

Tampereen yliopisto
Johtamisen ja talouden tiedekunta
Politiikan tutkimuksen tutkinto-ohjelma

Kitkaa vai kasvua?

Poliittisten puolueiden vaikutus Helsingin kaupunkisuunnitteluun

Mikko Vesterinen
mikko.vesterinen@tuni.fi
Pro gradu -tutkielma
Ohjaaja: Ilkka Ruostetsaari

Tampereen yliopisto
Johtamisen ja talouden tiedekunta
Politiikan tutkimuksen tutkinto-ohjelma, valtio-opin opintosuunta

VESTERINEN, MIKKO: ”Kitkaa vai kasvua? Poliittisten puolueiden vaikutus Helsingin kaupunkisuunnitteluun”

Pro gradu -tutkielma, 100 sivua
Kesäkuu 2019

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää ristiriitaulottuvuuksien kautta poliittisten puolueiden tavoitteita ja kantoja Helsingin kaupunkisuunnitteluun. Tutkimusaineistona käytetään Helsingin viiden suurimman puolueen kuntavaaliohjelmia sekä puolueiden puheenvuoroja ja käyttäytymistä Helsingin kaupunginvaltuuston kokouksessa, jossa päätettiin Helsingin uudesta yleiskaavasta. Aikaisemmin kaupunkisuunnittelua on tutkittu yhteiskuntatieteissä pääasiassa hallinnollisesta, taloudellisesta ja sosiaalisesta näkökulmasta, mutta kaupunkisuunnittelun poliittisen ulottuvuuden käsitteleminen on ollut vähäisempää. Kaupunkisuunnittelua ei ole myöskään aikaisemmin tutkittu kattavasti puolueiden näkökulmasta, jossa keskiössä olisivat kaupunkisuunnitteluun liittyvät konfliktit ja puolueiden asemoituminen näissä konflikteissa.

Tutkielmassa on muodostettu aikaisemman tutkimuskirjallisuuden perusteella kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuudet, jotka muodostuvat talouden, liikenteen ja ympäristön sekä asuntuotannon ristiriitaulottuvuuksista. Ristiriitaulottuvuuksien keskeiset eroavaisuudet pohjautuvat niiden suhtautumisessa sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen, luonnonvarojen kuluttamiseen ja kaupungin kasvuun. Asuntotuotannon ristiriitaulottuvuus koostuu ”uusliberalismin”, ”uuden urbanismin” ja ”oikeudenmukaisen kaupungin” ulottuvuuksista. Liikenteen ja ympäristön ristiriitaulottuvuus muodostuu ”asuttavan kaupungin”, ”vihreän kaupungin” ja ”ekokaupungin” ulottuvuuksista. Talouden ristiriitaulottuvuus puolestaan muodostuu ”perinteisestä talouskäsitelmästä”, ”elinkeinoelämäkeskeisestä luovasta taloudesta” sekä ”yksilö- ja kulttuurikeskeisestä luovasta taloudesta”.

Tutkimusaineistosta tehdyn sisällönanalyysin perusteella puolueista on löydettävissä ristiriitaulottuvuuksien mukaisia eroavaisuuksia. Tutkimusaineiston perusteella sekä Vihreä liitto että Vasemmistoliitto sijoittuvat oikeudenmukaisen kaupungin, ekokaupungin ja yksilö- ja kulttuurikeskeisen luovan talouden ulottuvuuksille. Tosin yleiskaavakeskustelussa kummatkin puolueet painottivat enemmän vihreän kaupungin piirteitä. Vastakohtana on Perussuomalaiset, joka sijoittuu uusliberalismin, perinteisen talouskäsitelmän ja asuttavan kaupungin ulottuvuuksille. Kansallinen kokoomus sijoittuu asuttavan kaupungin, markkinavetoisen uuden urbanismin ja elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden ulottuvuuksille, mutta yleiskaavakeskustelun aikana puolueesta erottautui konservatiivinen siipi, joka vaatii yksilökeskeisyyttä ja taloudellista kustannustehokkuutta kaupunkisuunnitteluun. Suomen sosialidemokraattinen puolue sijoittuu oikeudenmukaisen kaupungin ja yleisesti luovan talouden ulottuvuuksille, mutta ympäristön ristiriitaulottuvuudella puolueen kanta muuttui. Kuntavaaliohjelmien perusteella SDP sijoittuu asuttavan kaupungin ulottuvuudelle, mutta yleiskaavakeskustelussa puolue painotti voimakkaasti vihreän kaupungin ulottuvuuden piirteitä.

Asiasanat: Helsinki, kaupunkisuunnittelu, yhteiskunnalliset ristiriitaulottuvuudet, kaupungistuminen, kuntapolitiikka, puolueet, sisällönanalyysi

