennetekniikkaan pitäytyvän metodiikan osalta. Huolimatta suunnittelijan esittämästä maankäyttömalleja testaavasta täydennysohjelmasta kaupunki ei ole pitänyt työn jatkamista tarkoituksenmukaisena.”³⁸⁹

Murole työskenteli itse autopaikka-asioiden parissa 1960-luvun yhdyskuntasuunnittelun kentällä³⁹⁰, joten hänen havaintonsa on tulkittava valistuneina aikalaisarvioina. Mauno Hännisen Tielaitoksen historiikka varten haastattelema Pekka Ryttilä on todennut, että

³⁸⁸ Liikennetutkimuskomitean työryhmän kokous 73/1967 19.12.1967. Fa:7, HKA.

³⁸⁹ Murole 2012, 140. Sitaatti on alun perin julkaistu osana Murolen artikkelia ”Itämeren tytär”, joka julkaistiin Rakennustekniikka -lehdessä 1967.

³⁹⁰ Viitamies 2016, 76.

Helsingin maankäyttöä keskitettiin tahallaan, mikä johti erikoisiin tieverkkoratkaisuihin.³⁹¹

Kun tarkastellaan kokonaiskuvaa, jonka liikennetutkimuksen valmistelusta saa, painottuu valvonta-aineistossa myöhästymiset, kommunikaatioon liittyvät haasteet sekä organisaation muotoutuminen niin kutsutusti ”lennossa.” Seudullinen yhteistoiminta oli 1960-luvulla vasta muotoutumassa, ja sitä vaikutettiin konkreettisesti harjoiteltavan liikennetutkimuksessa. Smith & Polvinen ei ollut tyytyväinen kuntien kiistelyyn maankäytön rajoista. Johtiko tämä suunnittelijan motivaation lopahtamiseen? Valmistelun loppuvaiheista on havaittavissa tyytymättömyyttä, vaikka raportin julkaisu ja sitä seurannut keskustelu oli vasta edessä. Tutkimus odotti julkaisuaan kuntavaalien yli marraskuuhun 1968, jolloin sen julkaisutilaisuus järjestettiin Kallion virastotalossa.

³⁹¹ Hänninen 1995, 221.

6. Liikennetutkimuksesta julkisuudessa käyty keskustelu

”Syntyi kaksi rintamaa. Toisen muodostivat vapaan yksityisautoilun ja pysäköinnin puolustajat ja toisen julkisen liikenteen kehittäjät, jotka halusivat rajoittaa, mutteivat tappaakaan yksityisautoilua Helsingin ydinkeskustassa. Ruuhkautuvan Helsingin pelastamiseksi käydyn keskustelun eräänä ratkaisuna oli sitten päätös metron rakentamisesta, julkisten liikennekaistojen avaamisesta sekä pysäköintitiloista ja pysäköintiautomaateista.”³⁹²

- *Teuvo Aura*

6.1. Keskustelun lähtökohdat – yksityisautoilu vastakkainasettelun symbolina

Oheisen tulkinnan aikakaudesta on jälkikäteen, vuonna 1982, muodostanut kaupunkia liikennetutkimuksen ja metropäätöksen aikaan johtanut Teuvo Aura. Hänen lennokkaaseen sävyyn kirjoitetussa muistelmateoksessaan *Sovitellen* oleva kuvaus ei ole tulkintana luotettavimmasta päästä, sillä Aura on kirjoittanut havaintonsa huomattavasti prosessin päättymisen jälkeen eikä pohjana vaikuttaisi olevan aikakaudella tehtyjä muistiinpanoja, ainakaan niihin ei teoksessa viitata. Aura oli taitava sanankäyttäjä, minkä vuoksi hänen käyttämiään sitaatteja on suuri houkutus käyttää tapana herättää lukijan mielenkiinto.

Ylipormestarin Auran kanssa samansuuntaisen tulkinnan on tehnyt Timo Herranen Helsingin liikennelaitoksen tilaamassa, Helsingin kaupungin joukkoliikennettä käsittelevässä teoksessa *Hevosomnibusseista metroon*. Herranen hahmottelee

³⁹² Aura 1982, 244.

keskustelun jakolinjat kahden liikennepoliittisen yhdistyksen, Enemmistö ry:n ja vuonna 1971 perustetun Omnibus ry:n välille. Herranen kertoo Omnibussin tukeneen erityisesti Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa suositeltua vaihtoehto C:tä Omnibussin kuvaten sen olevan taloudellisesti ja psykologisesti parempi vaihtoehto verrattuna esimerkiksi Helsingin liikenne 1980 -ohjelmaan.³⁹³ Smith & Polvisen liikennetutkimusta käsittelevää keskustelua on Herranen mukaan siten käyty ainakin kaksi vuotta tutkimuksen julkaisun jälkeen.

Kalle Toiskallio hahmottelee vastapuolet toimittamassaan teoksessa *Viettelyksen vaunu* autoilun kannattajiin ja vastustajiin. Kannattajiksi hän määrittelee autoteollisuuden ja liikenneinfrastruktuurin tuottajien ohella tavalliset autoilijat. Vastustajina Toiskallio näkee kulutuskriittiset epäkaupalliset ja ekologiset kansanliikkeet, joilla ei ole samoja taloudellisia resursseja autoilun kannattajiin verrattuna, mutta jotka saavat keskusteluilmapiiirissä tukea ympäristötietoisuuden megatrendistä. Toiskallion mukaan osapuolet ovat tulleet vuosien aikana toisiaan vastaan kannattajien osalta päästökysymyksissä ja vastustajien osalta auton välttämättömyydessä erityisesti harvemmin asutuilla alueilla.³⁹⁴

Toiskallion määrittely häivyttää harmaasävyjä ehkä tarkoituksenmukaisenkin paljon, mutta en *rankelaisittain* puettuna kykene itsekään ”sammuttamaan itseäni”, tunnistan pelkästään tutkimusaiheen valinnoissani kiinnittymistä yhteiskuntatieteellisen kentän yksityisautoilukriittiseen paradigmaan, joka on kiinnostunut autoilun kaupunkikuvaan aiheuttamista muutoksista ja ympäristöllisistä seuraamuksista.³⁹⁵

Jukka Nevakivi tulkitsee suomalaisessa poliittisessa kulttuurissa tapahtuneen muutoksia, joiden katalyyttina oli muun muassa televisiolähetysten käynnistyminen. Hän kytkee samaan narratiiviin 1963 perustetun Sadankomitean, ja Marraskuun liikkeen, minkä ohella nuorison aktivoitumisen taustalla vaikutti Vietnamin sotaa vastustanut protestiliike, sekä vanhan ylioppilastalon valtaus, jonka Nevakivi katsoo vaikuttaneen

³⁹³ Herranen 1988, 246–247.

³⁹⁴ Toiskallio 2001, 18–19.

³⁹⁵ Toiskallio 2001, 19–20.

uusvasemmistolaisten radikalisoitumiseen. Aikakautta määrittä myös Tšekkoslovakian miehityksen johdosta järjestetyt mielenilmaukset keväällä 1968.³⁹⁶

Tutkimusjaksollani presidenttinä toimi alkuvuodesta 1968 uudelleen valittu Urho Kekkonen ja pääministerinä Mauno Koivisto, joka oli maaliskuussa 1968 noussut tehtävään Rafael Paasion tilalle. Nevakivi luonnehtii Koiviston kautta lainsäädännön hengeltään vapaamieliseksi, joskin sen ylle loi hänen mukaansa varjon Neuvostoliiton ulkopoliittinen suuntaus. Tämä näkyi muun muassa Koiviston hallituksen päätöksenä, jonka perusteella maan ensimmäiset sähköveturit tilattiin Neuvostoliitosta.³⁹⁷

Saadakseni kuvaa liikennetutkimuksen herättämästä julkisesta keskustelusta olen perehtynyt aikakauden sanomalehtikirjoitteluun. Tarkasteluväliksi on valikoitunut vuodet 1968 ja 1969, Rajaus perustuu liikennetutkimuksen julkaisuajankohtaan marraskuussa 1968. Pidensin tarkasteluväliä toukokuuhun 1969, jotta tarkasteluvälillä olisi havaittavissa, miten liikennetutkimuksesta käyty keskustelu kytkeytyy toukokuussa 1969 tehtyyn metropäätökseen.

Kävin tutkimustyöni aluksi läpi Helsingin Sanomien kirjoittelun lokakuusta 1968 heinäkuuhun 1969. Tässä yhteydessä havaitsin liikennetutkimusta mainittavan vähän, jos lainkaan, metrosta käydystä keskustelusta kirjoitetuissa artikkeleissa toukokuussa 1969. Tämä johti tutkimusasetelman korjausliikkeeseen: pyrin arvioimaan missä määrin Toiskallion, ja poleemisemmin pormestari Auran, mainitsema vastakkainasettelu näkyi julkisessa keskustelussa erityisesti kaupunkiseudun liikennetutkimuksen yhteydessä. Olen kiinnostunut, missä suhteessa nämä kaksi keskustelukulttuuria olivat toisiinsa. Oliko havaittavissa painotuseroja?

Pääosan aineistosta muodostaa Helsingin Sanomissa käyty keskustelu. Lehden kirjoittelusta tekemieni havaintojen pohjalta rajasin – aikataulusyistä – muiden sanomalehtien tarkasteluväliin marraskuuhun ja joulukuun alkuun 1968. Uskon valikoimani aineiston antavan kapeasta rajauksesta huolimatta riittävän kuvan julkisuudessa käytyyn keskusteluun, varsinkin kun havainnot on mahdollista kytkeä liikennetutkimuksesta aiemmassa tutkimuksessa tehtyihin havaintoihin. Tarkempaan,

³⁹⁶ Nevakivi 2009, 288–289.

³⁹⁷ Nevakivi 2009, 294.

jopa useamman vuosikymmenen käsittävän aikarajauksen jatkotutkimukseen saattaisi tässä olla sauma.

Valitsemani lehdet – Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet ja Uusi Suomi – muodostivat kärkikolmikon Helsingissä joka päivä ilmestyvien sanomalehtien joukossa.³⁹⁸ Siten vertailuni tuo esille laajimmalle levinneen Smith & Polvista koskevan keskustelun, mutta sen ei voi olettaakaan luovan siitä täydellistä kokonaiskuvaa. Kuten luvuissa 4 ja 5, poimintani etenevät kronologisesti ja ne ovat luonteeltaan subjektiivisia. Tähän kannattaa lukijana kiinnittää huomiota. Helsingin Sanomat kirjoitti liikennetutkimusta eniten, joten sen osuus aineistossa painottuu. Tämä on johtanut siihen, että esimerkiksi Uudesta Suomesta tehtyjen havaintojen ympärillä saatetaan käyttää tekstissä enemmän aikaa.

Helsingin Sanomia oli kesäkuusta 1966 lähtien päätoimittanut kolme henkilöä: Teo Mertanen, Aatos Erkko sekä Heikki Tikkanen.³⁹⁹ Sanomalehti oli vuonna 1943 julistautunut riippumattomaksi sanomalehdeksi. Helsingin Sanomat, joka saavutti tehokkaasti uusia lukijoita Helsingin liitosalueilta, oli Esko Salmisen mukaan sopeutunut aikakauden henkeen antamalla palstoillaan tilaa vasemmistolaisille kirjoittajille ja kannanotoille.⁴⁰⁰ Salminen kirjoittaa lehden kehittäneen sisältöään ja ulkoasuun vahvasti amerikkalaisen vaikutuksen pohjalta.⁴⁰¹

Hufvudstadsbladetilla oli käytännössä monopoli suomenruotsalaisessa sanomalehtikentässä 1960-luvun lopulla. Pertti Hemánus hahmotteli Hufvudstadsbladetin linjan lehteä käsittelevässä pamfletissa vuodelta 1971 Helsingin Sanomia liberaalimmaksi, vähemmän yksityisen elinkeinoelämän ideologisiin painotuksiin sitoutuneeksi. Hemánus mainitsee vertailussaan HBL:n suhtautuneen kriittisemmin esimerkiksi pysäköintiin liittyviin kysymyksiin, joskin lehtien linjat muistuttivat monella tavoin toisiaan.⁴⁰² Esko Salminen kirjoittaa lehden olleen aikakaudella virallisesti sitoutumaton, mutta kielitaisteluun ulottuvan perinnön kautta

³⁹⁸ Salminen 1988, 208.

³⁹⁹ Kolari 2012, 32.

⁴⁰⁰ Salminen 1988, 156–157.

⁴⁰¹ Salminen 1988, 280.

⁴⁰² Hemánus 1971, 139, 144.

lähellä ruotsalaista kansanpuoluetta. Erityisesti suomenruotsalaiset vasemmistoradikaalit suhtautuivat Salmisen mukaan kriittisesti HBL:n linjaan.⁴⁰³

Uusi Suomi oli tarkasteluvuonna 1968 Kokoomuspuolueen pää-äänenkannattaja. Esko Salminen kuvaa lehden merkinneen enemmän kuin tätä lehden edustaessa konservatiivista, vaalien vaihteluista heilahtamatonta linjaa. Lehden talousvaikeudet tosin alkoivat nousta esiin 1960-luvun lopulla ja lehden neuvostovastaiset kannanotot katsottiin kokoomuksessa ongelmallisiksi puolueen yrittäessä parantaa välejänsä Kekkoseen.⁴⁰⁴

Kävin tutkielmaa varten läpi Yhdyskuntasuunnittelu ja Arkkitehti -lehdissä julkaistuja liikennesuunnitelmaa käsitteleviä kirjoituksia. Näitä ei tutkimaltani aikaväliltä löytynyt yksittäismainintoja lukuun ottamatta. Julkisen keskustelun tarkastelu vaatisi siten todennäköisesti laajemman aikarajauksen, mitä tämä tutkielma kykenee tarjoamaan. Rajaukseni ulkopuolelle on jäänyt muun muassa Suomen Tieyhdistyksen Tielehden liikennetutkimusta koskeva kirjoittelu, joka Johanna Hankosen mukaan suhtautui liikennetutkimukseen kriiikkittömästi. Toisaalta Hankonen toteaa liikennetutkimuksen olleen käännekohta, jolloin keskustelu liikennesuunnittelusta alkoi siirtyä asiantuntijapiireistä kohti suurta yleisöä.⁴⁰⁵ Lisäksi ilmiselvä puute on Suomen Sosialidemokraatti -lehden puuttuminen vertailusta, olihan SDP vahva tekijä Helsingin kunnallispolitiikassa.

Apuna haarukoinnissa olen käyttänyt Helsingin kaupunginmuseon lehtileikekokoelmaa, jonka alakategoria *liikennesuunnittelu* tarjosi mahdollisuuden havainnoida kirjoittelun luonnetta. Kuratoidun lehtileikekokoelman käyttämisessä piilee riski, että sillä pyritään tuottamaan tietynlaista, pahimmillaan hyvinkin vääristynyttä kuvaa organisaation toiminnasta. On mahdollista, että lehtileikekokoelman ulkopuolelle rajataan kokonaisia organisaatiota koskettavia kipeitä ongelmakohtia. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen osalta epäilen riskin olevan melko pieni.

Rajatessani analyysin käsittelemään ainoastaan liikennetutkimusta käsittelevää keskustelua, jää ulkopuolelle useita muita teemoja, jotka vaikuttivat julkisella areenalla

⁴⁰³ Salminen 1988, 212.

⁴⁰⁴ Salminen 1988, 172–176.

⁴⁰⁵ Hankonen 1994, 322–323.

kyseisenä ajankohtana. Eräs näistä kosketti Helsingin mahdollisen metrojärjestelmän vaunujen hankintaa Neuvostoliitosta ja toinen vaatimusta Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi. Lisäksi pienenä osana läntisen maailman laajuista opiskelijaliikehdintää arkkitehtuuriopiskelijat osoittivat syksyn 1968 aikana mieltään arkkitehtuurin opetuksen vanhentuneita käytäntöjä vastaan.

Keskustelua liikennetutkimuksesta käytiin tutkimusajalla jonkin verran, mutta arvioisin sitä käydyn pääosin muualla kuin painetussa sanassa. Minulla ei ole aineistoni pohjalta osoittaa, mitä esimerkiksi Tieyhdistyksen tai Enemmistön kaltaisten yhdistysten piirissä on aiheesta keskusteltu. Metodologisesti asian olisi voinut ratkaista laajalla haastattelututkimuksella aikakauden eri toimijoista, mutta tämä ei opinnäytteeni yhteydessä ollut toteuttavissa. Toinen jatkotutkimuksen kannalta hyvä lähdeaineisto saattaisivat olla kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat, joita en ehtinyt tähän tutkimukseen ottaa mukaan aineistoksi.