Sisällysluettelo

1.	JOHDANTO	1
2.	KAUPUNKIEN VAIKUTUSVALLAN KASVU.....	5
2.1.	Kaupunkien kasvun taustatekijät.....	5
2.1.1.	Kaupungistuminen globaalina ilmiönä	5
2.1.2.	Kansainvälistyvät kaupungit	7
2.1.3.	Paikan merkitys kaupungistumisessa.....	8
2.2.	Kaupunkisuunnittelun moninaiset lähtökohdat	10
2.2.1.	Kaupunkisuunnittelun filosofiset lähtökohdat	10
2.2.2.	Kaupunkisuunnittelun alkuperäiset lähtökohdat	13
2.2.3.	Kaupunkisuunnittelu nykypäivänä.....	14
2.3.	Kaupunkisuunnittelu on aina poliittista.....	17
2.3.1.	Politiikka kaupunkisuunnittelun kontekstissa.....	17
2.3.2.	Aikaisempi tutkimus kaupunkisuunnittelun poliittisuudesta	19
2.3.3.	Kaupunkisuunnittelun yhteiskuntatieteellinen tutkimus Suomessa.....	21
3.	TUTKIELMAN RISTIRIITAULOTTUVUUDET	24
3.1.	Ristiriitaulottuvuuksien muodostaminen.....	24
3.2.	Asuntotuotannollinen ristiriitaulottavuus.....	25
3.3.	Taloudellinen ristiriitaulottavuus	30
3.4.	Liikenne- ja ympäristöpoliittinen ristiriitaulottavuus.....	36
4.	TUTKIMUSMETODI JA AINEISTO.....	42
4.1.	Lähtökohtana policy-analyysi	42
4.2.	Sisällönanalyysi menetelmänä	44
4.3.	Tutkimusasetelman ja -aineiston esittely	46
5.	HELSINGIN YLEISKAAVAN ESITTELY	49
5.1.	Helsingin kaupunkisuunnittelun taustaa.....	49
5.2.	Helsingin yleiskaava 2040.....	51
6.	PUOLUEIDEN TAVOITTEIDEN EROT KAUPUNKISUUNNITTELUSSA.....	56
6.1.	Kansallinen kokoomus	56
6.1.1.	Vaaliohjelmien analyysi.....	56
6.1.2.	Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta	59
6.2.	Vihreä liitto.....	62

6.2.1.	Vaaliohjelmien analyysi.....	62
6.2.2.	Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta.....	67
6.3.	Suomen sosialidemokraattinen puolue.....	70
6.3.1.	Vaaliohjelmien analyysi.....	70
6.3.2.	Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta.....	72
6.4.	Vasemmistoliitto.....	75
6.4.1.	Vaaliohjelmien analyysi.....	75
6.4.2.	Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta.....	79
6.5.	Perussuomalaiset.....	82
6.5.1.	Vaaliohjelmien analyysi.....	82
6.5.2.	Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta.....	86
7.	JOHTOPÄÄTÖKSET.....	89
7.1.	Kaupunkisuunnittelun ristiriitaisuudet.....	89
7.2.	Puolueiden tavoitteet kaupunkisuunnittelussa.....	93
7.3.	Puolueet kaupunkien muokkaajina.....	99
	LÄHTEET.....	101
	LIITE 1.....	110

1. JOHDANTO

Kaupungit ovat aina keränneet ympärilleen taloudellisia, sosiaalisia ja poliittisia toimintoja, jotka ovat houkutelleet ihmisiä läheltä ja kaukaa. Viime vuosikymmeninä on kuitenkin puhuttu kaupungistumisesta yleisesti globaalina ilmiönä, jolla tarkoitetaan ihmisten sosiaalisten, taloudellisten ja fyysisten toimintojen keskittymistä tietylle alueelle (Encyclopædia Britannica Online 2018). Kaupungistumisen seurauksena on syntynyt metropolialueita, joissa ihmiset palvelut ja tuotteet ovat kasaantuneet yhdelle laajalle urbaaniselle vyöhykkeelle (ks. esim. Ascher 2004, 23; EU 2016, 61–63; OECD 2006, 50–51). Kaupungistumisen maailmanlaajuisesta ilmiöstä kertoo esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien (YK) raportti, jonka mukaan vuoteen 2050 mennessä mennessä 66 prosenttia maailman väestöstä asuu kaupungeissa. Maailman väestön keskittyessä kaupunkeihin korostuu samalla kaupunkien kyky ratkaista globaaleja ja paikallisia yhteiskunnallisia ongelmia. (ks. esim. YK 2014.)

Voimakasta kaupungistumista on vauhdittanut erityisesti globalisaatio, jonka myötä taloudellinen ja sosiaalinen pääoma liikkuvat vapaammin ja keskittyvät alueille, jotka tarjoavat suotuisat olosuhteet niin kansainväliseen kuin paikalliseen taloudelliseen toimintaan (ks. esim. Scott 2011; Curtis 2016; Kangas et al. 2019, 30). Kaupungistumisen ilmiön voi havaita myös asuntomarkkinoilla. Esimerkiksi Helsingin kaupungissa asuntojen hinnat ovat nousseet kuudessa vuodessa jopa 14 prosenttia (ks. esim. Vuorio 2017). Lisäksi Helsingin seutu vaikuttaa merkittävästi Suomen bruttokansantuotteeseen (BKT) tuottaen siitä tällä hetkellä noin kolmanneksen (ks. esim. Kuntaliitto 2018; Bell & Hietala 2017, 282). Kaupungit eivät siis ole pelkkiä alustoja elämän perusedellytyksille vaan merkittäviä taloudellisia toimijoita, joiden toimintakyvystä koko yhteiskunnan toiminta voi olla riippuvainen.

Kaupungistumisen vaikutuksia ei ole kuitenkaan tutkittu Suomessa samalla mittakaavalla kuin muualla maailmassa huolimatta Helsingin kasvaneesta vetovoimasta ja roolista Suomen taloudessa. Osaltaan tutkimuskirjallisuuden vähyys voi johtua siitä, että Suomessa kaupungistuminen on ollut hitaampaa kuin muualla Euroopassa. (ks. esim. HS 2018.) Lisäksi suomalainen kaupunkitutkimus on keskittynyt pääasiassa taloudelliseen, hallinnolliseen ja sosiaalisiin kysymyksiin, mutta kaupunkien toimintaa poliittisesta näkökulmasta on tutkittu vielä vähän (ks. esim. Anttonen 2007; Leino 2006). Erityisesti tutkimukset poliittisten puolueiden vaikutuksesta kaupunkien kehitykseen puuttuvat lähes kokonaan, vaikka poliittisten toimijoiden mielenkiinto kaupungin luottamustehtäviä kohtaan on viime aikoina kasvanut.

Mielenkiintoa on lisännyt erityisesti pormestarimalli, johon suomalaisista kunnista ovat siirtyneet tähän mennessä Helsinki, Tampere, Pirkkala ja Tuusula. Pormestarimalli on lisännyt poliittisten puolueiden näkyvyyttä ja vaikutusmahdollisuuksia kuntapolitiikassa, mikä on osaltaan voinut vaikuttaa puolueiden kasvaneeseen mielenkiintoon. (ks. esim. Liljeroos 2018.) Esimerkiksi Helsingin Sanomat arvioi Helsingin pormestari tehtävien olevan yhtä haluttuja luottamustehtäviä kuin hallituksen ministeritehtävät (HS 2017). Viitteitä pormestari tehtävien kiinnostuksesta on jo saatu, kun sosialidemokraattien kansanedustaja Nasima Razmyar erosi kansanedustajuudestaan hoitaakseen Helsingin apulaispormestarin tehtävää.

Sen lisäksi, että kaupungistuminen on ilmiönä maailmanlaajuinen, ovat yksittäiset kaupunkisuunnitteluun liittyvät kohteet politisoituneet ja nousseet julkiseen keskusteluun aikaisempaa näkyvämmiin. Tästä hyvänä esimerkkinä on Tampereen kaupungin raitiotiepäätös, joka herätti voimakasta julkista keskustelua ja jakoi poliittisten puolueiden mielipiteitä. (ks. esim. Hyvärinen 2017.) Tampereen raitiotiepäätös on hyvä esimerkki kaupunkisuunnittelun poliittisesta luonteesta. Esimerkiksi Bent Flyvbjerg (1998) on tutkimuksessaan havainnut, että kaupunkisuunnitteluun liittyy aina poliittisia intressejä.

Flyvbjerg on tutkimuksessaan kiinnittänyt huomiota kaupunkisuunnittelun näkymättömissä oleviin valtarakenteisiin, joilla kaupungin suunnittelua ja kehittämistä pyritään ohjaamaan omien intressien mukaisesti (ks. esim. Mäntysalo & Rajaniemi 2003). Kaupunkisuunnitteluun kohdistunut tutkimus poliittisten puolueiden näkökulmasta on kuitenkin ollut niin vähäistä, että politiikan ja kaupunkisuunnittelututkimuksen näkökulmasta on oleellista tutkia myös puolueiden näkyviä kaupunkisuunnitteluun liittyviä intressejä, jotka ovat havaittavissa esimerkiksi vaaliohjelmien ja päätöksentekotilanteiden kautta. Patsy Healey (2003; 2004b) on nimittäin perustellut, että ihmiset rakentavat identiteettiään osittain fyysisten materiaalien, tilojen ja paikkojen kautta, jolloin fyysinen ympäristö vaikuttaa yksilön maailmankatsomukseen ja poliittiseen käyttäytymiseen (ks. myös Rose & McAllister 1990). Puolueilla voidaan siis katsoa olevan intressejä muokata kaupunkia omien ideologioidensa mukaisesti saavuttaakseen vahvemman paikallispoliittisen aseman ihmisten samaistuessaan enemmän puolueeseen.

Tutkielman yhtenä pohjana toimii Steven Lukesin (2005) valtateoria, joka koostuu kolmesta vallan ulottuvuudesta. Tämä tutkielma keskittyy Lukesin ensimmäiseen valtaulottuvuuteen, joka muodostuu päätöksenteon konfliktimaisuudesta ja intressiristiriidoista. Puolueet on ymmärretty Rauli Mickelssonin (2015) määritelmän mukaisesti näiden yhteiskunnallisten konfliktien tuotteina ja tuottajina.

Lähtöoletuksena on, että yhteiskunnallisten konfliktien pitäisi näkyä puolueiden kannoissa, tavoitteissa ja toiminnassa. Oletuksena myös on, että puolueilla on kaupunkisuunnitteluun liittyviä ristiriitoja, joita pystytään havainnoimaan päätöksentekotilanteiden ja vaaliohjelmien kautta.

Toisena pohjana tutkielmalle toimii Scott Campbellin (1996) muodostama suunnittelijan triangeli, joka yksinkertaistaen esittää kaupunkisuunnitteluun liittyvien sosiaalisten ja tilallisten tekijöiden synnyttämiä konfliktiulottuvuuksia. Campbellin triangelissa keskeisimmät konfliktiulottuvuudet syntyvät talouskasvun, ympäristön suojelemisen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tavoitteiden välille. Triangelin pohjalta olen muodostanut kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuudet, jotka ovat talouden, liikenteen ja ympäristön sekä asuntotuotannon ristiriitaulottuvuudet. Ristiriitaulottuvuudet on muodostettu kaupunkisuunnitteluteorioista, joista jokainen tarjoaa toisistaan poikkeavan näkökulman Campbellin esittämiin kaupunkisuunnittelun konflikteihin. Asuntotuotannon ristiriitaulottuvuus koostuu ”uusliberalismin”, ”uuden urbanismin” ja ”oikeudenmukaisen kaupungin” ulottuvuuksista. Liikenteen ja ympäristön ristiriitaulottuvuus muodostuu ”asuttavan kaupungin”, ”vihreän kaupungin” ja ”ekokaupungin” ulottuvuuksista. Talouden ristiriitaulottuvuus puolestaan muodostuu ”perinteisestä talouskäsitelmästä”, ”elinkeinoelämäkeskeisestä luovasta taloudesta” sekä ”yksilö- ja kulttuurikeskeisestä luovasta taloudesta”.