Siten tutkielmani yhteydessä esitetyt havainnot julkisesta keskustelusta, minkä ymmärrän habermasilaisittain julkisessa sfäärissä esitetyiksi puheenvuoroiksi, kannanotoiksi ja keskustelunavauksiksi, ovat luonteeltaan melko maltillisia. Keskustelun tarkempi ymmärtäminen vaatisi muun muassa edellä mainittujen haastattelujen tekemistä, joskin niidenkin toteutuksessa olisi, viisikymmentä vuotta tapahtumien jälkeen omat muistitietotutkimukselliset ongelmakohtansa.

Kolmekymmentä vuotta liikennetutkimuksen julkaisusta Lars Hedman muisteli tutkimusprosessia ja siitä syntynyttä keskustelua sovittelevaan sävyyn. Hän kuvaa tutkimuksesta olleen paljon hyötyä seudun suunnittelulle, joskin hän tulkitsee tutkimuksen saaneen amerikkalaisittain toteutetun liikennesuunnitelmansa vuoksi liian kielteisen vastaanoton.⁴⁰⁶

Ajallisen etäisyyden päästä – oli se sitten kolmekymmentä tai viisikymmentä vuotta – tutkimus asettuu erilaiseen mittakaavaan. Liikennetutkimuksen perustutkimus ei teemana noussut kärkijoukkoon julkisessa keskustelussa, vaan painoarvo siirtyi Smith & Polvisen tekemiin konkreettisiin väyläehdotuksiin.

⁴⁰⁶ Hedman 1998, 65.

6.2. Tietoa tihkuu ennen kuntavaaleja – kovin keskustelu julkaisun yhteydessä

Esinäytös keskustelulle nähtiin lokakuun lopulla 1968, kun Helsingin Sanomat julkaisi lyhyen artikkelin *salassa pidetystä liikennetutkimuksesta*.⁴⁰⁷ Artikkelin yhteydessä julkaistu kuva päätieverkosta⁴⁰⁸ sai insinööritoimisto Polvisen kirjoittamaan lehteen vastineen, jossa kartan todettiin liittyvän Espoon yleiskaavatyöhön eikä Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimukseen. HS perustelee kartan julkaisua sillä, että kartan julkaisussa tuskin on *omin päin* piirretty Helsinkiä ja Helsingin maalaiskuntaa koskevia liikenneratkaisuja. Lisäksi lehti pitää karttaa hyvänä vertailuaineistona, kun Helsingin liikennetutkimus *pitkän salailun jälkeen* julkistetaan⁴⁰⁹

Liikennetutkimus julkistettiin Kallion virastotalossa pidetyssä tilaisuudessa 8. marraskuuta 1968. Laura Kolben mukaan tilaisuutta saavuttiin kuuntelemaan *kilometrien takaa*.⁴¹⁰ Helsingin Sanomien kanta Helsingin liikennesuunnittelun tasoon on tulkittavissa 09. marraskuuta 1968 julkaistusta pääkirjoituksesta. Pääkirjoitus, otsikoltaan *Suunnitelmia pinossa* käsittelee Helsingin liikenteen yleissuunnitelman julkaisua. Ehdotuksessa Erottajan alle suunniteltiin maanalaista linja-autoasemaa.⁴¹¹

”Helsinkiiläinen menee pyörälle päästään vuosi vuodelta kasvavaa liikennesuunnitelmien pinoa tutkiessaan. – Suunnittelijat eivät sanallakaan vihjaise, toteutettaisiinko tämä kallis hanke metroa odotellessa vai onko se tarkoitettu tekemään kokonaan tyhjäksi metrosuunnitelma. Niinikään (sic) jää kaipaamaan tietoa järjestelyn liittymisestä Aallon keskustasuunnitelmaan. Näihin tiedusteluihin tuskin tuleekaan suoraa vastausta, sillä kysymyksen on metronsuunnitteluelimen ja muiden liikennesuunnittelijoiden keskinäisestä valtakamppailusta, joka ei näytä päättyneen, vaikka miehet ovat vaihtuneet. Rinnakkais- ja

⁴⁰⁷ HS 23.10.1968, Puolet Helsingin alueen matkoista kantakaupunkiin.

⁴⁰⁸ Helsingin Sanomien näköislehdestä ei löydy lainkaan karttaa, johon vastinekirjoituksessa viitataan.

⁴⁰⁹ HS 24.10.1968, Helsingin Sanomien toimitukselle: Kartta päätieverkosta.

⁴¹⁰ Kolbe 2002, 234.

⁴¹¹ Helsingin liikenteen yleissuunnitelma 1969.

päällekkäissuunnitelmien ilmestyminen osoittaa, ettei Helsingin kaupungin johto pysty pitämään virkamiehiään aisoissa.”⁴¹²

Saman päivän lehden sivuilla käsiteltiin myös juuri julkaistua Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta. Tutkimuksen käsittelylle oli varattu kaksi broadsheet-lehden sivua, mitä voidaan aikakaudella pitää mittavana huomionosoituksena. Tarkasteluvälillä tapahtunut Vanhan ylioppilastalon valtaus, joka on kristallisoitunut palaksi suomalaisen yhteiskuntahistorian suurta narratiivia, sai palstatilaa arviolta puolikkaan sivun verran.⁴¹³

Toisella sivuista käsiteltiin liikennetutkimuksen laajempaa kokonaisuutta eli koko pääkaupunkiseudun kattavaa liikenneverkkoa. Koko sivun kattavassa analyysissä perataan tutkimuksen tulokset. Erityisen kiinnostavaksi on koettu tutkimuksessa ehdotettu nelihaarainen metroverkon toteuttamishjelma, sekä suunnitelmassa mainittu uusi moottorikehätie, jota suunniteltiin Helsingin seudulle.

Toiselle käsittelysivulle on aseteltu Smith-Polvisen liikennetutkimuksen mukainen liikenneverkkoehdotelma C, jossa kuvataan Helsingin keskustan liikennetarkaisua. Koko sivun mittaiseksi levitetty kuva Helsingin keskusta-alueen halkovasta kehätiestä on ymmärrettävästi herättänyt lukijassa reaktion.

Seuraavana päivänä julkaistuun pääkirjoitukseen nojaten arvioin, että Helsingin Sanomien tavoitteena on esitystavallaan ollut vaikuttaa julkiseen mielipiteeseen siten, ettei liikennetutkimuksen ehdotuksen mukaista mallia hyväksyttäisi ainakaan keskusta-alueen osalta. Lehdellä olisi ollut mahdollisuus esittää liikennetutkimuksen kaikki toteutumisvaihtoehdot kuvineen. Toimituksellinen valinta on kuitenkin ollut näyttää pelkästään pääasiallinen suositusvaihtoehto C moottoritiekehäteineen.

Hufvudstadsbladetissa liikennetutkimusta kuvataan radikaaliksi ehdotukseksi, jonka moottorikatujen tieltä talot vain kaatuvat. Pehmennyksenä tämän todetaan tapahtuvan kantakaupungissa vasta 1990 -luvulla.⁴¹⁴ Pääkirjoituksessaan lehti asemoi tutkimuksen tulkinneen yhteiskuntaa vain liikenteen näkökulmasta, vaikka juuri liikenteen tulisi

⁴¹² Hs. 09.11.1968, Suunnitelmia pinossa.

⁴¹³ HS 26.11.1968, HYY:n linjan oppositio valtasi ylioppilastalon.

⁴¹⁴ Hbl 09.11.1968, Husen bara ramlar för trafikutredarnas centrummotorvägar.

sopeutua muun yhteiskunnan tarpeisiin. Lehti vetää tutkimuksesta kaksi johtopäätöstä: liikennesuunnittelua on tehtävä kokonaisvaltaisesti koko pääkaupunkiseudun alueella ja joukkoliikenteen etu on asetettava yksityisen liikenteen edelle.⁴¹⁵

HBL:n kanta autoistumiseen on ennen liikennetutkimuksen julkaisua kriittinen.⁴¹⁶ Vasta tehtävässään aloittaneen liikennesuunnittelupäällikkö Väinö Suonion⁴¹⁷ todetessa, ettei Puotilaan menevää metroyhteyttä tarvittaisi vaan, että liikenne voitaisiin hoitaa linja-autoilla, on HBL tiivistänyt kuvatekstiinsä:

”Skall bilen få terrorisera framtidens Helsingfors?”⁴¹⁸

Liikennetutkimuksen julkaisupäivän lehdessä Hbl kuvaa metronsuunnittelutoimiston ja kaupunkisuunnitteluviraston tekemiä ristikkäisiä suunnitelmia joukkoliikenteen järjestämiseksi ja kuvaa erityisesti metrotoimiston toimintakulttuuria *lukittujen ovien politiikaksi*.⁴¹⁹ Lehden takasivulle on marraskuun yhdeksäntenä kuvattu sama kantakaupungin tieverkkoja vuonna 2000 esittämä kuva liikenneverkko C:stä kuin Helsingin Sanomissakin. Talojen korostetaan kuvatekstissäkin joutuvan suunnitelman mukaan purkutuomion alle vasta 1990-luvulla.⁴²⁰

Yhdeksännen päivän lehdessä Helsingin Sanomat julkaisi lisäksi ylipormestari Teuvo Auran haastattelun, jossa Aura lupaa Helsingin liikenneratkaisun tulevan valituksi kevään 1969 aikana. Jutun ingressiin on nostettu Auran sitaatti suuren liikennetutkimuksen julkistamistilaisuudesta:

”Nyt julkisuuteen saatettu liikennetutkimus antaa meille tärkeää perusaineistoa tulevia suuria liikenneratkaisujamme varten. Tämän tutkimusaineiston nojalla on saatavissa entistä luotettavampi kuva siitä, millaiset ovat kunkin ratkaisun todelliset mittasuhteet ja kustannukset.”⁴²¹

⁴¹⁵ Hbl 09.11.1968, Regional trafikplan.

⁴¹⁶ Esimerkiksi Hbl 29.10.1968: Ny kock i trafiksoppan ja Hbl 28.10.1968: Vad är bilplatsbehovet?

⁴¹⁷ Suonio oli mukana liikennetutkimuskomitean työryhmässä. Ks. luvut 4 ja 5.

⁴¹⁸ Hbl 29.10.1968, Ny kock i trafiksoppan.

⁴¹⁹ Hbl 08.11.1968, De lyckta dörrarnas politik.

⁴²⁰ Hbl 09.11.1968, Husen bara ramlar för trafikutredarnas centrummotorvägar.

⁴²¹ HS 09.11.1968, Teuvo Aura: Liikenneratkaisuista päätös kevään aikana.

HBL oli lisännyt Auran kommentin yhteyteen liikennetutkimuksen taloudellisia toteuttamismahdollisuuksia epäilevän kommentin Tie- ja Vesirakennushallituksen Väinö Skogströmiltä, minkä ohella Helsingin maalaiskunnan johtaja Lauri Lairala totesi artikkelissa tutkimustulosten olevan liian Helsinki-keskeisiä ja että tutkimus ei ollut antanut siltä toivottuja tuloksia. Vaikka kuvia myöten HBL keskittyy vaihtoehto C:hen, muistetaan artikkelissa todeta tutkimuksessa verratun viittä eri liikennevaihtoehtoa. HBL tulkitsee julkiseen liikenteen tukeutuvan vaihtoehto D:n olevan lähes samanhintainen kuin suunnittelijoiden ehdottama vaihtoehto, mutta liikenneteknisesti D ei olisi yhtä joustava.⁴²²

Uuden Suomen etusivulle on valittu puolen sivun kokoinen valokuva, jossa valmistunutta liikennetutkimusta käsissään pitivät yleiskaavapäällikkö Jaakko Kaikkonen, liikennetutkimuskomitean puheenjohtajana Aarne Ervin korvannut Aatto Väyrynen sekä Wilbur Smith & Associatesin Lontoon toimiston edustaja Robert Hubbard sekä Pentti Polvinen. Otsikoksi Uusi Suomi on valinnut *Reaaliin näkökohtiin perustuva suositus liikennejärjestelmäksi Helsingin seudulle*. Jutun ingressissä korostetaan liikennetutkimuksen perustuvan vapaaseen valintaan, liikenteen palvelun korkeaan tasoon sekä yksityisen ja julkisen liikenteen tasapainoon.⁴²³

Muissa lehdissä kriittiseen sävyyn käsiteltyä Eteläväylää käsitellään Uudessa Suomessa perusteltuna ratkaisuna:

”Suositeltu liikennejärjestelmä sisältää useita kantakaupungin alueella kulkevia moottoriteitä ja katuja, joista keskeinen merkitys on ns. Eteläväylällä, Ruoholahdesta Kruunuhakaan kulkevalla keskustakehällä, joka tekee liikenteen niin sujuvaksi, että ratkaisun näennäisestä radikaalisuudesta huolimatta sen katsotaan olevan varsin perusteltu.”⁴²⁴

Uusi Suomi toteaa Eduskuntatalon lähistöllä olevan moottoritien olevan jo mukana Alvar Aallon keskustasuunnitelmassa. Väylien rakentaminen ymmärretään, koska niiden

⁴²² Artikkelissa asia on muotoiltu seuraavasti: *”I ekonomiskt hänseende var dessa båda alternativ tämligen likvärda, men trafiktekniskt ansågs motorvägsalternativet smidigare.”*

⁴²³ Us 09.11.1968, Helsingin seudun liikennetutkimus julkaistiin – Reaaliin näkökohtiin perustuva suositus liikennejärjestelmäksi Helsingin seudulle.

⁴²⁴ emt.

avulla kantakaupungin katuverkko saataisiin tehokkaampaan käyttöön liikennettä voitaessa syöttää keskustan molemmilta puolilta.⁴²⁵ Lisäksi Uusi Suomi toteaa, ettei Eteläväylä turmelisi kaupunkikuvaa tai veisi tonttialaa. Tätä perustellaan moottoriväylän upottamisella, jolloin väylän päälle voitaisiin rakentaa uusia taloja tai pysäköintipaikkoja. Artikkeliki käsittelee kattavasti myös julkisen liikenteen ratkaisuja, ja liikenneverkko C:ssä ehdotettu kolmihaarainen, 28 maanpäällisen ja 25 maanpäällisen metroaseman verkosto kuvataan neutraaliin sävyyn. Takasivun kuvaksi on valittu sama kuva kantakaupungin liikenneverkosta, joka esitettiin muissakin lehdissä.

US mainitsee, että julkisen liikenneverkon toimenpiteet olisi tehtävä mahdollisimman nopeasti, *koska näin voidaan toivottavasti julkisella liikenteellä matkustusta edistää henkilöauton käytön asemesta*. Lopuksi kerrataan tutkimuksen olevan vain alkupiste pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelussa.

Pääkirjoituksessaan Uusi Suomi ottaa liikennetutkimukseen myönteisen kannan.⁴²⁶ Lehti toteaa, että kunnallisvaalien yhteydessä tutkimustulosten julkaisun viivästyttämisestä yritettiin tehdä liikenne- ja kunnallispoliittista sensaatiota eli *poliittista myyntiä*. Tähän ei lehden mukaan ole aihetta, koska tutkimus on työotteeltaan asiallinen ja objektiivinen. Lehti puolustaa suunnittelijan kantaa, jonka mukaan kulkutavan valinta tulisi olla vapaa. Tämä tehdään kyseenalaistamalla vastakkainasettelu eri kulkutapojen välillä:

”Kun tällaista ratkaisua vertaa viime aikoina esitettyihin, vahvasti tunnepitoisiin vaatimuksiin, joissa henkilöautoista on tehty paholaisen keksintöjä ja jalankulkijat erotettu omaksi rodukseen voi vain kiitollisena todeta, ettei liikennetutkimuksessa ole hairahduttu minkäänlaiseen liikenteelliseen ”rotusyrjintään”. Todellisuudessaahan yhä useammat ovat päivittäin vuoron perään sekä jalankulkijoita, henkilöautoilijoita että julkisen liikennevälineiden käyttäjiä.”⁴²⁷

Tämän päivän kulttuurista katsottuna Uuden Suomen viittaukset liikenteen rotutaisteluun vaikuttavat rajuilta. Tulkitsen taisteluun viittaavien ilmaisujen siirtyneen

⁴²⁵ emt.

⁴²⁶ Pääkirjoitussivun ensimmäinen paikka oli lehdessä varattu Neuvostoliiton sähkövetureille.

⁴²⁷ US 09.11.1968, Suuri liikennetutkimus.

liikennepoliittisen kieleen yhteiskunnassa käynnissä olleessa keskustelusta romanien kansalaisoikeuksista ⁴²⁸ Pelkkiä kehuja liikennetutkimus ei lehdeltä saa, sillä sen maankäyttösuunnitelmat todetaan vajavaisiksi, mikä edellyttäisi tutkimukselle jatkoa. Metron osalta lehti on tulkinnut tutkimusta siten, ettei metronsuunnittelutoimikunnan 1963 ehdottamaa Keskusta–Puotinharju -linjaa välttämättä tarvitsisi rakentaa – vaan voitaisiin selvittää myös muita vaihtoehtoja julkisen liikenteen toteuttamiselle.

Aikakaudelle tyypilliseen tapaan ⁴²⁹ tutkimuksen käsittely jatkui seuraavana päivänä, jolloin Helsingin Sanomat paljasti virallisesti kantansa tutkimuksen lopputuloksiin. Pelkistetysti *Suuri liikennetutkimus* otsikoidussa pääkirjoituksessa tutkimus niputetaan yhteen Aallon keskustasuunnitelman, metrosuunnitelman sekä *omituksen bussitunnelisuunnitelman* kanssa. Kriittiseen sävyyn kirjoitetussa pääkirjoituksessa kritisoidaan tutkimuksen vuoteen 2000 asti asetettua tähtäintä, minkä ohella nostetaan esille tutkimuksessa mainitut matkatottumukset, joiden katsotaan säilyvän samankaltaisina vuoteen 2000 asti. Lehti toteaa kulutustottumuksiin olevan mahdollista vaikuttaa muun muassa liikennepoliittikan keinoin. Lisäksi Helsingin sanomat ennustaa pääkirjoituksessa tutkimuksen ratkaisumallien paremmuutta mittaamaan asetettujen mittareiden joutuvan arvostelun kohteeksi:

”Liikennejärjestelmiä keskenään verrattaessa ovat järjestelmän yhteiskunnalle aiheuttamat vaikutukset – muun muassa sosiaalisen kanssakäymisen muutokset, melu, pakokaasut, asutuksen siirrot ja järjestelmän soveltuvuus yhdyskunnan tavoitteisiin ja maankäyttösuunnitelmiin – saaneet painoluvukseen vain 20. Sitä vastoin järjestelmän tuottavuuden painoluku on 30, suorituskyvyn 25 ja rahoitusnäkökohtien 25. Näitä painokertoimia vasten tuntuvat suunnittelijoiden puheet siitä, ettei liikennettä pidä irrottaa muista yhteiskunnallisista toiminnoista, vain pakollisten kuvioden noudattamishaluista syntyneiltä.”⁴³⁰

Pääkirjoituksen loppuksi lehti kritisoi virkamieskuntaa toteamalla Ylipormestari Auran toiveen liikennejärjestelmäpäätöksen syntymisestä jo keväällä 1969 olevan yllättävä

⁴²⁸ Ahvenainen 2014.

⁴²⁹ 1960-luvun mediaympäristössä uutisaihetta ei koluttu läpi yhden päivän aikana vaan kirjoittelu vei ajallisesti pidemmän ajan.

⁴³⁰ HS 10.11.1968, Suuri liikennetutkimus.

eikä lehti aseta suurta luottoa kaupunginvaltuustoon kykyyn saada liikenneratkaistu tehtyä ylipormestarin esittämässä aikataulussa, koska linja-autoaseman rakentaminenkin on osoittautunut sille ylivoimaiseksi tehtäväksi.⁴³¹

Huomionarvoista liikennetutkimuksen kontekstin kannalta on, että samana päivänä lehdessä on julkaistu useampi artikkeli vastikään toimintansa aloittaneen Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistön järjestämästä Aleksanterinkadun mielenosoituksesta.⁴³² Artikkelien yhteydessä ei ole mainintoja liikennetutkimuksesta. Uusi Suomi julkaisi mielenosoituksesta kuvan, jonka kuvatekstissä kirjoitettiin seuraavasti:

”Enemmistö ry, joka sanoo ajavansa jalankulkijain etua moottoriajoneuvoja vastaan, tahtoo Aleksanterinkadun kävelykaduksi ja järjesti tänä mielenosoitusten aikana sekin oman kulkueensa lauantaina. Ajankohta oli valittu sopivasti ruuhka-ajaksi, Aleksin muutenkin tukkoinen lauantailiikenne sekosi joksikin aikaa entisestäänkin ja enemmistö katselijoista taisi liittyä enemmistöön; autoilijat olivat toista mieltä.”⁴³³

Kävin tutkielmaa varten läpi Enemmistön Kansan arkistoon jättämiä lentolehtisiä Aleksanterinkadulla järjestetystä mielenosoituksesta. Aineisto ei näyttänyt merkkejä siitä, että liikennetutkimusta olisi mainittu. Janne Viitamiehen väitöksessä todetaan, että mielenosoitukseen olisivat kuuluneet *Wilbur Go Home* -kyltit.⁴³⁴ Mainittava opetus siitä, että arkistoaineiston todistusarvolla on rajansa.

6.3. Uusi Suomi unohtaa, Helsingin Sanomat panostaa – julkaisun jälkeiset viikot

Yleisönosastopalstat olivat aikakauden sanomalehdissä pieniä eikä niillä julkaistu kuin lyhyitä kirjoituksia, jotka usein vaikuttivat olevan nimimerkin takaa kirjoitettuja.⁴³⁵

⁴³¹ Samaa sitaattia on hyödyntänyt myös Kolbe 2002, 236.

⁴³² HS 10.11.1968, Jalankulkijat valtasivat Aleksin sekä Enemmistö vaatii autotonta Aleksia.

⁴³³ US 10.11.1968.

⁴³⁴ Viitamielinen 2016, 9–11. Asiasta kirjoitettiin myös Arkkitehdin numerossa 7/1968.

⁴³⁵ Helsingin Sanomien ”Yleisöltä” -palstan yhteyteen on liitetty seuraava ohjeistus: *Henkilöille, jotka aikovat tarjota kirjoituksia Helsingin Sanomien yleisöltä-osastoon, huomautetaan, että kirjeiden tulee olla lyhyitä, korkeintaan yhden konekirjoitusliuskan pituisia ja vain paperin toiselle puolelle kirjoitettuja. Nimettömiä kirjeitä ei julkaista ja kirjeet palautetaan ainoastaan siinä tapauksessa, että kirjoittaja on liittännyt mukaan palautuspostimerkin. Julkaisemattomia kirjeitä säilytetään vain kuukauden ajan.*

Liikennetutkimus ei sen julkaisupäivää seuranneen lehden palstalla herättänyt suurempia tunteita, sillä yksikään kirjoituksista ei käsitellyt sitä. Myöskään lähipäivät eivät tuottaneet kansalaiskirjoituksia aiheeseen liittyen.

Hufvudstadsbladetissa julkaistiin kuvaus Rakennustaiteen museossa 12. marraskuuta järjestetystä keskustelutilaisuudesta otsikolla *Trafiktutredning för Helsingfors fick hård kritik*. Toimittaja tiivisti keskustelussa toivotun ”*Wilburin menevän takaisin kotiin.*” Hän huomauttaa, ettei tilaisuuteen ei oltu kutsuttu mukaan lainkaan asiantuntijoita, vaan äänessä olivat pääosin tilaisuuden järjestäneet opiskelijat. Tilaisuudessa suunnittelijoiden epäiltiin toimittajan kuvauksen mukaan rakentavan kaupunkia vuosikymmeniä vanhoilla tiedoilla ja esitettiin epäily Wilbur Smithistä öljy-yhtiön tai autoteollisuuden kaksoisagenttina. Keskustelussa etsittiin kunnallisesta taksijärjestelmästä tai metrojärjestelmästä vaihtoehtoa ”*Wilburin moottoriteille.*”⁴³⁶

Väitteisiin Wilbur Smithin kaksoisagentuurista autoalan parissa minulla ei ole esittää todisteita, ja se lieneekin parempi tulkita toimittajan mielikuvitusta kiihottaneena poleemisena nostona keskustelusta. Liikennesuunnittelijoiden Pohjois-Amerikasta saatuja vaikutteita on sen sijaan analysoitu jonkun verran esimerkiksi Johanna Hankosen väitöstutkimuksessa. Hän nostaa esille muun muassa ASLA Fulbright-stipendijärjestelmän, jonka kautta suoritettu tutkimusvaihto vaikutti aikakauden ajatusmaailmaan elinkeinoelämässä, tieteessä ja politiikassa.⁴³⁷

Pilapiirtäjien huomion kohteeksi Liikennetutkimus pääsee marraskuun 14. päivän Helsingin sanomissa. Nimimerkki J.L:n kuvassa Helsingin keskustan maamerkin, Helsingin tuomiokirkon ympärille on kiertynyt moottoritiesilmukka. Kuvatekstissä J.L. pakinoi liikennetutkimuksen seurauksista Helsingin kaupunkikuvalle:

”Vuosituhansien kuluessa länsimäinen ihminen on taistellut itselleen vapauden. Vapauden ilmenemismuodoista tärkein on vapaus päästä henkilöautolla haluamaansa paikkaan. Tietysti vapaus vaatii uhrauksia. Olemme ilomielin valmiita siihen, että Helsingin rannat ja keskusta tuhotaan moottoritein, samalla kun tästä kaikesta meitä veloitetaan n. 1

⁴³⁶ HBL 13.11.2018, Trafikturedning för Helsingfors fick hård kritik.

⁴³⁷ Hankonen 1994, 77-80. Hankonen mainitsee muun muassa ylipormestari Teuvo Auran tutustuneen 1956-57 tapahtuneella kolmen vuoden matkallaan General Motorsin ja Fordin tehtaisiin.

vanhan miljoonan verran henkeä kohti. Emmekö olekin? Onhan vapaus sen arvoista!”⁴³⁸

Missä määrin tämä J.L:n pilakuva edusti helsinkiläisten yleistä mielipidettä liikennetutkimuksen ehdotetuista liikenneverkoista? Ainakin sitä vastustaneet tahot käyttivät tutkimuksen julkaisua seuranneiden päivien lehdessä ääntään melko voimakkaasti. Kansalaismielipiteen laajempi selvittäminen vaatisi laajempaa tutkimustyötä. J.L:n pilakuvan yhteyteen liitetystä pienoispakinasta on hahmoteltavissa liikennetutkimuksen saaman kritiikin päälinja: keskustan kaupunkikuvan ”rumentuusi” ja se olisi kallista. Vanhalla markalla J.L. viitanee tekstissään vuoden 1963 rahauudistusta edeltäneen markan arvoon, jonka käytöstä poistumisesta oli tullut kuluneeksi kuvan piirtohetkellä lähes viisi vuotta.

Pilakuvan julkaisupäivänä Helsingin Sanomien toimittajakoulu vieraili tutustumassa Helsingin liikennesuunnitteluun. Tapaamisesta seuraavan päivän lehteen kirjoitetussa uutisessa ylipormestari Teuvo Aura reagoi sekä kaupunkiseudun liikennetutkimuksen että Alvar Aallon keskustasuunnitelmaan liittyviin kysymyksiin. Helsingin kaupunginvaltuusto oli vuonna 1961 päättänyt Helsingin keskustaa kehitettävän Aallon suuntaviivojen mukaisesti.

Aura totesi toimittajakoulun edustajille olevan täysin normaalia, että metron ja henkilöauton näkökulmasta kaupunkia tarkastelevien tahojen tutkimukset tuottaisivat erilaisia tuloksia. Lopullisen ratkaisun joutuisivat Auran mukaan tekemään *käytännön miehet*, koska tutkijat ovat asioista usein erimielisiä. Liikennetutkimuksen Aura ei katsonut olevan ristiriidassa Alvar Aallon keskustasuunnitelman kanssa. Ylipormestari toteaa tutkimuksen aluksi hätkähdyttäneen, mutta sen tuloksia on luettava *kylmästi*.⁴³⁹ Tilaisuudessa esitettiin kysymys keskustan rakennusperinnöstä, toimittaja on tekstissä esittänyt tulkinnan keskustelusta:

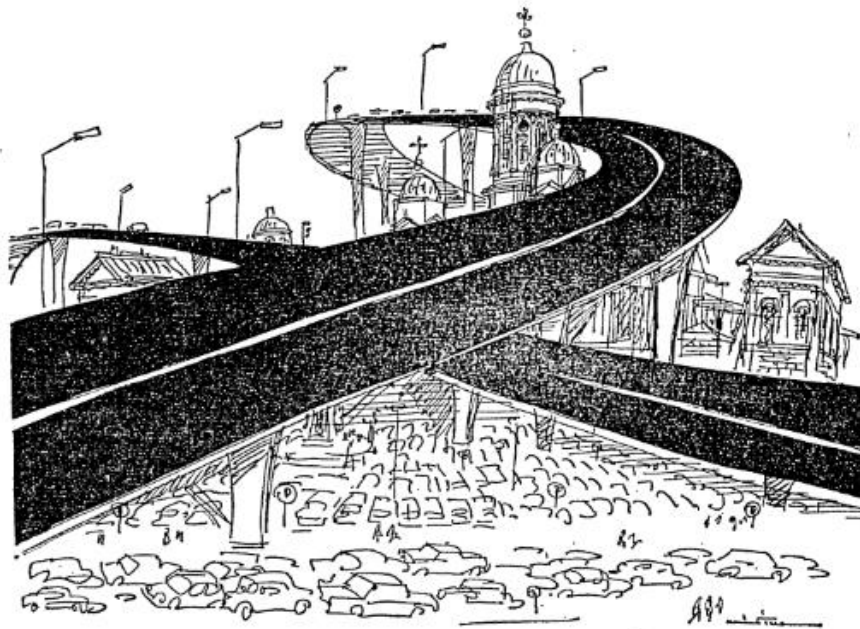
”Esiintykö vastavalmistuneessa liikennesuunnitelmassa mielestänne suomalaisen rakennuskulttuurin aliarvioimista?”

⁴³⁸ Hs 14.11.1968.

⁴³⁹ Hs 15.11.1968, Aalto-suunnitelmaa ei toteuteta sellaisenaan.

Liikennemiehet katsovat asiaa puhtaasti liikennemiehinä, joten rakennuskulttuuri on jäänyt sivummalle. Helsingissä on säilyttämisen arvoista rakennuskulttuuria, mutta myös paljon vanhaa, joka voidaan repiä liikenteen tieltä. Ainakin minä ja kollegani pidämme huolen siitä, että mitään arvokasta ei revitä.”⁴⁴⁰

Aikakauden lukija on saattanut suhtautua ylipormestarin kommenttiin epäilevästi. Helsingin kantakaupungin alueelta oli 1950–60-lukujen taitteessa purettu noin kuudenkymmenen puutalotontin rakennuksia ja tilalle oli rakennettu kerrostaloja.⁴⁴¹ Teuvo Aura itse kannatti keskustan alueelle korkeaa rakentamista, Aleksanterinkadun kysymyksen suhteen hän asettautui Laura Kolben mukaan sovittellevalle linjalle.⁴⁴²



SUURI LIIKENNETUTKIMUS

Kuva 11: Helsingin Sanomien pilapiirtäjä J. L:n tulkinta liikennetutkimuksesta. Moottoritesilmukka kiertyy pilakuvassa Helsingin symbolin, Tuomiokirkon tornin ympärille ja Senaatintorin ovat täyttäneet henkilöautot.

Viidennentoista päivän sanomalehteen olivat ehtineet suunnitelmat Pasilan alueelle vuoteen 2000 mennessä suunnitellusta 47 000 työpaikan keskittymästä, mikä on mahdollisesti vienyt huomiota liikennetutkimukselta.⁴⁴³ Pasila-suunnitelmista

⁴⁴⁰ emt.

⁴⁴¹ Herranen 1997, 160.

⁴⁴² Kervanto Nevanlinna 2012; Kolbe 2002, 271.