Ristiriitaulottuvuuksien eri piirteitä etsitään tutkimusaineistosta teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla, joka mahdollistaa aineiston ja teorian vahvan, mutta joustavan, vuorovaikutuksen (ks. esim. Tuomi & Sarajärvi 2009). Teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla etsin aineistosta kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksien mukaisia analyysiyksiköitä, joiden perusteella jaottelen puolueet eri ristiriitaulottuvuuksille. Lisäksi tutkimustyötä auttaa policy-analyysin yksinkertainen prosessimalli, joka selkeyttää kaupunkisuunnittelun monivaiheisen poliittisen prosessin ja sen eri vaiheiden tunnistamista ja tulkitsemista (ks. esim. Daniell et al. 2016; Hogwood & Gunn 1984; Easton 1965; Knoepfel 2007; Vedung 2017). Policy-analyysin kerronta- ja tarkastelutekniikkana käytän William Dunnin (1994) integroitunutta analyysimuotoa, jossa huomioidaan tiedon ja päätöksenteon kumulatiivinen muotoutuminen ennen ja jälkeen päätöksenteon. Samalla se mahdollistaa tulevien päätöksien lopputuotoksien ennakkoinnin, kun päätöksenteon jälkikäteisellä analyysillä ennakoitaan tulevia päätöksiä. Policy-analyysiin pohjautuva tarkastelutapa mahdollistaa myös aineiston kautta tapahtuvan tavoitteiden ja toteutumien välisen vertailun, joka tässä tutkielmassa muodostuu helsinkiläisten puolueiden kuntavaaliohjelmista (syöte) ja Helsingin yleiskaavan päätöksentekotilanteesta (tuotos).

Tarkemmin määriteltynä tutkimusaineistoni koostuu helsinkiläisten puolueiden vuosien 2012 ja 2017 kuntavaaliohjelmista sekä puolueiden puheenvuoroista ja käyttäytymisestä Helsingin kaupunginvaltuuston kokouksessa, jossa päätettiin Helsingin uudesta yleiskaavasta. Olen rajannut käsiteltävät puolueet Helsingin viiteen suurimpaan puolueeseen, jotka vuoden 2012 ja 2017 vaaleissa olivat Kansallinen kokoomus, Vihreä liitto, Suomen sosialidemokraattinen puolue, Vasemmistoliitto ja Perussuomalaiset. Perusteluni rajaukselle on, että puolueet muodostavat huomattavan enemmistön Helsingin kaupunginvaltuustossa. Poikkeuksen tutkimusaineistossa muodostaa Perussuomalaiset, jolla ei ollut saatavilla vuoden 2012 paikallista kuntavaaliohjelmaa. Korvaavana ohjelmana käytän Perussuomalaisten vuoden 2012 valtakunnallista kuntavaaliohjelmaa. Helsingin Perussuomalaisten vuoden 2017 kuntavaaliohjelma oli kuitenkin saatavilla.

Tutkielman tarkoituksena on selvittää, minkälaisen käsityksen ristiriitaulottuvuudet antavat helsinkiläisten puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvistä kannoista, kun tarkastelussa ovat puolueiden paikalliset vaaliohjelmat ja Helsingin yleiskaavan päätöksentekotilanne. Lisäksi tutkielman tavoitteena on tarkastella policy-analyysin prosessimallin kautta, muuttuvatko puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvät kannat ristiriitaulottuvuuksien näkökulmasta, kun vertailussa ovat puolueiden vaaliohjelmien tavoitteet ja valtuustokokouksen puheenvuorot ja äänestyskäyttäytyminen.

Tutkielman rakenne koostuu seitsemästä pääluvusta. Toisessa luvussa esittelen tarkemmin kaupungistumisen syitä sekä niitä taustatekijöitä, joihin moderni kaupunkisuunnitteluperinne nojautuu. Lisäksi esittelen, miten kaupunkisuunnittelun poliittisuus voidaan ymmärtää ja, miten sitä on aikaisemmin tutkittu sekä Suomessa että maailmalla. Kolmannessa luvussa siirryn käsittelemään tutkielman teoreettista viitekehystä, joka muodostuu kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksista, ja neljännessä luvussa esittelen tutkimusmenetelmäni ja -aineistoni. Viidennessä luvussa siirryn esittelemään ja analysoimaan Helsingin uutta yleiskaavaa tutkielman ristiriitaulottuvuuksien kautta. Analysoimalla ensin Helsingin uuden yleiskaavan ristiriitaulottuvuuksien kautta pystyn paremmin peilaamaan puolueiden tavoitteita ja kaupunginvaltuuston käyttäytymistä suhteessa Helsingin uuteen yleiskaavaan. Kuudennessa luvussa analysoin puolueiden kuntavaaliohjelmien tavoitteita ja kaupunginvaltuuston puheenvuoroja sekä käyttäytymistä kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksien kautta. Viimeinen luku esittelee tutkielman johtopäätökset puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvistä kannoista sekä mahdolliset muutokset, joita vaaliohjelmien ja kaupunginvaltuuston kokouksen välillä löytyy.

2. KAUPUNKIEN VAIKUTUSVALLAN KASVU

2.1. Kaupunkien kasvun taustatekijät

2.1.1. Kaupungistuminen globaalina ilmiönä

Kaupungit ovat läpi ihmiskunnan historian olleet merkittäviä taloudellisen, sosiaalisen ja poliittisen elämän keskittymiä, joihin taloudellinen ja sosiaalinen pääoma ovat kasaantuneet. Eurooppalaisen historian kulmakiviä ovat monet kaupungit, kuten Rooma, Ateena ja Pariisi, jotka ovat tyypillisimmät esimerkit kaupunkien historiallisesta vaikutusvallasta. Nykyinen valtiokeskeinen järjestelmä onkin varsin uusi tapa hahmottaa maailmaa, jos tarkastellaan eurooppalaista historiaa pitkällä aikavälillä¹. Toisen maailmansodan jälkeinen markkinatalouden aikakausi on kuitenkin jälleen lisännyt kaupunkien painoarvoa, koska kaupunkien on nähty toimivan moottorina talouskasvulle. (Clark 2009, 1–20; Hall 1997, 1–4; Castells 2010, 1–2, 431; Curtis 2016, 1–4; OECD 2006, 30–31.) Erityisen tärkeiksi keskittymiksi ovat muodostuneet metropolialueet, joissa ihmiset, palvelut ja tuotteet ovat kasaantuneet yhdelle laajalle urbaaniselle alueelle (Ascher 2004, 23; Castells 2010, 414–417; EU 2016, 61–63; Hall 1997, 7; OECD 2006, 50–51).