⁴⁴³ Hs 15.11.1968, Pasila vuonna 2000: Työpaikkoja 47.500 - asukkaita vain 4.200.

uutisoitiin Hufvudstadsbladetissa, lisäksi lehden huomio kiinnittyi pikku-uutisen verran Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen kustannuksiin. HBL oli tiedustellut Aatto Väyryseltä tutkimuksen hintaa ja saanut vastaukseksi kaksi miljoonaa markkaa. Väyrynen puolustaa artikkelissa Smith & Polvisen tarjoamaa perustietoa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmästä ja kokonaista viittä erilaista vaihtoehtoista liikennejärjestelmää. Lisäksi hän huomauttaa, etteivät päätöksentekijät ole sidottuja edes suunnittelijoiden tarjoamaan autoystävällisimpään vaihtoehtoon.⁴⁴⁴

Selvitin tutkimusta varten liikennetutkimuksen käsittelyä Yleisradion lähetyksissä. Mainintoja ei sisällynyt julkaisupäivän uutislähetysiin, mutta eräässä metron rakentamista koskevassa ohjelmassa vuodelta 1969 Reino Castrén toisti Väyrysen kannanotosta mukaillun mielipiteen, jonka mukaan metro on mukana liikennetutkimuksen autoystävällisimmissäkin vaihtoehdoissa.⁴⁴⁵

Hufvudstadsbladet käsitteli liikennetutkimusta jälleen uutisessa, jossa Väinö Suonio vaati kansanäänestystä metron rakentamisesta. Uutisessa lehti toteaa liikennetutkimuksen osoittaneen liikenteen tarpeiden ja taloudellisten resurssien menevän ristiin. Lisäksi sen katsottiin osoittaneen *bilismin* vahingolliset seuraukset kaupunkikuvalle. Paino tulisi HBL:n mukaan siksi asettaa joukkoliikenteelle, koska se on lempeämpi yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta.⁴⁴⁶ Seuraavana päivänä Hufvudstadsbladetin pääkirjoituksessa käsitellään ehdotuksia Pasilasta Helsingin uutena keskustana. Eräänä perusteluna Pasilan rakentamiselle pidetään kantakaupungin liikennepaineen rakentamista, mikä asettaa liikennetutkimuksen ehdotukset uuteen valoon. Asunnot ja työpaikat asetetaan tekstissä pysäköintitilan ja julkisen liikenteen edelle:

”Ju fler viktiga ämbetsverk och kontor som förläggs till detta område desto mer måste trafikbehovet i söder lätta. Det är en av de synpunkter som måste läggas på den stora trafikplanen som går hårt åt inte bara den södra stadsdelen utan direkt hotar att stycka sönder Norra Hamnen och Bredviken i små bassänger, vars enda egentliga uppgift vore att i spegelbild

⁴⁴⁴ HBL 15.11.1968, Trafikutredningen kostar 2 miljoner.

⁴⁴⁵ Yleisradion lähetys 16.3.1969: Me kysymme: Helsingin metrosuunnitelma. RTVA.

⁴⁴⁶ Hbl 16.11.1968, Folkomröstning om metron I trafikplanerarförslag.

*fördubbla synintrycket av de väldiga trafikmaskiner som skulle bli det allt dominerande.*⁴⁴⁷

Marraskuun 18. eli reilu viikko liikennetutkimuksen julkaisun jälkeen Helsingin Sanomien jokainen pääkirjoitusteksti käsittelee tavalla tai toisella liikennetutkimusta. Toimenpidettä voi pitää mittakaavaltaan poikkeuksellisena, sillä pääkirjoitussivun tekstit käsittävät yleensä kaikki uutisaiheet kaupunkipolitiikasta ulkomaanpolitiikkaan, tällöinkin käsittelytilaa on varattu kolmelle erilliselle aiheelle. Pääkirjoituksessa *Tutkimuksen hälyttävä tulos* liikennetutkimuksen tuottamaan perustutkimusaineistoon ollaan tyytyväisiä, mutta tarjotut ratkaisukeinot herättävät kritiikkiä. Helsingin Sanomat esittää kantanaan, että liikennetutkimuksessa olisi pitänyt selvittää kantakaupungin autoliikenteen rajoittamista, sen sijaan että liikenne päästetään alueelle estoitta.⁴⁴⁸

Pasila-suunnitelma ja liikennetutkimus nivoutuvat yhteen saman päivän pääkirjoitussivulla julkaistussa toisessa tekstissä *Pelastava muumiokaupunki*, jossa ihmetellään liikennetutkimuksen suosituksia, mikäli Helsingin liikenteellinen painopiste on Pasila-suunnitelman mukaisesti siirtymässä pohjoisemmaksi. Suunnitelmaan itsessään suhtaudutaan myönteisesti, *jos tämän yksikön elottomuus tarjoaa nykyiselle kantakaupungille mahdollisuuden elää ja olla asukkaiden kaupunki*. Loppukaneettina pääkirjoitus ennustaa Helsingin *vähitellen kaatuvan ylenpalttisten suunnitelmiensa vuoren alle*.⁴⁴⁹

Helsingin Sanomien vakipakinoitsija Origokin, eli arkkitehtuuriakin aikanaan opiskellut Jouni Lompola,⁴⁵⁰ sivuaa 18. päivän pakinassaan Helsingin liikennesuunnittelua kytkien sen Aleksanterinkadun kävelykadusta käytyyn keskusteluun.

"Liikennesuunnittelija R arveli, että liikennesuunnittelijoiden kannalta tällainen Aleks-i ehdotus on mitä arvokkainta laatua. Kun lehdistö puhuu siitä ja mielenosoittajat pitävät mielenosoituksia, niin ihmisen huomio kiintyy siihen niin, että liikennesuunnittelijat saavat todella rauhassa tehdä

⁴⁴⁷ Hbl 17.11.2018, En ny centralpunkt.

⁴⁴⁸ HS 18.11.1968, Tutkimuksen hälyttävä tulos.

⁴⁴⁹ HS 18.11.1968, pk.

⁴⁵⁰ Hs.fi 22.4.2010, Jouni Lompola 1936-2010, muistokirjoitus.

*tärkeää työtään, vetää moottoriteitä kaupungin läpi ja perustaa pysäköintialueita puistoihin, joissa majoilee epäsosiaalisia aineksia."*⁴⁵¹

Peter von Baghia mukaillen pilapiirtäjät ja pakinoitsijat näyttäytyvät usein "kulttuurin todellisena selkärankana." Von Baghin haastattelema Arvo Salo toteaa Origon tyyliksi muotoutuneen pakinan, joissa ei tarvinnut niin välittää tosiasioista.⁴⁵² Tässä yhteydessä hän mielestäni kykenee tyyllilajinsa puitteissa tavoittamaan jotain siitä vastustuksesta, millä julkisuudessa liikennetutkimuksen tuloksiin suhtauduttiin.

Liikennetutkimuksen käsitellään vielä pääkirjoituksessa "Tuhoisa Eteläväylä", josta paistaa läpi tyytymättömyys vaihtoehto C:n tarjoamaan liikennejärjestelyyn kantakaupungissa. Pääkirjoituksessa penätään liikennetutkimuksen ehdotuksen sijaan palvelukykyistä joukkoliikennesuunnitelmaa, jossa hyödynnettäisiin rautateitä sekä mahdollisesti metroa. Tämän ohella tarvittaisiin liikenneuhkat "kaupungin sydämen" ohi ohjaava tienrakennusohjelma, jonka myötä Helsinki säilyisi "asukkaiden kaupunkina"

*"Kun suosituksen laatimista on johtanut joukko kaupungin korkeita virkamiehiä ja työ piti tehdä 'erityisesti Helsingin olojen ja ominaispiirteiden perusteella', tulos on hätkähdyttävä. Kaikkein käsittämättömin on ajatus Eteläväylästä, mikä merkitsee 'ominaisimman Helsingin' eli Helsingin niemen ahtaan kärjen siirtämistä ulvovan läpikulkuliikenteen palvelukseen. Suunnitelma on vaarallinen pelkkänä ajatusleikkinä, sillä toista vaihtoehtoa eivät tutkijat tarjoa, eikä kaupungin johto ole suositusta toistaiseksi tyrmännyt"*⁴⁵³

Pääkirjoituksessa esitetty väite on siinä määrin virheellinen, että liikennetutkimus sisälsi useamman vaihtoehdon pääkaupunkiseudun liikenneverkon järjestämiselle. HS on jäljillä siinä, että ainoastaan vaihtoehto C, joka sisälsi myös mainitun Eteläväylän, oli ehdotuksista pisimmälle kehitelty. Pääkirjoituksessa käytetty termi 'ominaisin Helsinki'

⁴⁵¹ HS 18.11.2018, Aleksin ilot.

⁴⁵² Von Bagh 2007, 348.

⁴⁵³ HS 18.11.1968, Tuhoisa Eteläväylä.

on osoitus kantakaupungin alueeseen ja sen kaupunkikuvaan asetetuista erityismerkityksistä.

Pääkirjoituksen lopuksi Helsingin Sanomat kertoo ymmärtävänsä, miksei suunnitelmaa *kehdattu saattaa julkisuuteen ennen kunnallisvaaleja*. Väitteitä suunnitelman julkaisun viivyttämisestä en kykene julkisen lähdeaineiston perusteella vahvistamaan. Ongelmana on liikennetutkimuksen työryhmän pöytäkirjojen puute vuoden 1968 ajalta, joista tulkinta olisi ollut mahdollista tehdä. Viimeisten työryhmältä säilyneiden asiakirjojen perusteella työ olisi ollut valmis keväällä 1968.

Helsingin Sanomien täystyrmäyksen jälkeen liikennetutkimuksen käsittelyyn tuli muutaman päivän tauko. Valtakunnallisen tieverkon tulevaisuutta sivuttiin Lahdessa järjestettyjen valtakunnallisten tiepäivien reportaasin yhteydessä, mutta liikennetutkimuksen sisältöön ei puututtu.⁴⁵⁴ Seuraavan päivän lehdessä uutisoitiin kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksesta, jossa päätettiin Helsingin julkisen liikenteen nojautumisesta raideliikenteeseen.⁴⁵⁵

Uusi Suomi oli ollut liikennetutkimuksen sisällöstä hiljaa sen julkaisua seuranneesta päivästä lähtien. Tutkimukseen palattiin marraskuun 21. päivän lehdessä. Artikkelin esittelee Helsinkiin vuoteen 1980 mennessä kehittyvää liikenneverkkoa, jonka rungon muodostavat lehden nopeiksi ja tehokkaiksi kuvaamat moottorikadut. Sisällöllisesti artikkelin tavoitteena on välittää tietoa Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa kaavailuista ehdotuksista eikä siihen sisälly tieratkaisujen laadullisia arvioita.⁴⁵⁶

Hufvudstadsbladetissa tutkimus mainitaan jälleen 22. marraskuuta Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsitellessä metron mahdollista rakentamista. Lautakunnan jäsenet puheenjohtaja Ylermi Runko (sos. dem.) ja varapuheenjohtaja Jorma Korvenheimo (kok.) tulkitsevat molemmat liikennetutkimusta omista näkökohdistaan. Runko katsoo sen osoittaneen autokaupungin ongelmat. Hän toteaa artikkelin mukaan, että maankäyttöä tulisi keskittää siten, että mahdollisesta metrosta saataisiin paras hyöty irti. Korvenheimon mukaan tutkimus puolestaan osoitti, miten

⁴⁵⁴ HS 21.11.1968, Moottoriteitä 1000 km v. - 1980 Ruuhkat pahimpina ongelmina.

⁴⁵⁵ HS 22.11.1968, Metrorata jatkettava heti Myllypuroon ja Kontulaan.

⁴⁵⁶ US 21.11.1968, Moottoritiet välittävät pääosan keskustan liikenteestä.

metro ratkaisi vain osan joukkoliikenteen kapasiteettiongelma. Korvenheimo katsoo metron olevan mahdollinen ratkaisu, muttei itsestäänselvyys joukkoliikenteen kokonaissuunnitelman puuttuessa.⁴⁵⁷

Artikkeli on osoitus liikennetutkimuksen politisoitumisesta. Laajasta tutkimuksesta saatettiin poimia oman puolueen näkemyksiä tukevia argumentteja. Demareiden johdolla joukkoliikenteen tukijat painottivat kaupunkikuvallisia seikkoja kokoomukseen ryhtymyksen kulkutavan valinnanvapautta kannattavien löytäessä tutkimuksesta toisaalta metron rakentamista väheksyviä seikkoja.

Helsingin Sanomat palasi liikennetutkimuksen käsittelyyn 23. marraskuuta, jolloin Teuvo Auran haastattelun yhteydessä julkaistiin havainnekuva liikennetutkimuksen ehdotus C:hen kuuluvasta Eteläväylästä. Haastattelun otsikoksi oli valittu *Liikennetutkimusta ei oteta Helsingissä viralliseen käsittelyyn*. Kuvan yhteydessä julkaistussa kolmen palstan mittaisessa haastattelussa Auralta on otettu liikennetutkimusta kommentoiva pitkä sitaatti, jossa ylipormestari etäännyttää kaupunkia liikennetutkimuksen ehdotuksista:

"Helsingin kaupunkiseudun suurta liikennetutkimusta ei oteta missään vaiheessa erillisenä käsiteltäväksi kaupungin eri elimiin. Se on eräältä kannalta vain selvitys ja tutkijoiden oma käsitys liikenteen eri muotojen järjestämisestä. Sinänsä antaa liikennetutkimus arvokasta tietoa ja aineistoa, jota voimme käyttää hyväksi ratkoessamme kaupungin liikennepulmia. Tutkimus jaetaan tiedoksi niille, jotka joutuvat kaupungin asioista päättämään mm. Valtuutetuille."⁴⁵⁸

Loivemmin liikennetutkimusta sivuaa 24. marraskuuta Helsingin Sanomissa julkaistu pääkirjoitus, jossa lehti tukee kaupunkisuunnittelulautakunnan linjausta raideliikenteestä ja kritisoi metroa vastustaneita kokoomuksen ja liberaalien edustajia Liikennetutkimusta sivuaa tekstin loppukaneetti, jossa lehti toteaa *jarrutuskeinojen näyttävän olevan lopussa, kun yhä pannaan toivo tutkimusten ikuisuuteen*.⁴⁵⁹

⁴⁵⁷ Hbl 22.11.1968, Stadsplaneringsnämnden gav metroplanerna åsnespark.

⁴⁵⁸ HS 23.11.1968, Liikennetutkimusta ei oteta Helsingissä viralliseen käsittelyyn.

⁴⁵⁹ HS 24.11.1968, Yhä jarrutusyritys.

Uudessa Suomessa liikennetutkimusta ei enää lehden omalla suulla käsitelty tutkielman tarkasteluvälillä, mutta lehti julkaisi Autotuoajat ry:n toimitusjohtajana toimineen Kurt Lindenin⁴⁶⁰ mielipidekirjoituksen, jossa tutkimusta puolustettiin laajalti. Katuverkon eduiksi metroon verrattuna Linden kuvaa muun muassa joustavuuden sekä sen, että liikennejärjestelmän rakentuessa vaiheittain jokainen sukupolvi vastaisi omista päätöksistään. Linden kirjoittaa kansainvälisiin esimerkkeihin vedoten, että maailmalla kaupan tai kulttuurin toimintoja ei perusteta paikkoihin, joihin ei pääse autolla. Lindén puolustaa liikennetutkimusta edistykseen vetoavien argumenteilla:

”Suurta liikennetutkimusta on sanottu ’autoystävälliseksi.’ Se on samalla erittäin ihmisystävällinen, koska siinä otetaan huomioon, että nykyajan ihmiset haluavat oman henkilökohtaisen ajoneuvon. Kollektiiviliikenteen palveluksessa olevat toimihenkilöt, metrosuunnittelijat ja vasemmistoradikaalit kuitenkin haluaisivat pitää Helsingin kaupungin liikenteen 1930-luvun olotilassa.”⁴⁶¹

Lindenin argumentaatio kytkeytyy Johanna Hankosen autoistumisoikeudeksi kutsumaan ilmiöön, joka 1960-luvun suomalaisessa yhdyskuntasuunnittelun kentässä oli vallalla. Samalla kirjoitus vahvistaa Kalle Toiskallion luomaa kuvausta autoilun puolustajista, joiden hän katsoi olevan muun muassa autoteollisuuden edustajia.

6.4. Tutkimus niveltyy osaksi metrokeskustelua

Siirryttäessä kohti joulukuuta maininnat liikennetutkimuksesta alkoivat harveta sanomalehdissä. Teuvo Auran puheenvuoro liikenneturvallisuusseminaarissa nousi uutiseksi Hufvudstadsbladetissa 29. marraskuuta. Artikkelissa Auran kerrotaan todenneen tarvittavan tutkimustiedon olevan liikennetutkimuksen myötä kerättynä, ja

⁴⁶⁰ Autotuoajat ry. 90 vuotta

⁴⁶¹ US 26.11.1968, Liikennetutkimus.

olisi aika periaatepäätökselle joko julkisen liikenteen tai yksityisautoilulle perustuvan liikennejärjestelmän rakentamisesta.