Metropolialueiden kasvu on ollut jopa niin vauhdikasta, että kaupungistumisesta eli urbanisaatiosta on alettu puhua yleisesti ilmiönä. Yhdistyneet kansakunnat (YK) arvioi, että vuoteen 2050 mennessä 66 prosenttia maailman väestöstä asuu kaupungeissa. Väestön voimakas keskittyminen kaupunkeihin korostaa niiden roolia yhteiskunnallisten ongelmien ratkaisijana. (YK 2014, 1–3.) Suomessa metropolialueeksi on tähän mennessä luokiteltu ainoastaan pääkaupunkiseutu², jonka alueellisena keskittymänä toimii Helsingin kaupunki (Keskinen et al. 2002; OECD 2006, 35). Suomessa kaupungistuminen on näkynyt asuntojen hintojen nousemisena kaupunkimaisilla alueilla. Etenkin Helsingin metropolialueella asuntojen hinnat ovat kalliimpia kuin muualla Suomessa. Esimerkiksi

¹ Valtiokeskeinen järjestelmä on perustunut käsitykselle siitä, että valtio on kansainvälisen järjestelmän pääasiallinen toimija (ks. esim. Loescher & Betts 2011, 6–7).

² Pääkaupunkiseudun metropolialueeseen kuuluu Helsingin ohella Espoo, Vantaa, Kauniainen, Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula sekä Vihti (Yleiskaavaseloste 2016, 147).

Helsingin kaupungissa asuntojen hinnat ovat nousseet vuosien 2010 ja 2016 aikana 14 prosenttia. (Vuorio 2017.)

Pohjoismaissa kuntien vaikutus valtion talouteen on ylipäätään suurempi kuin monissa muissa Euroopan valtioissa. Tämä johtuu pohjoismaisten kuntien autonomisesta asemasta, minkä seurauksena ne ovat olleet keskeisessä asemassa julkisten palveluiden ja valtion bruttokansantuotteen (BKT) tuottamisessa. (EU 2016, 195.) Erityisen tärkeiksi ovat nousseet metropolialueet, joissa taloudellinen toimeliaisuus on muita alueita aktiivisempia. Esimerkiksi Suomessa Uudenmaan maakunta, johon pääkaupunkiseudun metropolialue kuuluu, tuotti vuonna 2015 39 prosenttia Suomen BKT:stä. Seuraavaksi suurin osuus oli Pirkanmaan maakunnalla, joka tuotti 8,4 prosenttia Suomen BKT:stä. (Kuntaliitto 2018.) Taloudellisen tuottavuuden erot eri alueiden välillä ovat huomattavia ja osaltaan korostavat metropolialeuiden taloudellista merkitystä koko kansantalouden kannalta.

Kaupungistumiselle ei ole kuitenkaan pystytty osoittamaan yhtä selkeää syytä. Nykymuotoisten kaupunkien kasvun taustalla on 1800-luvun teollistuminen, joka synnytti Eurooppaan monia teollisuuskaupunkeja, jotka pystyivät houkuttelemaan alueelle taloudellisen pääoman lisäksi tehdastyöläisiä sekä palveluiden ja elintarvikkeiden tuottajia. Samalla kehittyivät kaupungin sisäinen ja niiden välinen infrastruktuuri, kun tuotteita piti saada kuljetettua mahdollisimman nopeasti paikasta toiseen. (Curtis 2016, 100; Scott 2001, 15–17; Hubendick 2008, 67.) Viimeaikainen kaupunkien kehitys ulottuu kuitenkin 1970-luvulle, jolloin globaalitalouden olosuhteille ja kehittymiselle luotiin puitteet. Globalisoitumisen myötä taloudellinen pääoma on kasaantunut valtioiden sijaan kaupunkiin, joissa on paremmat olosuhteet taloudellisen toiminnan kehittämiseksi. Taloudellinen menestys onkin enenevässä määrin aluekohtaista, mikä on saanut kaupungit panostamaan mikroekonomisiin olosuhteisiin houkutelakseen kaupunkiin taloudellista ja sosiaalista pääomaa. Erityisen tärkeiksi ovat muodostuneet alueelliset klusterit, joilla tarkoitetaan yritysten ja yhteisöjen muodostamia innovaatio- ja talouskeskittymiä. (Scott 2001, 139–141; Curtis 2016, 2, 10.)

Osaltaan tämän takia kaupunkien käytös on muuttunut yritysmäiseksi, jossa kaupungin olosuhteita kehittämällä halutaan sekä kasvattaa että turvata asukkaiden ja taloudellisen toiminnan määrää alueella. Muuttovoitosta ja yritysten investoinneista on tullut kaupungeille entistä tärkeämpiä tavoitteita, joiden edistymistä tarkastellaan pitkin vuotta. Samalla paikan ja sijainnin merkitys on kasvanut kaupunkien priorisoidessa kehitysalueitaan. Seuraavissa luvuissa esittelen syitä kaupunkien kansainvälisesti kasvaneeseen rooliin sekä sitä, miten paikan merkitys on edistänyt kaupungistumista.