”En bilstad, sönderskuren av motorvägar och fylld av parkeringsplatser blir inget kontakt- och informationscentrum, utan en plats där motorvägarna möts och bilisterna byter fil. Bilen är skapad för landsvägen, den passar inte som viktigaste kommunikationsmedel i en storstad. Snabb och effektiv kollektivtrafik och korta promenadavstånd det är den metropolideologi som fyller storstadens funktionella krav.”⁴⁶²

Aura katsoo, että satsaamalla hyvään julkisen liikenteen järjestelmään voitaisiin säästää miljoona autokaupungille esitetyistä rahoista. Aura maalailee samalla puistojen ja vanhojen rakennusten säästyvän. Hän esitti julkisen liikenteen järjestämiseksi yhteisen elimen perustamista pääkaupunkiseudulle.⁴⁶³

Päätöksenteosta jo eläkkeelle jäänyt Reino Castrén totesi Helsingin Sanomille myöntämässään 60 -vuotishaastattelussa ilahtuneensa syksyn aikana siitä, että yhä useampi henkilö on alkanut puhua hänen sanoillaan. Samassa yhteydessä hän toteaa uskovansa metron valintaan, ainoana ongelmana on vain päättämisen vaikeus. Hän näkee haastattelussa ongelmaksi Helsingin tuottamat päällekkäiset suunnitelmat.⁴⁶⁴

Liikennetutkimus siirtyi joulukuussa tekstien sivulauseisiin. Helsingin Sanomat käsitteli joulukuussa sosialidemokraattisen yhteiskuntasuunnittelun tavoiteohjelmaa, jonka mukaan keskustojen liikenne olisi hoidettava ensisijaisesti jalankululla. Lisäksi todetaan, että teknillistymisestä johtuvaa päätösvallan siirtymistä asiantuntijoille on pyrittävä kaikin puolin vastustamaan.⁴⁶⁵ Samassa lehdessä on referoitu Helsingin Kauppakamarin lausuntoa, jossa vaaditaan sisäisen kehätien toteuttamista mahdollisimman pian. Kauppakamari perustelee asiaa autoistumisella ja elinkeinotoimintojen uudelleen sijoittumisella. Liikennetutkimuksen tulokset Kauppakamari tulkitsee kehätietä tukeviksi.⁴⁶⁶

⁴⁶² HBL 29.11.1968, Teuvo Aura: Satsa på kollektivtrafik sparar 1 'bilstadsmiljard.”

⁴⁶³ emt.

⁴⁶⁴ HS 04.12.1968, Helpompaa suunnitella kuin toteuttaa.

⁴⁶⁵ HS 15.12.1968, Keskustojen kadut jalankulkijoille.

⁴⁶⁶ HS 15.12.1968, Helsingin kauppakamari: Sisempi kehätie toteutettava pian.

Seuraavan kerran liikennetutkimus nousi esille käsiteltäessä Seutukaavaliiton valmistamaa runkokaavaa. HS referoi kaupunkisuunnitteluviraston antamaa lausuntoa, jossa vaaditaan tarkempaa työnjakoa seutukaavan ja kuntien liikennesuunnittelun välille. Kaavassa ei oltu viraston mukaan otettu tarpeeksi huomioon julkisen ja yksilöllisen liikenteen välille syntyvää ristiriitaa. Samalla todetaan seutukaavan liikenneverkon synnyttävän ristiriitaa tarkasteltaessa asiaa kaupunkikuvan säilyttämisen kannalta, koska liikenneverkko perustuu suureen liikennetutkimukseen.⁴⁶⁷

Vuoden lopulla Helsingin Sanomatkin vaikuttaisi rauhoittuneen Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen käsittelyn suhteen. Uskon tämä johtuneen siitä, että liikennetutkimus merkittiin kaupunginhallituksessa ainoastaan tiedoksi. Vaikka Helsingin Sanomat kirjoitti marraskuussa tutkimuksesta paljon, se ei valikoitunut lehden vuoden 1968 tapahtumia kronologisesti kertaavaan listaukseen.⁴⁶⁸

Yli kaksi kuukautta tutkimuksen julkaisun jälkeen Otto-livari Meurmanin kritiikki yksityisautokeskeistä liikennesuunnittelua kohtaan sai Helsingin Sanomat palaamaan aiheeseen pääkirjoituksessaan vielä kerran. Lehti toteaa pääkirjoituksessaan Meurmanin kritiikkiin tukeutuen, etteivät liikennetutkimuksen tulokset ja suositukset ole saaneet *tuskin yhtään puolustajaa*. Pääkirjoituksessa tutkimuksen hinnaksi mainitaan kahdentoista Saimaan kanavan ohella Helsingin keskustan olennaisten piirteiden hautaaminen ja kokonaisten korttelien murskaaminen. Lisäksi siinä toistetaan lehden marraskuussa esittelemät painotusluvut. Lopuksi lehti kannustaa julkisen liikenteen panostustoimenpiteisiin, jotta *suuren liikennetutkimuksen tulevaisuudennäkymät jäisivät Helsingille ja helsinkiläisille vain painajaisuneksi*.⁴⁶⁹

Kaksi päivää pääkirjoituksen jälkeen Helsingin Sanomat julkaisi referaatin Helsingin maalaiskunnan liikennetutkimuksen jatkotöitä kannattavasta muistiosta. Toiveet perustuivat siihen, että aiempi tutkimus ei antanut riittävästi tietoja Helsingin suunnittelusta. Helsingin maalaiskunnan näkökulmasta tärkeäksi nousee välikehätien rakentaminen. Asiaa on artikkelissa kommentoinut liikennetutkimuskomitean työryhmässä mukana ollut Kaj Nyman. Vapaa kulkutavan mukaan perustuvaa

⁴⁶⁷ HS 12.01.1969, Helsinkiä ei tyydytä alueensa runkokaava.

⁴⁶⁸ HS 31.12.1968. Lähimpänä liikennetutkimusta oli 7. marraskuuta tehty merkintä: ”Mellakoijat polttivat NL:n lippuja lokakuun vallankumouksen vuosipäivänä Prahassa.

⁴⁶⁹ HS 18.1.1969, Ei uhria liikenneparaatille.

liikenneverkko kuvataan hankalasti toteutettavaksi Helsingin niemellä. Nyman toteaa tekstissä, etteivät liikennetutkimuksen tulokset anna pohjaa päätöksenteolle moottoriteiden tai metron suhteen, koska tutkimus ei ole varsinainen toimenpideohjelma.⁴⁷⁰

”Tämä ei merkitse sitä, että tutkimuksen lähes 2 milj. markan kustannukset olisivat hukkaan heitettyä rahaa. Summa on vähemmän kuin puoli promillea suositelluista kustannuksista ja hiukan yli yhden promillen vuoden 2000 liikennekustannuksista.

Suuri liikennetutkimus antaa välttämättömän perustan jatkosuunnittelulle. Sillä on ollut myös arvokkaita sivuvaikutuksia, kun se antoi aiheen intensiiviseen maankäyttösuunnitteluun kaikissa tutkimukseen osallistuneissa kunnissa.”⁴⁷¹

Nyman jatkaa aiheen käsittelyä 28. tammikuuta julkaistussa artikkelissa *Helsingin seutu etsii tulevaisuuttaan*, jossa hän hahmotteli Helsingin seudun tulevaisuuden kiteytyvän kahteen valintaan: yksityisauto vai kollektiiviliikenne; keskitys vai hajakeskitys. Tutkimusaiheeni kannalta on kiinnostavaa, että hän esittää Seutukaavaliiton runkokaavaa, Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimusta ja Helsingin maalaiskunnan yleiskaavaa vertailevassa tekstissään tiivistelmän liikennetutkimuksen etenemisestä.⁴⁷²

Nyman kehuu tutkimuksen liikenteen nykytilanteen analyysia ansiokkaaksi ja ruokakuntahaastatteluja perusteellisiksi.⁴⁷³ Kuitenkin, luetellessaan olettamukset, joiden pohjalla liikennetutkimuksen ennusteet ovat voimassa, on Nymanin kirjoituksessa havaittavissa ironian sävyjä. Näin ainakin tekstin tulkitsen:

”Näitä numeroita saa tarkastella vain niiden olettamusten valossa, jotka on asetettu laskelmien pohjaksi. Tärkeimmät näistä olettamuksista ovat seuraavat:

a) kulkutavat eri tuloryhmissä ovat samat kuin tänään; se joka v. 2000 ansaitsee 20 000 mk vuodessa, käyttää autoaan (tai muuta kulkuneuvoa,

⁴⁷⁰ HS 20.1.1969, Liikennetutkimuksen jatkamista toivotaan Helsingin mlk:ssa.

⁴⁷¹ emt.

⁴⁷² Ks. luku 4.1.

⁴⁷³ emt.

jos hänellä ei ole autoa) täsmälleen samalla tavalla kuin se, joka v. 1966 ansaitsi 20 000 mk vuodessa,

b) maankäyttö v. 2000 on se, joka on annettu liikennetutkimuksen pohjaksi,

c) liikenneväyliä ja pysäköintipaikkoja rakennetaan erityisesti keskustassa tarpeen mukaisessa tahdissa,

d) työajat ovat v. 2000 suurin piirtein samat kuin tänään,

e) uupumus, ärtymys ja tuotantokyvyn heikennys, jonka matka-aika aiheuttaa, arvioidaan v. 2000 keskimäärin 7 markaksi tunnissa,

f) liikennevälineet eivät paljoa eroa niistä, jotka tänä päivänä ovat käytettävissä (esim. elektronisesti ohjattua suurten nopeuksien yksilöllistä liikennettä ei esiinny)."⁴⁷⁴

Lisäksi Nyman erottelee runkokaavan ja liikennetutkimuksen edustavan fyysisen muotoon suuntautunutta perinteellistä suunnittelua, kun taas maalaiskunnan, Nymanin kirjoitushetkellä edustaman organisaation, yleiskaava on modernia, päätöksiin suuntautuvaa suunnittelua. Eroja hän löytää suhteessa valinnanvapauteen, tuottavuuteen sekä miljööön suojeluun suhtautumiseen. Liikennetutkimuksen hän toteaa painottavan kahta ensimmäistä, sivuttaen viimeisen kokonaan.

Nymanin kirjoitus jatkuu helmikuun neljännen päivän lehdessä, jossa hän pohtii esittämiään kysymyksenasettelujaan tarkemmin. Hän luettelee autoilun haitoiksi saasteet, liikennemelun sekä vaikutuksen kaupunkikuvaan. Auton osalta Nyman peräänkuuluttaa tiedotusta, jotta autoa ei enää ymmärrettäisi *länsimäisen ihmisen vapauden symbolina*. Kirjoituksessa Nyman ei ota kantaa joukkoliikenteen muotoon, lähinnä hän pahoittelee metron eriyttämistä muusta suunnittelusta kaupunginhallituksen alaisuuteen, tämän hän näkee syynä tulehtuneeseen keskusteluilmapiiriin. Metro saattaa hänen mukaansa epäonnistua, mikäli itähelsinkiläiset kyllästyvät syöttölinjoihin ja siirtyvät autoilijoiksi. Tällöin on välttämätöntä rajoittaa pysäköintiä kantakaupungissa. Espoon bussiliikenteen toteuttamista kommentoidessa liikennetutkimuskin nousee esille. Espoossa oli aikakaudella vedottu bussiliikenteen hyötyihin maankäytön joustavuuden takia:

⁴⁷⁴ emt.

”Suuri liikennetutkimus pyyhkäisee syrjään amerikkalaiset tutkimustulokset toteamuksella, että USA:n olosuhteita ei voida verrata meidän olosuhteisiimme. Kuitenkin jo pinnallinen tarkastelu osoittaa, että bussiliikenteen pitäisi olla meillä kannattavampaa kuin USA:ssa, koska bussit vaativat paljon henkilökuntaa, mutta palkkojen kustannusosuus merkittävästi pienempi kuin USA:ssa.”⁴⁷⁵

Lopuksi Nyman peräänkuuluttaa paikallisiin olosuhteisiin perehtynyttä suunnittelua, ja nostaa pääkaupunkiseudun alueella asuntotuotannon liikenneasioita tärkeämmäksi seikaksi samalla toivoen asioiden toteuttamisjärjestyksestä päätettävän poliittisessa koneistossa.⁴⁷⁶

Seutukaavaliiton arkkitehti Lars Hedman, joka oli mukana liikennetutkimuskomitean työryhmässä, käsitteli Seutukaavaliiton vuoden 1969 alussa julkaisemaa runkokaavaa asiantuntijakirjoituksessaan maaliskuussa.

”Aikaisemmin selostettu kuljetusvertailu osoittaa, että edullisintakin maankäyttöasetelmaa noudattaessa on vapaan valinnan vallitessa mahdotonta ratkaista kuljetuksia ylikuormittamasta tulevaa tieverkostoa, ellei kehitetä joukkoliikennejärjestelmää erittäin tehokkaasti ja matkustajia houkuttelevaksi. On todennäköistä, että joudutaan sekä kohottamaan joukkoliikennevälineiden laatutasoa että osittain rajoittamaan henkilöauton käyttö keskeisellä kaupunkiseutualueella.”⁴⁷⁷

Hedman päätyy runkokaavan pohjalta loppupäätelmään, jonka mukaan Helsingin keskustan palvelukykyä on edistettävä estämällä liikenteellisiä ja muita haittatekijöitä. Tämä tehtäisiin Hedmanin mukaan tehokkaimmin ohjaamalla kehitystä Pasilan-Kumpulan vyöhykkeelle. Hedmanin näkökulmat nousevat arvoonsa, koska hän siirtyi Seutukaavaliitosta 1970-luvulla kaupunkisuunnitteluviraston johtoon.

Runkokaavan työn Hedman selvittää 30 vuotta myöhemmin seuraavasti:

⁴⁷⁵ HS 04.02.1969, Kaupunkirakentaminen tienhaarassa.

⁴⁷⁶ emt.

⁴⁷⁷ HS 02.03.1969, Helsingin seudun kehityspiirteet.

”Uusia työpaikkoja ja palveluja varten kehitetään hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsille seudulliset aluekeskukset ja asuntorakentaminen ohjataan jo osittain käyttöönotetuille alueille. Kaupungin ydinkeskustaan on syytä varata tilaa erityisesti sellaiselle julkiselle ja yksityiselle toiminnalle, joka palvelee koko maata ja koko seutua.”⁴⁷⁸

Espoon näkökulma liikennetutkimuksen linjauksiin nousee lyhyesti esille 21. maaliskuuta julkaistussa kirjoituksessa, jossa käsitellään kaupungin rakentamisen painottumista Jorvaksentien varteen. Artikkelissa on haastateltu Helsingin yleiskaavapäällikkö Jaakko Kaikkosta. Artikkelin mukaan Helsingin yleiskaavaviranomaiset ovat tulleet käsitykseen, jonka mukaan liikennetutkimukseen kuulunut Eteläväylä tulisi poistaa suunnitelmista. Tämä johtaisi myös pysäköintipaikkojen vähentymiseen kantakaupungissa. Poisto edellyttäisi, että 70 prosenttia matkoista kantakaupunkiin tehtäisiin julkisilla liikennevälineillä.⁴⁷⁹

Myrskyisän julkaisunsa jälkeen liikennetutkimus oli hiipunut sivumaininnaksi, jonka asettamat ehdotukset oli jo Helsingin virkamieskunnankin suunnitelmissa sivuutettu. Asiantuntijakirjoituspalsta vaikutti olevan paikka, josta liikennetutkimus löysi kotinsa metropäätöstä edeltävinä kuukausina. Väestöliiton tiedotuspäällikkönä toiminut Jorma Mäenpää laski kirjoituksessaan liikennetutkimuksen edellyttämän teiden rakennusohjelman edellyttävän 4 prosenttiyksikön korotusta kunnallisveroon. Niin suureen korotukseen Mäenpää ei usko. Helsingin liikenneongelman Mäenpää supistaa seuraavasti:

”Asutustihentymien, kuten Helsingin seudun, ylivoimaisilta näyttäviin liikenneongelmiin ei kuitenkaan olekaan syyllinen auto sen enempää kuin yksityisauton käyttäjätkään vaan ainoastaan se osa yksityisauton käyttäjistä, joka katsoo oikeudekseen käyttää tätä välinettä lähinnä keskustaan suuntautuvassa työmatkaliikenteessä.”⁴⁸⁰

⁴⁷⁸ Hedman 1998, 65.

⁴⁷⁹ HS 21.03.1969, Espoon ohjelman painopiste etelässä.

⁴⁸⁰ HS 20.04.1969, Liikenne on Helsingin seudun ydinpulmia.

Mäenpää käy kirjoituksessa läpi eri vaihtoehtoja yksityisautoliikenteen rajoittamiselle ruuhkamaksuista ilmaiseen linja-autoliikenteeseen. Haittana hän mainitsee autoilun kaupunkiarkkitehtuuriin aiheuttamien haittojen ohella myös ilman saastumisen ongelmat. Hän muistuttaa artikkelissa, että metro ei ole kysymyksen väistämätön ratkaisu, hän kuvaa sitä harhakuvitelmaksi, jonka vuodesta vuoteen jatkunut metrokeskustelu ja suoranainen metropropaganda ovat synnyttäneet. Metropropagandalla Mäenpää voi viitata moniin asioihin, mutta on totta, että metron ympärille kohdistui alkuvuodesta 1969 vahvaa tiedotustoimintaa. Mäenpääkin oli luultavasti saanut kotiinsa juuri huhtikuussa kaikkiin helsinkiläiskoteihin jaetun tiedotuslehtisen *Metro, mitä missä ja milloin?*⁴⁸¹

Aineistostani nousevat havainnot eivät suoraan tue väittämää, jonka mukaan liikennetutkimuksen tuloksia olisi pidetty syynä metron rakentamiselle. Julkiseen liikenteeseen panostaminen ja yksityisautoilun rajoittaminen tunnustettiin, mutta kirjoituksissa nähtiin tarpeelliseksi erottautua metron kannattamisesta. Arvioin syyksi metrokeskustelun ympärillä politisoituneen keskustelun, minkä vuoksi erityisesti virkamiesten täytyi kirjoituksissaan osoittaa, että julkinen liikenne voitaisiin järjestää muutenkin kuin metrolla.