2.1.2. Kansainvälistyvät kaupungit

Kaupunkien kasvanut valta sekä taloudellisen että sosiaalisen pääoman houkuttelijana on lisännyt kaupunkien kansainvälistä merkitystä. Tokion, Lontoon ja New Yorkin kaltaisia suuria metropolialueita on alettu nimittämään globaalikaupungeiksi, sillä niistä on muodostunut globaalin talouden kannalta merkittäviä toimijoita, minkä lisäksi kaupungit ovat alkaneet toimimaan aikaisempaa aktiivisemmin ja itsenäisemmin kansainvälisillä toimintakentillä. (Kangas 2017, 531–533; Ljungkvist 2016, 9–11; Scott 2001, 11.) Anni Kangas (2017, 547–548) on kuitenkin huomauttanut, ettei globaalikaupungeilla ole sisäisesti yhtenäistä kansainvälistä toimintasuunnitelmaa ja eivätkä täten ole suoraan verrattavissa kansallisvaltioihin, jotka edelleen määrittelevät kansainvälisen toiminnan pelisäännöt. Suurimmaksi syyksi kansainvälisen toiminnan vaikuttavuuden puutteelle Kangas mainitsee erilaisten ryhmien intressiristiriidat (*clashes of interests*), jotka hänen mukaansa ovat näkyvämpiä ja hallitsevampia piirteitä kaupungin kuin valtion toiminnassa.

Kankaan argumenttia voidaan pitää osuvana, sillä globaalikaupungeille ei ole syntynyt tarvetta määrittellä omia kansainvälisiä toimintaperiaatteitaan, sillä kaupungit ovat alisteisia valtion ulkopoliittisille linjauksille. Tähän asti niiden kansainvälinen toiminta on ollut lähinnä taloudelliseen toimintaan keskittyvää. Signaaleja muutoksesta voidaan silti havaita. Esimerkiksi Pittsburghin kaupunki linjasi noudattavansa Pariisin ilmastopimuksen kansainvälisiä tavoitteita siitä huolimatta, että Yhdysvallat valtiona irtoutuisi sopimuksesta (ks. esim. HS 2017).

Kaupunkien toimintamuutosta selittää myös digitalisaatio, joka on merkittävästi vaikuttanut kaupunkisuunnitteluun ja tapaan ymmärtää kaupunkien roolia. Digitalisaatio on muuttanut informaatio- ja kommunikaatioinfrastruktuurin luonnetta, jonka myötä välimatkojen merkitys on pienentynyt ja verkostojen rooli korostunut. Smart City on esimerkki konseptista, jossa digitaalinen teknologia on kaikki kaupungin toiminnat läpileikkaava prosessi. Digitalisaation ajatellaan tuottavan älykkäämpiä ja samalla taloudellisempia sekä ekologisempia palveluita ihmisille. (Broersma 2015; Picon 2015, 9–28.) Antoine Picon (2015, 28–30) on kuvannut Smart Cityä kaupungiksi, joka on valjastanut älyteknologian oppimaan, ymmärtämään ja perustelemaan sekä lopulta kehittämään kaupungin toimintaa.

Digitalisaation katsotaankin edistäneen ennen kaikkea yksilöiden toimintamahdollisuuksia, ja erityisesti kaupungit ovat kulmineituneet sen hyödyntämisessä. Digitalisaation avulla kaupunkien on todettu toteuttavan ja edistävän kansallisvaltioita paremmin modernin yhteiskunnan individualistista elämäntapaa ja matalan kynnyksen toimintamahdollisuuksia. Digitalisaation avulla esimerkiksi

sosiaalinen yhteiskehittäminen ja kokoontuminen ovat helpottuneet mobiilien älytekniikan kehittyessä. (Broersma 2015; Hubendick 2008; Castells 2010, 1–2; Curtis 2016, 7, 10; Picon 2015, 9–28.) Kaupunkien ketterä digitalisaation hyödyntäminen ja digitalisaation mahdollistama verkostojen laajentuminen voidaankin nähdä yhdeksi syyksi kaupunkien kansainvälistymiselle ja vetovoiman kasvulle.

2.1.3. Paikan merkitys kaupungistumisessa

Bengt Hubendick on selittänyt kaupungistumista paikan³ merkityksen kasvulla. Kaupungit toimivat samanaikaisesti sekä kuluttamisen paikkana että paikan kuluttamisena. Tällä kaupunkien kaksoisroolilla Hubendick tarkoittaa, että ihmiset kuluttavan samanaikaisesti sekä kaupungin palveluita että itse kaupunkia paikkana olemalla sen asiakkaita. Kaksoisroolin takia kaupunkien on nähty tärkeäksi panostaa monimuotoisiin kulutusmahdollisuuksiin pysyäkseen houkuttelevana, elinvoimaisena ja vetovoimaisena. (Hubendick 2008, 73.) Tämä on osaltaan kasvattanut paikan merkitystä, sillä yhä suurempi osa ihmisistä haluaa asua paikassa, joka on elinvoimainen ja tarjoaa mahdollisuuksia sekä sosiaalisia suhteita esimerkiksi työuralla etenemiseen.

Myös työn pirstaloituminen on yksi syy sille, miksi paikan merkitys on kasvanut. Tekniikan kehityksen takia esimerkiksi etätöiden suosio on lisääntynyt, jolloin viihtyisät ja vaihtoehtoiset työympäristöt, kuten kahvilat, ovat kasvattaneet suosiotaan. Metropolialueilla ihmisillä on enemmän valinnanvaraa valita työympäristönsä etätöille. Samalla on huomattu, että vaikka yhteydenpito ihmisten välillä on helpottunut, on toimivien ja monipuolisten liikenneyhteyksien rooli korostunut. Tämä hyödyttää kaupunkeja, joissa liikenneyhteydet ovat usein toimivampia kuin maaseudulla tai pienemmissä kylissä. (Castells 2010, 425–426.)

Lisäksi paikka on merkittävä identiteetin rakentaja. Paikasta on tullut institutionalisoitunut kapasiteetti, jonka ympärille yksilö rakentaa omaa identiteettiään, sosiaalisia verkostojaan sekä taloudellista pärjäämistään. Paikka konkretisoi esimerkiksi poliittista osallistumista, sillä sen kautta ihmiset mobilisoituvat ja verkostoituvat keskenään. Tähän kaupungit usein tarjoavat usein hyvät

³ Tässä yhteydessä paikka ymmärretään fyysisenä sijaintina, jossa ihmiset kokevat arkisia asioita ja elävät jokapäiväistä elämäänsä (Healey et al. 2003, 61–62).

mahdollisuudet muodostaa verkostoja, saada tietoa ja keksiä uusia ideoita. (Castells 2010, 440, 453–457; Healey et al. 2003, 62–67.) Manuel Castells (2010, 461–463) on jopa pohtinut, että aika saa merkityksen paikassa, minkä pohjalta yksilöt rakentavat identiteettiään. Kaupungit voidaankin nähdä eräänlaisina mahdollisuuksien alttareina, jotka tarjoavat yksilöille monipuolisesti erilaisia väyliä taloudellisen ja sosiaalisen elämän kehittämiseen. Tällöin kaupungistumista selittäisi ennen kaikkea kaupunkien olosuhteet, jotka palvelevat enemmän individualistisen yksilön tarpeita.

Kaupungistumista on vauhdittanut myös niiden vahva asema paikallisten ongelmien ratkaisijana, sillä niillä on yleensä konkreettisia keinoja puuttua paikallistason haasteisiin. Erityisesti ympäristöongelmat ja ilmanlaadun heikkeneminen ovat yleisiä kaupungeissa ilmenneitä ongelmia (ks. esim. EU 2016, 112–180; YK 2014). Ympäristön heikentynyt tila on enenevässä määrin huomioitu kaupunkien kehitys- ja tulevaisuussuunnitelmissa, jotka vaikuttavat myös kaupunkisuunnitteluun. Näitä asioita ovat muun muassa resurssiviisuus, päästötön liikenne sekä viheralueiden suojeleminen. Kaupungit ovatkin keskeisessä asemassa Euroopan unionin (EU) päästövähennystavoitteiden toteuttamisessa, kun tavoitteeksi on asetettu vähentää kasvihuonekaasuja 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. (EU 2016, 112, 140, 149, 155–156.)

Ympäristöongelmien lisäksi eurooppalaisissa kaupungeissa on noussut haasteiksi yleisen turvattomuuden tunteen lisääntyminen, väestön ikääntyminen ja huoltosuhteen heikkeneminen sekä ulkomaalaistaustaisten ihmisten kasvava osuus kaupunkien väestöstä (EU 2016, 19). Nämä asettavat kaupungeille haasteen ehkäistä alueiden ja palveluiden eriarvoistumista. Lisäksi esimerkiksi Helsingissä on kasvava puute kohtuuhintaisista asunnoista, sillä EU:n tekemän kyselyn mukaan alle 10 prosenttia Helsingissä asuvista kokee löytäneensä kohtuuhintaisen ja hyväkuntoisen asunnon (EU 2016, 97). Puute kohtuuhintaisista asunnoista on esimerkki kaupunkisuunnittelun kokonaisvaltaisesta vaikutuksesta yksilöiden ja yhteisöjen elämään, sillä ihmisten perustavat sosiaalisen ja taloudellisen toimintansa usein asuinpaikkansa ympärille. Kaupunkisuunnittelu on yksi tärkeimmistä tavoista ratkaista näitä paikallistason ongelmia.

Kaupunkisuunnittelulla linjataan esimerkiksi kaupungin asuntotuotantoa, eri asuinalueiden palvelutarpeita, ympäristötavoitteita sekä liikenneratkaisuja (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016). Samalla kaupunkisuunnittelulla on merkittävä rooli kaupungin elin- ja vetovoimaisuuden kehittämisessä, sillä suunnittelulla pystytään luomaan tiloja yrityksille, tapahtumille, yhteisöille ja kuntalaisten toiminnalle. Seuraavassa luvussa alustan niitä lähtökohtia, joita nykyinen kaupunkisuunnittelun perinne noudattelee.