Toukokuussa 1969 tehtiin päätös metron rakentamisesta ja Enemmistö ry:n sosialidemokraattisesta aatepohjasta lähtöisin olevat aktiivit järjestivät Aleksanterinkadulla Alas auton pakkovalta -nimisen pamfletin julkaisutilaisuuden.⁴⁸² Enemmistöön kuulunut Leena Maunula julkaisi Arkkitehti -lehdessä kirjoituksen, jossa esiteltiin yhdistyksen järjestämää Auto ja ihminen -näyttelyä. Hän kirjoittaa arviossaan *amerikkalaisen kaupungin painajaisen* tulevan todellisuudeksi pian Suomessakin. Maunula arvioi liikennetutkimuksen toteutuessa kaupungin muuttuman asumiskyvyttömäksi.⁴⁸³

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus herätti julkaisunsa yhteydessä keskustelun, joka tutkimani aineistoni mukaan vastasi vahvasti Kalle Toiskallion luomaa hahmottelua

⁴⁸¹ Kolbe 2002, 237.

⁴⁸² Viitamies 2016, 99.

⁴⁸³ Arkkitehti 7/1968

autoilun kannattajiin ja vastustajiin. Käsittelemistäni lehdistä Uusi Suomi kannatti yksityisautoilun lisäämistä ja Helsingin Sanomat sekä Hufvudstadsbladet vastustivat sitä. Helsingin Sanomien ja Hufvudstadsbladetin edun mukaista kiinnittää huomio erityisesti kantakaupunkia ja sen kaupunkikuvaa koskettaviin muutoksiin. Erityisesti kritiikki kohdistui tutkimuksen ehdotukseen liikenneverkko C:stä ja siihen sisältyviin kantakaupungin alueelle rakennettaviin moottorikatuihin. Uuden Suomen oli viisasta painottaa liikennetutkimuksessa tehdyn pääkaupunkiseudun liikennetarpeiden inventointia ja tutkimuksen luonnetta perustutkimuksena. Toisaalta Uusi Suomi puolusti heti julkaisun jälkeen kantakaupungin moottorikatuja. Tämän jälkeen lehti ei juurikaan julkaissut liikennetutkimusta käsitteleviä artikkeleja. Tulkitsen linjauksen taustalla vaikenemisen strategian, mikä oli edullista liikennetutkimuksen kohdatessa niin suurta vastustusta. Tutkimusta puolustettiin muilla, muun muassa Autotuojiin äänillä.

Kaupungin ja valtion edustajat etäännyttivät artikkeleissa itseään liikennetutkimuksesta ja sen tuloksista. Korostetusti todettiin liikennetutkimuksen olevan vain ohjeellinen eikä sen katsottu sitovan kuntia päätöksiin liikenneväylien rakentamisesta. Alueellisesti erityisesti Helsingin maalaiskunnan edustajat nostivat esille kehätien tarpeen, kun Helsingissä tutkimuksen tulokset otettiin perusteeksi joukkoliikenteen kehittämiseksi. Tämä kehitys ei kirjoituksissa välttämättä tarkoittanut metroa, vaan asia jätettiin avoimeksi. Luvuissa 4 ja 5 käsittelemäni työryhmän aineisto asettaa nämä kannat ymmärrettäviksi. Liikennetutkimuksen julkaisun yhteydessä oli kulunut lähes vuosi siitä, kun työryhmän jäsenet olivat tyrmänneet liikenteen vapaaseen valintaan perustuvan ehdotuksen liikennejärjestelmäksi. Puolustelua ei haluttu tehdä julkisuudessaan.

Havainnoimani aineisto tarjoaa vain pienen ikkunan suomalaisessa yhteiskunnassa käytyyn liikennekeskusteluun. Aineistoon perehtyminen vahvisti tutkimuskirjallisuudessa esitetyt väitteet siitä, että kaupunkisuunnitteluun liittyvät kysymykset nousivat keskustelun myötä julkisuuteen. Toisaalta aihe vaikutti katoavan lähes yhtä nopealla vauhdilla asiantuntijapalstoille.

7. Aikansa lapsi vai ajastaan jäljessä? – Johtopäätökset

”Meillä ollaan yhdyskuntasuunnittelussa 15 vuotta jäljessä yleisestä eurooppalaisesta kehityksestä. Suunnitteluyksiköt ovat epäkäytännöllisiä. Pääkaupungista käsin johdetaan seutusuunnitteluamme. Satojen tuhansien ihmisten asumisesta päätetään tuntematta alueen ja ihmisten luonnetta.”⁴⁸⁴

Professori, kansliapäällikkö Kauko Sipponen kuvaa kokemuksiaan palattuaan Prahassa keväällä 1969 järjestetystä kansainvälisestä suunnitteluseminaarista.

Olen tässä tutkielmassa syventynyt Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimukseen eli niin kutsuttuun Smith & Polviseen. Olen tutkinut, miten liikennetutkimusta valmisteltiin ja miten se vastasi aikakautensa liikennesuunnittelun ihanteisiin. Lisäksi olen hahmotellut syitä sille, miksi liikennetutkimus ei edennyt Helsingin päätöksentekoeleimissä tiedonantoa pidemmälle. Lisäksi olen selvittänyt, miten liikennetutkimukseen suhtauduttiin julkisessa keskustelussa sen julkaisun jälkeen ja miksi keskustelu oli luonteeltaan sellaista kuin se oli.

Olen valinnut tutkielman kansikuvaksi Helsingin keskustan *huipputunnin* eli ruuhka-ajan liikennettä esittävän kuvan. Fragmentaarisuudessaan kuva toivottavasti muistuttaa tämän tutkielman lopputulosta. Olen tutkielmallani kyennyt valaisemaan, nostamaan esille ja painottamaan joitakin tekijöitä pääkaupunkiseutua 1960-luvulla koskettaneesta liikenneongelmasta. Tyhjät aukot välissä edustavat asioita, jotka ovat jääneet huomiotta. Tai sitten ne edustavat aikakaudella koettua, kaupunkikuvaa rikkovien väylien uhkaa. Lukijan tulkintaa, katsantokannasta riippuvaa.

⁴⁸⁴ HS 26.04.1969, Ihmiskeskeinen suunta yhdyskuntasuunnitteluun.

Tutkielmaproessin yhteydessä mielessäni kävi usein tutkimuseettinen ongelma: miksi korottaa jalustalle tämä yksittäinen liikennetutkimus 1960-luvun lopulta, kun vastaavia tutkimuksia, konsulttityönä tai kunnallisin resurssein toteutettuna, on pelkästään Helsingissä edellisinä vuosikymmeninä toteutettu lukuisia. Pelkästään vuonna 1968 Helsinki oli tilauttanut tai toteuttanut monta muutakin selvitystä. Mitä yksittäinen tutkimus kykenee kertomaan kaupungin kehityksestä? Toistanko uudelleentulkinnallani tarpeetonta mytologisointia?

Peruste tutkimuksen käsittelylle löytyy sen löytämästä paikasta Jorma Kalelan määrittelemässä jokapäiväisessä historiassa: Smith & Polvisenkaan osalta en ole päässyt aloittamaan työtäni tyhjältä pöydältä,⁴⁸⁵ sillä omaa tulkintaani ovat edeltäneet liikennesuunnitelmasta käyty vilkas keskustelu sekä lukuisat aikalaismuistelmat. Liikennetutkimusta on saatettu käyttää historiapoliittisena keskustelupuheenvuorona Helsingin kaupunkisuunnittelukeskustelussa vielä vuosikymmeniä myöhemmin.⁴⁸⁶ Tässä mielessä se eroaa muista aikakaudella tuotetuista tutkimuksista, kuten esimerkiksi Seutukaavaliiton vuoden 1968 runkokaavasta tai TVH:n vuonna 1966 tuottamasta tutkimuksesta *Helsingin seudun tieverkko vuonna 2000*.

Liikennetutkimuksen muuntuminen ”itseään suuremmaksi” on perustanut paljolti tutkimuksen synnyttämään reaktioon: Mauno Hänninen on todennut Smith & Polvisen liikennesuunnitelman nostaneen liikenne- ja maankäyttösuunnittelun suuren yleisön tietoisuuteen. Havaintoa tukee Yhdyskuntasuunnittelun seuran vuonna 1969 räjähdysmäisesti kasvanut jäsenmäärä.⁴⁸⁷ Hännisen haastattelema Pekka Ryttilä tulkitsee metron ja Martinlaakson radan kaltaisten julkisen liikenteen hankkeiden syntyneen sujuvasti tiealan vastaisen ilmapiirin vallitessa.⁴⁸⁸

Smith & Polvisen liikennetutkimus edusti aikakauden trendejä yhdistäessään liikennesuunnittelun ja maankäytön kysymyksiä. Tosin tutkimuksen kuluessa Smith & Polvisen puutteelliseen metodologiaan erityisesti maankäytön suhteen kiinnitettiin huomiota useaan otteeseen. Aikakaudella tietokoneiden käyttö apuvälineenä oli alkanut yleistyä. Rationalistinen suunnittelu-usko saattaa näyttäytyä nykypäivän silmin

⁴⁸⁵ Historioitsijasta ja hänen suhteestaan häntä edeltäviin tulkintoihin: Kalela 2001, 15–16.

⁴⁸⁶ Esimerkkejä tästä keräsin tutkielman johdantokappaleeseen.

⁴⁸⁷ Yhdyskuntasuunnittelu -lehden jäsennumero 1969.

⁴⁸⁸ Hänninen 1995, 221.

yksinkertaiselta. Tällaisessa tulkinnassa unohtuu, että teknologiset menetelmät monelta osin paransivat ymmärrystä liikenteen toiminnasta.

Liikennetutkimus oli henkilöautoliikenteelle erityisaseman antavaa liikennesuunnittelua. Kulkumuotoina jalankulku ja pyöräily rajattiin kulkutapoina tutkimuksen ulkopuolelle hyvinkin aikaisessa vaiheessa ja kaupunkiraitioliikenteen katsottiin lakkaavan vuoteen 2000 mennessä. Toisaalta tutkimuksen ehdotuksiin vaihtoehtoisista liikenneverkoista sisältyi säännönmukaisesti laaja metroverkko. Liikennettä tarkasteltiin sen häiriöttömän virtaamisen näkökulmasta: yhtälössä jalankulku asetettiin yhdeksi virtausta hankaloittavista häiriötekijöistä. Tutkimus jakoi käsityksen liikennemuotojen erottamisesta liikenneturvallisuutta painottaviin argumentteihin vedoten. Tähän ei vaikuttanut pelkästään amerikkalainen, vaan myös Ruotsista lähtöisin oleva suunnitteluajattelu.

Aikakauden keskustelussakin ansiokkaaksi keuhuttiin liikennetutkimuksen antamaa kuvausta Helsingin kaupungin liikenteen nykytilasta. Tarkkuus perustui kattaviin kotitalouksien ja eri liikennevälineiden liikkumistapoja selvittäneisiin haastatteluihin, joiden dataa käsiteltiin tietokoneiden avulla. Suunnittelijoiden esittämät vaihtoehtoiset liikenneverkot vuosille 1980 ja 2000 saivat jo työryhmän taholta voimakasta kritiikkiä, ja tämä kritiikki voimistui tutkimustulosten tullessa julkisuuteen.

Liikennetutkimus oli eräs ensimmäisistä viitteistä pääkaupunkiseudun kuntarajat ylittävästä yhteistyöstä. Liikenteen järjestäminen oli tehtävä, jossa kuntien oli helpohkoa tehdä aloite yhteistyöstä. Yksityiskohtainen, mikrohistoriasta vaikutteita ottava sukellus liikennetutkimusta valvoneen komitean työryhmän asiakirjoihin perehtyminen osoitti, ettei yhteistyö aina ollut sujuvaa. Työryhmän kokoonpano muotoutui ”*lennossa*” vuoden 1966 aikana ja maankäytöstä johtuvat erimielisyydet johtivat siihen, että Tie- ja Vesirakennushallitus uhkasi syksyllä 1967 jättää tutkimuksen kokonaan, ellei muutoksia tehtäisi.

Liikennetutkimuksen käytännön työtä hankaloittivat useat viivästymiset. Vuonna 1966 Smith & Polvinen joutui odottamaan tutkimuksessa tarvitsemiaan maankäytön perusteita. Smith & Polvinen oli ennen suunnittelutyön alkua olettanut, että maankäyttöön liittyvistä asioista oli sovittu jo ennen liikennetutkimuksen aloittamista kuntien kesken. Helsinkiin tutkimusta varten työskentelemään muuttanut Gerald Wood

Smith & Polviselta kritisoi näitä myöhästymisiä työryhmän ja suunnittelutoimiston välisessä kirjeenvaihdossa voimakkaaseen sävyyn.

Vuodenvaihteesta 1967 Suunnittelutoimisto joutui ongelmiin tietokoneisiin liittyvien käyttövaikeuksien vuoksi. Työryhmä tulkitsti, ettei yhtiö panostanut liikennetutkimukseen sen toteuttamisesta solmitun sopimuksen ehdottamalla tavalla ja jähdytti yhtiölle maksettavia maksueriä määrääjäksi. Smith & Polvinen valjasti lisää Lontoon toimistonsa väkeä tutkimuksen palvelukseen aikataulun kiinni saadakseen ja toimiston johtaja Wilbur Smith kävi Helsingissä vakuuttelemassa tutkimuksen tilaajia.

Maankäyttöön liittyvien epäselvyyksien vuoksi tutkimuksen toisen vuoden aikana käytiin neuvotteluja tutkimuksen jatkon järjestämisestä. Aineistosta selviää, että kunnat pohtivat ainakin huhtikuusta 1967 tutkimuksen jatkon toteuttamista ilman Smith & Polvisen työpanosta. Lopulta tähän päädyttiin yhtiön jatkotyötarjouksen olleen liian korkea marraskuussa 1967. Taustalla vaikuttivat myös kokemukset suunnittelutoimiston epäaktiivisuudesta ja kyvyttömyydestä esittää tutkimustuloksiaan ymmärrettävässä muodossa.

Julkisessa keskustelussa liikennetutkimuksen tulokset politisoituivat lähes välittömästi julkaisun jälkeen. Yksityisautoilun vastustajat olivat valmiina ”lähettämään Wilburin kotiin” ja yksilöllistä kulkutavan valinnanvapautta painottavien korostaessa metron roolia julkisessa liikennejärjestelmässä vähätteleviä tutkimustuloksia. Suurin kritiikki kohdistui tutkimuksessa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäksi ehdotetun liikenneverkko C:hen kuuluneeseen kantakaupungin alueelle rakentuneeseen kehätiehen, ja erityisesti siihen kuuluneeseen Eteläväylään, mikä kulki halki eteläisen Helsingin asuinalueiden halki.

Painokkainta kritiikki oli sävyltään tutkimistani lehdistä Hufvudstadbladetissa, mutta määrällisesti eniten tutkimusta pui Helsingin Sanomat. Noin viikko liikennetutkimuksen julkaisun jälkeen lehti omisti esimerkiksi kaikki pääkirjoitussivunsa palstat liikennetutkimuksen kritisoimiselle. Tätä voidaan pitää poikkeuksellisen voimakkaana reaktiona, jopa ylireagointina siihen nähden, että kyseessä ei ollut mihinkään sitova tutkimus, ainakin omasta aikakaudestani katsoen. Helsingin Sanomien vahvaa reaktiota liikennetutkimukseen saattaa selittää Esko Salmisen arvio, jonka mukaan lehden linjan

mukaista oli 1960-luvulla käsitellä laajasti Helsingin alueen asioita välttämättä tiukkaa kilpailua maakuntalehtien kanssa.⁴⁸⁹

Toisaalta täytyy huomioida, että tutkijana tarkastelen tilannetta tietäen sen lopputuloksen: suunnitelmia kantakaupungin moottorikaduista – suunnitelman suurin kritiikin kohde – ei koskaan toteutettu, mutta tämä ei ollut missään nimessä vielä suunnitelmien julkaisuhetkellä tiedossa. Helsingin kaupunkisuunnitteluun oli 1960-luvulla kehittynyt yksityisautoilua ymmärtävä suunnittelusuuntaus, jolloin kritiikin voimakkuus on helppo ymmärtää, varsinkin kun sen yhdistää kantakaupunkia 1960-luvulla koskettaneeseen rakennusten purkuuuttoon.

Liikennetutkimukseen kohdistunut kritiikki ei ollut yksimielistä. Kokoomuksen äänenkannattaja Uusi Suomi valitsi liikennetutkimuksen käsittelyssä sen tuloksia kannattavan linjan ja antoi mielipidepalstallaan äänen Autotuojien näkemyksille. Keskustelusta tehdyt havainnot vahvistivat tutkimuskirjallisuudessa syntyneitä kuvia henkilöautoiluliikenteeseen liittyvien kysymyksien vahvasta politisoitumisesta 1960-luvun lopun suomalaisessa yhteiskunnassa.

Vaikka sekä Helsingin Sanomia, Hufvudstadsbladetia ja Uutta Suomea luettiin aikakaudella valtakunnallisesti, ei liikennetutkimus muodostunut suoranaisesti valtakunnalliseksi kysymykseksi. Liikennetutkimus ei yltänyt julkaisuaikanaan esimerkiksi Yleisradion televisiouutisten aihevalinnaksi. Samaan aikaan tilaa julkisessa keskustelussa veivät Neuvostoliitosta hankittavien sähköveturien ympärillä vellonut keskustelu sekä myöhemmin marraskuussa 1968 kiihtynyt opiskelijaliikehdintä, jonka osana muun muassa arkkitehtiopiskelijat osoittivat mieltään. Tutkimuksen ympärillä käynyt keskustelu rauhoittui huomattavasti kaupunginhallituksen ilmoitettua sen merkinnästä vain tiedoksi. Tämän jälkeen keskustelu siirtyi uutis- ja pääkirjoituspalstoilta asiantuntijakirjoituksiin.

Vaikuttaisi siltä, että tutkielmaani varten tehty otanta ei tavoita liikennetutkimuksesta nousseen, uudeksi urbanismiksi kutsutun liikehdinnän kritiikkiä täysimääräisesti. Laura Kolbe kuvaa keskustelua nostatetun esimerkiksi pamflettikirjojen kautta.⁴⁹⁰ Vilhelm Helanderin ja Mikael Sundmanin pamfletissa *Kenen Helsinki?* Smith & Polvisen

⁴⁸⁹ Salminen 1988, 154.

⁴⁹⁰ Kolbe 2002, 296–297.

liikennetutkimusta kuvattiin tutkimuksena, joka edellytti *Helsingin kehystämistä ja silpomista moottoriteiden jättiläisverkostolla ja merenlahtien täyttämistä asfalttilabyrinteilla vapaa kulkutapajakauman nimissä.*⁴⁹¹ Keskustelu vahvistui siten tutkimusrajaustani myöhemmin ja sen parempi hahmottaminen vaatisi tarkempaa tutkimusta.

Miksi liikennetutkimus ei sitten edennyt Helsingin päätöksentekoeleimissä? Tähän toivon vastanneeni koko tutkielman, ja edellisten johtopäätöskappaleiden aikana. Heikki Salmivaara on Pertti Mustosen haastattelussa kertonut, ettei kukaan oikein tiennyt mitä suunnitelmalle pitäisi tehdä.⁴⁹² Sen lähtöasetelma maankäyttötietoja myöten oli pitkien neuvottelujen jälkeen syntynyt kompromissi, jonka tekivät seudullista liikennejärjestelmäyhteistyötä vasta harjoittelevat toimijat. Smith & Polvinen ajautui puolestaan vaikeuksiin tietotekniikan kanssa, eikä se puheista ja kirjoituksista huolimatta kyennyt tuottamaan paikallisiin olosuhteisiin sopeutunutta liikenneverkkoehdotusta.

Liikennetutkimuksesta oli siis oikeastaan puhallettu ilmat pihalle jo sen valmisteluvaiheen aikana. Kun tutkimus sitten annettiin julkiselle areenalle arvosteltavaksi liikenneratkaisujen ympärillä käyneen räjähdysherkän kuntavaalikamppailun jälkeen, oli pöytä katettu polemisoituneelle reaktiolle. Täytyy muistaa, ettei liikennetutkimus täysin kadonnut kuvioista vaan siinä ehdotettuja ratkaisuja on myöhemmin jonkin verran hyödynnetty. Oliko liikennetutkimus sitten metropäätöksen osalta keskeinen, eteenpäin sysäävä voima? En uskalla tutkimani aineiston pohjalta arvioida. Aivan tyhjä sen vaikutus ei varmasti ollut.

Smith & Polvinen liikennetutkimuksesta tehdyt havainnot korostavat kaupunkisuunnittelun olevan monimutkaista palapeliä, jossa laajat intressit yksilöllisistä abstrakteihin kohtaavat ja kamppailevat keskenään. Rationalismi ja kokonaisvaltaisuus ei ole kaupungin monimutkaisiin ongelmiin välttämättä paras lääke, vaikka 1960-luvulla vahvasti niin uskottiinkin. Oliko Smith & Polvinen sitten *moottorisahaa* muistuttava,

⁴⁹¹ Helander ja Sundman 1970, 16.

⁴⁹² Mustonen 2010, 240.

laajempia yhteiskunnallisia ilmiöitä kuvaava objekti, joka ansaitsee paikkansa kuvastamassa aikakauden henkeä?⁴⁹³

Sellaisena siihen viitataan niin aikakauden kokeneiden yhdyskuntasuunnitteluun osallistuneiden tahojen muistoissa sekä myöhemmässä tutkimuskirjallisuudessa. Oman vaikutuksensa asiaan lienee tehnyt se, että Wilbur Smith & Associates ei jäänyt toimimaan suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun kentälle, jolloin siihen on voitu kanavoida täysimääräisesti tutkimukseen kohdistunut pettymys.

Vaikka historioitsija helposti muodostaa katkeransuloisen kiintymyssuhteen tutkimuskohteeseensa, pelkästään sen parissa vietetyn ajan vuoksi, on mittakaavan säilyttäminen tärkeää. Vaikka on havaittu tutkimuksessa esitettyjen suositusten siirtyneen – vaihtoehtojen puutteessa – pääkaupunkiseudun suunnittelun suuntaviivoiksi,⁴⁹⁴ oli kyseessä kuitenkin vain suunnitelma, jonka tie kaupungin päätöksentekoaikana katkesi pelkkään tiedoksiintoon.

Tämän vuoksi en puhuisi aikakauden kuvasta vaan ehkäpä aikakauden heijastumasta. Nämä heijastevaikutukset sitten ulottivat säteitään myös tulevien vuosikymmenien liikennesuunnitteluun, kuitenkin muovaamatta sitä kokonaan.

Miksi Smith & Polvinen herättää tänä päivänäkin sellaisia reaktioita, että Helsingin Sanomien toimitus ottaa tehtäväkseen rekonstruoida sen 3d-mallinnoksena nykyiseen ympäristöönsä?⁴⁹⁵ Arvioin tämän johtuvan siitä, että liikennetutkimuksen tulokset perustuvat harvinaisen puhtaaksiviljeltyyn ideologiaan, joka omasta kulttuuristamme katsottuna vaikuttaa vieraalta. Painoarvoa on lisännyt, että liikennetutkimuksen ehdotukset kohdistuivat Eduskuntatalon ja Töölönlahden kaltaisiin alueisiin. Näihin paikkoihin on latautunut poikkeuksellisen paljon merkityksiä, mikä on lisännyt suunnitelmiin kohdistuvaa kiinnostusta.

⁴⁹³ Tulevaisuusutopia Smith & Polvisen liikennetutkimus kuvattiin esimerkiksi Helsingin taidemuseon ”Modernia elämää” -näyttelyssä vuonna 2017. Liikennetutkimuksen parina oli Alvar Aallon keskustasuunnitelma. Lähde: Hs.fi 05.03.2017, ks. tarkemmin lähdeluettelosta. Moottorisahalla viittaa Suomalaisen yhteiskunnan poliittinen historia (2005) -teoksen kannessa esitettyyn kuvaan moottorisahasta yhteiskunnan rakennemuutoksen symbolina.

⁴⁹⁴ mm. Viitamies 2016.

⁴⁹⁵ Hs.fi 13.2.1015, Tältä 60-luvun hulluimmat tiesuunnitelmat näyttäisivät nyky-Helsingissä.

Helsingin kaupunkisuunnittelun paradigman muutos ajoittuu 1970-luvun jälkeiseen aikaan, jolloin suunnittelu muuttui yhteiskunnallisemmaksi ja mittakaavaltaan pienemmäksi.⁴⁹⁶ Timo Herranen kuvaa edeltävää aikakautta puhdasoppisten asunalähiöiden ajaksi, jälkimmäisellä aikakaudella on keskitytty asuinalueiden tiivistämiseen.⁴⁹⁷ Ympäristövaikutusten arviointi, sisältäen välittömät ja välilliset vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen astui voimaan vasta vuonna 1994.⁴⁹⁸

Marjatta Rahikainen kuvaa Helsingin keskustan kehityksen lähteneen 1970-luvulla odotusten vastaiseen suuntaan. Hän hahmottelee syiksi toimistotilojen kysynnän romahtamisen sekä jalankulkijan paremmat kulutusmahdollisuudet autoilijaan verrattuna, mikä johti Euroopan laajuisesti ostoskatujen edistämiseen.⁴⁹⁹ Vaikka Smith & Polvisen liikennetutkimus kuvataan monissa tutkimuksissa käännekohdaksi, pitää Anja Kervanto Nevanlinna sellaisena Katajanokan asemakaavakilpailua vuonna 1972, jolloin toimintojen selväpiirteiseen erotteluun perustuvasta kaupunkisuunnittelusta luovuttiin.⁵⁰⁰

Kontrafaktuaalisen luonteensa vuoksi en halunnut asettaa tutkielmani kysymykseksi, että *olisivatko liikennetutkimuksen suunnitelmat eli liikenneverkko C:hen liittyvät kaavavilut moottorikaduista voineet toteutua?* Rohkenen tutkielman lopuksi kirjoittaa aiheesta sanasen. Primääriaineistostani tekemien tulkintojen mukaan todellista vaaraa moottorikaduista ei koskaan ollut. Niin moni taho metrotoimiston johtaja Castrénista lähtien vastusti yksilöllisen valinnan pohjalle perustuneen tutkimuksen ajatuksia jo sen työryhmävaiheessa. Toinen asia tietenkin on, olisiko tilanne muuttunut, jos Smith & Polvinen kommunikaatio olisi ollut voimakkaampaa ja moottorikatujen rakentamista painottavaa. Käyttämäni aineisto ei tue tällaisia johtopäätöksiä ja silloinkin arvioisin suunnitelmien joutuneen torpatuksi viimeistään poliittisen prosessin pyörteissä.

Valtakunnallisesti tierakentamisen historiaa toisen maailmansodan jälkeen tarkastellut Jarmo Peltola on arvioinut, että ilman liikenteen kasvua hidastanutta energiakriisiä 1973

⁴⁹⁶ Viitamies 2016, 29.

⁴⁹⁷ Herranen 1997, 215.

⁴⁹⁸ Jokinen 2002, 56.

⁴⁹⁹ Rahikainen 1985, 87.

⁵⁰⁰ Kervanto Nevanlinna 2012, 204.

alkaan 60-luvun lopulla syntyneellä liikennekritiikillä ei välttämättä olisi ollut vaikutusta.⁵⁰¹ Peltolaan tukeutuen, viimeistään 1970-luvulla moottorikatujen rakennusinto olisi laimentunut.

Siten liikennetutkimus ei välttämättä ollut moottorisaha. Se oli ohjeet sellaisen kokoamiseksi, joita ei koskaan päätetty noudattaa.

⁵⁰¹ Peltola 1995, 38.

8. Lähdeluettelo

I Arkistot

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Metrotoimisto

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: työryhmän esityslistat, kuukausiraportit, aineistoa 1966-1967. Fa:6.

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: esityslistat ja pöytäkirjat 1966-1967. Fa:7.

Kaupunginhallitus

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1968–1969. Ca:38–39.

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1965.

Kansan Arkisto

Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry.

Yleiskokousten pöytäkirjat 1968–1970. CA.

Johtokunnan pöytäkirjat 1968 – 1970. CB.

Esitteet 1968–1970. DF.

Enemmistö-lehti. 1970–1971. UA.

Radio- ja tv-arkisto (RTVA)

II Kirjallisuus

Aikalaiskirjallisuus ja muistelmat

Alas auton pakkovalta. Toim. Leena Maunula. Tammi, Helsinki 1969.

Aura Teuvo: Sovitellen. Muistiin merkinnyt Pertti Mustonen. Weilin+Göös, Espoo 1982.

Donner Jörn: Kaupungin sydämessä. Oy Stockmann Ab, Helsinki 1987.

Murole Pentti: Ihmistä ei voi suunnitella, kiveä voi! – Tarinoita suunnittelun maailmasta ja ihmisistä sen ympäriltä. Arkkitehtitoimisto B&M Oy, Helsinki 2012.

Helander Vilhelm ja Sundman Mikael: Kenen Helsinki? – raportti kantakaupungista 1970. WSOY, Helsinki 1970.

Hemánus Pertti: HBL och HS. Artikkelit teoksessa Hufvudstadsbladet – partilös partitidning. Tammi, Helsinki 1971.

Metodikirjallisuus

Alasuutari Pertti: Laadullinen tutkimus 2.0. Vastapaino, Tampere 2011.

Armitage David, Guldi Jo: The History Manifesto, Cambridge University Press, Cambridge 2014.

Boyer, Christine M: The City of Collective Memory – Its historical Imagery and Architectural Entertainments. MIT Press, Cambridge 1994.

Ewen Shane: What is Urban History? Polity Press, Cambridge 2016.

Jokapäiväinen historia. Toim. Kalela Jorma ja Lindroos Ilari. Tietolipas 177, Suomen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.

Kalela Jorma: Historiantutkimus ja historia, Gaudeamus, Helsinki 2000.

Korhonen Anu: Historiallisia kertomuksia. Artikkeliteoksessa Historian kirjoittamisesta. Toim. Marjo Kaartinen ja Anu Korhonen. Kirja-Aurora, Turku 2005.

Magnússon Sigurður Gylfi ja Szijártó István M: What Is Microhistory? – Theory and Practice. Routledge, Lontoo 2013.

Mylly Juhani: Narratiivista ja uushistoriasta (lähi)historiaa. Artikkeliteoksessa Lähihistoria: teoriaan, metodologiaan ja lähteisiin liittyviä ongelmia. Toim. Soikkanen Timo. Turun yliopisto, 1995.

Rasilainen Aki: Lähdekritiikki ja todistusharkinta. Artikkeliteoksessa Lähihistoria: teoriaan, metodologiaan ja lähteisiin liittyviä ongelmia. Toim. Soikkanen Timo. Turun yliopisto, 1995.

Vihavainen Timo: Lähihistorian kirjoittamisen ongelmia. Artikkeliteoksessa Lähihistoria: teoriaan, metodologiaan ja lähteisiin liittyviä ongelmia. Toim. Soikkanen Timo. Turun yliopisto, 1995.

Wong, R. Bin: Causation. Artikkeliteoksessa A Concise Companion to History. Toimittanut Ulinka Rublack. Oxford University Press 2012.

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus ja sitä sivuava kirjallisuus

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, Osa I, Wilbur Smith and associates, Insinööritoimisto Pentti Polvinen, Helsinki 1968.

Hankonen, Johanna: Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Tampere: Otatieto Oy, Gaudeamus, 1994

Hedman Lars: Alvar Aallon laatima Helsingin keskustasuunnitelma. Artikkeliteoksessa Alvar Aalto ja Helsinki. Toim. Eija Kämäräinen ja Arja Lehtonen. WSOY, Porvoo 1998.

Herranen Timo: Hevosomnibussista metroon – vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin julkaisu n:o 39, Helsinki 1988.

Herranen Timo: Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. Artikkeliteoksessa Helsingin historia vuodesta 1945 osa 1, Helsingin kaupunki, Helsinki 1997.

Hänninen Mauno: Tieverkko-suunnittelun alku. Artikkeliteoksessa Pikeä, hikeä, autoja – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945 – 2005. Tielaitos, Helsinki 1995.

Kolbe Laura: Helsinki kasvaa suurkaupungiksi. Artikkeliteoksessa Helsingin historia vuodesta 1945 osa 3, Helsingin kaupunki, Helsinki 2002.

Lahti Juhana: Arkkitehti Aarne Ervin moderni kaupunkisuunnittelu pääkaupunkiseudulla. Taidehistoriallisia tutkimuksia 34. Taidehistorian seura, Jyväskylä 2006.

Mustonen Pertti: Kaupungin sielua etsimässä – Kertomus Helsingin kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 2010.

Rahikainen Marjatta: Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston julkaisuja YB 5/85. Helsinki 1985.

Rajanti Taina: Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia. Artikkeliteoksessa Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Toim. Marja Järvelä, Katinka Lybäck ja Marika Jokinen. Jyväskylän yliopisto, yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos. Jyväskylä 2002.

Rytilä Pekka: Kaikki pyörii – Suomen tieyhdistys 100 vuotta. Suomen Tieyhdistys, Helsinki 2017.

Schulman Harry: Helsingin suunnittelu ja rakentuminen. Artikkeliteoksessa Helsingin historia vuodesta 1945 osa 2. Helsingin kaupunki, Helsinki 2000.

Tolmunen Tapio: Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön – HSL-alueen joukkoliikenteen historia. Helsingin seudun liikenne, Helsinki 2016.

Viitamies Janne: Kenen Aleksin, sen Helsinki -- Kluuvien kävelykatutaistelut 1968 – 2003. Helsingin yliopisto, Helsinki 2016.

Muu kirjallisuus

Bergholm Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Artikkeliteoksessa Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Toim. Kalle Toiskallio Suomen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.

Chandler Tertius ja Fox Gerald: 3000 Years of Urban Growth. Elsevier, New York 1974.

Elämää kaupungissa – Muistikuvia asumisesta Helsingin keskustassa. Toim. Anna-Maria Åström, Pia Olsson ja Jorma Kivistö. Memoria 12. Helsingin kaupunginmuseo, Helsinki 1998.

Hakkarainen Helena: Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haagan asemakaavaosuunnitelma. Artikkeliteoksessa Helsinki jota ei rakennettu – Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2. – 31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto 1981.

Hako Jukka: Valtuuston matka Vantaalla – Poimintoja 1907–2007, Kellastupa Oy, Porvoo 2007.

Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto. Scandinavian Atlas of Historic Towns No, 2, Suomi-Finland. 2. painos. Toim. Marjatta Hietala, Martti Helminen ja Merja Lahtinen. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2009.

Impola Hilka: Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta. Artikkeliteoksessa Helsinki jota ei rakennettu – Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2. – 31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto 1981.

Jacobs Jane: The Death and Life of Great American Cities. Random House, New York 1961.

Jokinen Kimmo ja Saaristo Kimmo: Suomalainen yhteiskunta. Toinen painos. WSOY Oppimateriaalit oy, Helsinki 2006.

- Jokinen Marika: Suunnittelu kaupunkirakenteen ja liikenteen muovaajana. Artikkeliteoksessa Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Toim. Marja Järvelä, Katinka Lybäck ja Marika Jokinen. Jyväskylän yliopisto, yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos. Jyväskylä 2002.
- Jääskeläinen Lauri ja Syrjänen Olavi: Maankäyttö- ja rakennuslaki selityksineen. Rakennustieto 2003.
- Kaupunkisuunnittelu ja Asuminen. Toim. Riitta Jalkanen, Tapani Kajasti, Timo Kauppinen, Pekka Pakkala, Camilla Rosengren. Rakennustieto Oy, Helsinki 2017.
- Kervanto Nevanlinna Anja: Voimat jotka rakensivat Helsinkiä – Helsingin historia vuodesta 1945 osa 4. Helsingin kaupunki ja Otava, Helsinki 2012.
- Klinge Matti: Pääkaupunki – Helsinki ja Suomen valtio 1808—1863. Otava, Keuruu 2012.
- Kuka kukin on 1978. Otava, Helsinki 1978.
- Laine Silja: ”Pilvenpiirtäjäkysymys” — Urbaani mielikuviutus ja 1920-luvun Helsingin ääriiviivat. Turun yliopiston kulttuurihistorian laitos, Turku 2011.
- Lampinen Marja-Liisa: Kaupunkisuunnittelu näkyinä ja mahdollisuuksina. Artikkeliteoksessa Helsinki jota ei rakennettu – Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2. – 31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto 1981.
- Le Corbusier: Kohti uutta arkkitehtuuria. Alkuperäisteoksesta *Vers une architecture* (1923) suomentanut Pauliina Nurminen. Hakapaino, Helsinki 2004.
- Lilius Henrik: Kaupunkirakennustaide 1800 -luvun jälkipuoliskolla. Artikkeliteoksessa Suomen kaupunkirakentamisen historiaa ii. Toim. Henrik Lilius & Pekka Kärki. Suomen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2014.
- Littow Paavo: Kaavoitus ennen maankäyttö- ja rakennuslakia. Maankäyttö 4/2006.
- Martinotti Guido: Four Populations: Human Settlements and Social Morphology in the Contemporary Metropolis. *European Review* Vol. 4(1). Cambridge University Press, Cambridge 1996.
- Metron verkkotutkimus 1971. Insinööritoimisto Pentti Polvinen. Helsingin kaupungin metrotoimisto, Helsinki 1971.
- Mäenpää Pasi, Aniluoto Arto, Manninen Rikhard, Villanen Sampo: Sanat kivettyvät kaupungiksi – Tutkimus Helsingin kaupunkisuunnittelun prosesseista ja ihanteista. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 83, Espoo 2000.
- Nenonen Marko: Liikennepoliittikan paradoksit – kuinka liikennejärjestelmää johdetaan. Liikennevirasto, Helsinki 2016.
- Nenonen Marko: Tiedon ja liikenteen väylät. Artikkeliteoksessa *Rakennetus Suomen historia*. Toim. Harri Hautajärvi. Rakennustieto, Helsinki 2017.
- Nevakivi Jukka: Jatkosodasta nykypäivään 1944-2009. Artikkeliteoksessa *Suomen poliittinen historia*. 6. painos. WSOY, Helsinki 2009.
- Ojala Kari: Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöopas 104. Ympäristöministeriön alueidenkäytön osaston julkaisuja. Rakennustieto, Helsinki 2003.
- Paavolainen Jaakko: Helsingin kaupunginvaltuuston historia 1919-1976, toinen osa. Helsingin kaupungin julkaisuja 38, Helsinki 1989.

Peltola Jarmo: Kiskoilta asfaltille. Artikkele teoksessa Pikeä, hikeä, autoja – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945 – 2005. Tielaitos, Helsinki 1995.

Pulma Panu: Kuntien itsehallinto, paikallinen demokratia ja valtio. Artikkele teoksessa Oma hallinto – kansakuntaa rakentamassa 1809 – 2009. toim. Raimo Savolainen. Valtioneuvoston kanslia, Helsinki 2009.

Päivälehti - Helsingin Sanomat. Toim. Kirsti Kolari. Helsingin Sanomain säätiö, Helsinki 2012.

Salmi Arja: Yhteistyövaltuuskunnan rakentaja Leo Virkkunen. Artikkele teoksessa Selvityksistä saavutuksiin. YTV – 40 vuotta yhteistyötä pääkaupunkiseudulla. HSY:n julkaisuja 1/2010, Helsinki 2010.

Salminen Esko: Sitoutumattomuuden ja laajenevan informaation aika 1950 – 1980. Artikkele teoksessa Suomen lehdistön historia 3 – Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980 -luvulle. Päätoim. Päiviö Tommila. Sanomalehtien liitto ry. ja Kustannuskiila oy, Kuopio 1988.

Savolainen Raimo: Suomalainen virastolaitos. Artikkele teoksessa Oma hallinto – kansakuntaa rakentamassa 1809 – 2009. toim. Raimo Savolainen. Valtioneuvoston kanslia, Helsinki 2009.

Selovuori Jorma: Lääninhallinto. Artikkele teoksessa Oma hallinto – kansakuntaa rakentamassa 1809 – 2009. toim. Raimo Savolainen. Valtioneuvoston kanslia, Helsinki 2009.

Sheller Mimi & Urry John: The City and the Car, International Journal of Urban and Regional Research, 2001.

Suomalaisen yhteiskunnan poliittinen historia, Toim. Ville Pernaa ja Mari K. Niemi. Edita, Helsinki 2005.

Toiskallio Kalle: Mihin auto on ajettu? Artikkele teoksessa Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Toim. Kalle Toiskallio. Suomen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.

Tuomi Timo: Kaupunkikuvan muutokset – Suomalaisten kaupunkikeskustojen tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoleenväliin. Suomen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1046. Helsinki 2005.

Turpeinen Oiva: Väestö. Artikkele teoksessa Helsingin historia vuodesta 1945 osa 1, Helsingin kaupunki 1997.

Virkkunen Leo: Pääkaupunkiseudun yhteistyö. 10-vuotisjuhlajulkaisu. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV). Helsinki 1980.

von Bagh Peter: Sininen Laulu – Itsenäisen Suomen taiteiden tarina. Kuudes painos. WSOY 2007.

Painamattomat tutkimukset ja opinnäytteet

Ahvenainen Armi: ”Suomessa harjoitetaan rotuerottelua lastenkodeissa” – Romanilastenkodit sanoma- ja aikakauslehdissä 1950 – 1975. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto 2014.

Kiviniitty Jouni: Tunnelbanalla Vällingbyhyn vaan ei Kivenlahteen: Tukholman ja Helsingin joukkoliikenneverkostojen eroavaisuuksia ja kehityshistoriaa 1880-luvulta nykypäivään. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto, 2013.

Meller Arno: Helsingin keskustan historia Eliel Saarisen ajoista Ruoholahden asuinalueen suunnittelun aikoihin – Katsaus Helsingin yhdyskuntarakenteen, liikenteen, kulttuurin ja ympäristön historiaan Ruoholahden, Kampin ja Töölönlahden alueella. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto, 2017.

III Lehdet

Helsingin Sanomat (HS)	1965 – 1969, 1977–78, 1998
Hufvudstadsbladet (HBL)	1968
Uusi Suomi (US)	1968
Arkkitehti	1965, 1968
Yhdyskuntasuunnittelu	1965–1967, 1969

IV WWW-dokumentit

WWW-sivut

CDM Smith: History

< <https://www.cdmsmith.com/en/About-Us/History> > [sivu luettu viimeksi 23.5.2018]

Helsingin seudun aluesarjat – pääkaupunkiseutu alueittain

<<http://www.aluesarjat.fi/>> [sivu luettu viimeksi 22.05.2018]

Helsingin yleiskaava 2016

<<http://www.yleiskaava.fi/yleiskaava/>> [Sivu luettu viimeksi 20.5.2016]

Digitoidut konferenssipaperit

Behrens & Kane: Transport Planning Models – An historical and critical review. 21st Annual South African Transport Conference South Africa, 15 - 19 July 2002 'Towards Building Capacity and Accelerating Delivery'

<<https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/7834/037.pdf>> [sivu luettu viimeksi 20.5.2018]

Digitoidut tilastojaulkaisut

Folke- og bolig telling – Oslo. Statistisk sentralbyrå, Oslo 1970.

<https://www.ssb.no/a/folketelling/kommunehefter/1970/kh_1970_0301.pdf> [sivu luettu viimeksi 24.05.2018]

Statistisk årsbok för Sverige, Statistiska Centralbyrån, Stockholm 1970.

<https://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/Dokument/Statistisk%20%C3%A5rsbok%201914-2001/Statistisk%20arsbok%20for%20Sverige%201970.pdf> [sivu luettu viimeksi 24.05.2018]

Vertaisarvioidut verkkosanakirja-artikkelit

Encyclopedia Britannica: International Style of Architecture

<<https://www.britannica.com/art/International-Style-architecture> > [sivu luettu viimeksi 24.5.2018]

Encyclopedia Britannica: Urban planning. (kirjoittanut Susan S Fainstein)

<<https://www.britannica.com/topic/urban-planning>> [sivu luettu viimeksi 20.5.2018]

Verkkolehdet

Autotie 20.5.2015, Unelma vapaasta autoilusta oli tuhota Helsingin
<<https://www.autotie.fi/tien-sivusta/unelma-vapaasta-autoilusta-oli-tuhota-helsingin>> [sivu luettu viimeksi 16.4.2018]

Hs.fi 15.4.2010, Jouni Lompolon muistokirjoitus
<<https://www.hs.fi/muistot/art-2000002628050.html>> [sivu luettu viimeksi 20.5.2018]

Hs.fi 27.11.2013, Pentti Lehtomäen muistokirjoitus
<<https://www.hs.fi/muistot/art-2000002692011.html>> [sivu luettu viimeksi 20.5.2018]

Hs.fi 13.2.2015, Tältä 60-luvun hulluimmat tiesuunnitelmat näyttäisivät nyky-Helsingissä
<<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002800601.html>> [Sivu luettu viimeksi 16.4.2018]

Hs.fi 5.3.2017, Miksi Alvar Aalto puhui suomalaisista metsäapinoina ja miksei kuvataide pysynyt arkkitehtuurin vauhdissa? Modernisminäyttely herättää monta hyvää kysymystä – näyttelyarvostelu.
<<https://www.hs.fi/kulttuuri/navttelyarvostelu/art-2000005113920.html>> [Sivu luettu viimeksi 5.3.2017]

Kaleva.fi 1.6.2002, Arkkitehtuuria tosinajatteltuna
<<http://www.kaleva.fi/uutiset/kulttuuri/arkkitehtuuria-toisinajatteltuna/463216/>> [sivu luettu viimeksi 24.5.2018]

Blogikirjoitukset tai vastaavat verkkoartikkelit

Autotuoajat.fi: Autotuoajat 90 vuotta
<http://www.autotuoajat.fi/files/4211/Autotuoajat_Historiikki_web.pdf> [sivu luettu viimeksi 11.5.2018]

Erkki Tuomiojan blogi: Teininä ja opiskelijana 60-luvun Helsingissä. Helsinki-Seuran ja Helsingin seudun kesäyliopiston luentosarja, Paasitorni 5.10. 2010.
<<https://tuomioja.org/puheet/2010/10/teinina-ja-opiskelijana-60-luvun-helsingissa-helsinki-seuran-ja-helsingin-seudun-kesayliopiston-luentosarja-paasitorni-5-10-2010/>> [sivu luettu viimeksi 20.5.2018]

Fulbright.fi, Aiempien stipendiaattien kokemuksia, Antero Aarvala 1960. Julkaistu alun perin Fulbright News Center -lehdessä 2/2006
<<http://www.fulbright.fi/fi/aiempien-stipendiaattien-kokemuksia/1960-antero-aarvala>> [sivu luettu viimeksi 24.05.2018]

Kaupunkiliikenne.net 28.9.2006: Smith-Polvisen liikennesuunnitelma (kirjoittanut Antero Alku)
<<http://www.kaupunkiliikenne.net/Smith.html>> [sivu luettu viimeksi 26.4.2018]

Pekka Lahden blogi 1.12.2016: Koivukylä-saaga 50 vuotta
<<https://pekkalahti.wordpress.com/2016/12/01/koivukyla-saaga-50-vuotta/>> [sivu luettu viimeksi 1.5.2018]

V Kuvat ja taulukot

Kansikuva: Huipputunnin havaitsemattomat katvealueet. Tekijä Petri Ruohio. Alkuperäinen kuva: Ruuhkaliikennettä Itäväylällä Kulosaaren kohdalla. Tuntematon kuvaaja, Helsingin kaupunginmuseo 1969.

Kuva 1: Keskustan katu- ja tieverkko (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 294–295)

Kuva 2: Kuvaaja Wilbur Smith associatesin mainitsemista referenssikohteista maanosittain jaotetulta. Kuvaajan tekijä: Petri Ruohio

Kuva 3: Häiriökohdat Helsingin niemellä (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 89)

Kuva 4: Liikennetutkimuksen ruokakuntahaastattelulomake. (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 349)

Kuva 5: Yksilöllisen liikenteen liikennevirrat D -verkossa – huipputunti v. 2000 (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 410–411.)

Kuva 6: Yksilöllisen liikenteen liikennevirrat D -verkossa – huipputunti v. 2000 (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 410–411.)

Kuva 7: Taulukko liikenneverkkojen yhteiskuntavaikutusten vertailusta. (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus osa I, 280)

Kuva 8: Vuoden 1965 tarjousesityksessä esitetty Smith & Polvisen liikennetutkimuksen kulkukaavio. Fa:6, HKA. (Helsingin kaupunginarkiston asiakirjasta valokuvannut Petri Ruohio)

Kuva 9: Luonnos liikennetutkimuksen liitteeksi valmistellusta liikennesuunnittelun ammattisanastosta. Fa:6, HKA. (Helsingin kaupunginarkiston asiakirjasta valokuvannut Petri Ruohio)

Kuva 10: Smith & Polvisen liikennetutkimuksen työryhmälle esittämä vertailu Seutukaavaliiton ja Smith & Polvisen tekemien tutkimusten välillä (Helsingin kaupunginarkiston asiakirjasta valokuvannut Petri Ruohio)

Kuva 11: Pilapiirtäjä J. L:n tulkinta Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksesta. HS 14.11.1968.