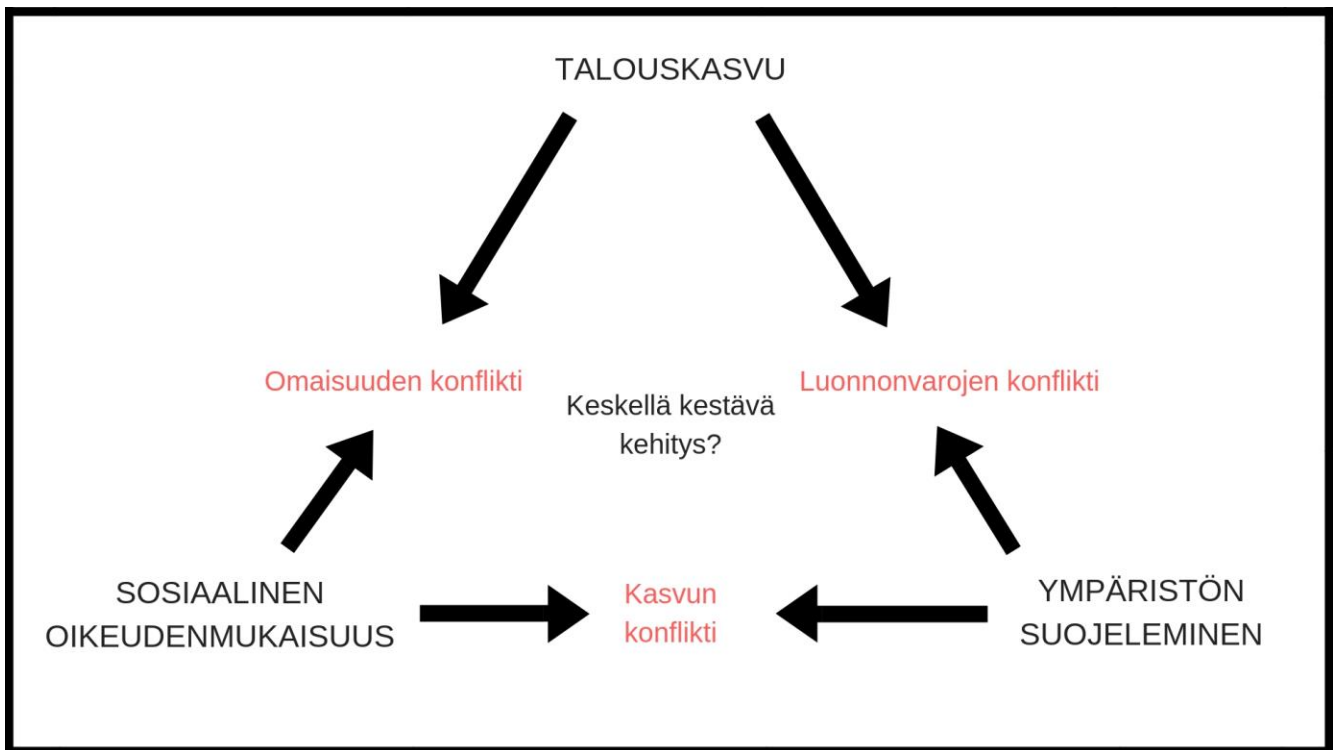
2.2. Kaupunkisuunnittelun moninaiset lähtökohdat

2.2.1. Kaupunkisuunnittelun filosofiset lähtökohdat

Kaupunkisuunnittelua voidaan tarkastella lukuisista erilaisista lähtökohdista riippuen tarkoituksesta ja tieteenalasta. Osaltaan tämän takia kaupunkisuunnittelu on vaikeasti hahmotettava kokonaisuus, sillä se pitää sisällään monia erilaisia aspekteja. Kaupunkisuunnittelu läpäisee kaikki yhtiskunnalliset, sosiaaliset ja visuaaliset rakenteet, mikä tekee suunnitteluteorioiden rajaamisesta haastavaa. Lisäksi hahmottamista vaikeuttaa sen kaksiulotteisuus: osa teorioista käsittelee käytännön suunnittelutyötä ja osa puolestaan suunnitteluprosessia sekä hallinnon toimivuutta. Viimeaikaisessa tutkimuskirjallisuudessa on myös kyseenalaistettu, kuka lopulta suunnittelee kaupunkia, sillä suunnitteluprosessiin osallistuu monenlaisia toimijoita. Suunnittelijan lisäksi esimerkiksi paikalliset asukkaat, elinkeinoelämä, asuntosijoittajat sekä paikallispoliittiset toimijat vaikuttavat suunnittelun lopputulokseen. (Fainstein & DeFilippis 2015, 12–13.) Yksinkertaistaen kaupunkisuunnittelun lähtökohdana voidaan määrittää halu vaikuttaa sosiaaliin ja tilallisiin (spatial) ominaisuuksiin sekä niitä rajoittaviin tekijöihin⁴ (Gilderbloom, Hanka, & Lasley 2009, 473–474).

Kaupunkisuunnittelun sosiaalisia ja tilallisia ominaisuuksia ja niiden synnyttämiä konfliktiulottuvuuksia on käsitelty Scott Campbellin (1996, 1–2) laatimassa suunnittelijan triangulissa, joka muodostuu taloudellisesta kasvusta, ympäristön suojelemisesta ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden välisestä ristiriidasta. Campbellin mukaan nämä ristiriitaulottuvuuksien eri intressit jakautuvat suunnitteluprosesseissa aina epätasaisesti, mikä synnyttää ulottuvuuksien välille konflikteja (ks. kuvio 1). Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja taloudellisen kasvun välille syntyy yksityisten ja julkisten toimijoiden välisiä intressiristiriitoja, jota Campbell kutsuu omaisuuden konfliktiksi. Tässä konfliktiulottuvuudessa korostuu, tuottaako suunnittelu positiivisia vaikutuksia julkisesti kaikille alueen asukkaille vai hyödyttääkö suunnittelu enemmän yksityisiä toimijoita esimerkiksi taloudellisesti. (Campbell 1996, 4–7, 10–11.)

⁴ Suunnittelua rajoittavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi ympäristö, liikenne, byrokratia, elinkeinoelämä tai paikallispolitiikka (Gilderbloom, Hanka, & Lasley 2009, 473–474).



Kuvio 1: Campbellin (1996) suunnittelijan triangeli

Toinen konfliktiulottuvuus muodostuu luonnonvarojen konfliktista, jossa keskiössä on taloudellisen kasvun ja luonnonvarojen kuluttamisen välinen ristiriita. Tämän konfliktin keskeinen kysymys on, palveleeko suunnittelu taloudellista kasvua vai onko sen tarkoituksena suojella luontoa. Viimeinen ulottuvuus on kasvun konflikti, jossa taloudellisen kasvun nähdään toisaalta hyödyttävän ihmisten tas-arvoa, työllisyyttä ja individualistisia mahdollisuuksia, mutta samaan aikaan ympäristönsuojeleminen ja ympäristön huomioiminen asettavat rajat taloudellisen kasvun hyödyntämiselle. (Campbell 1996, 4–7, 10–11.)

Campbell ehdottaa konfliktiulottuvuuksien ratkaisemiseksi kestäväen kehityksen tavoitteita, jotka ottaisivat huomioon kaupunkisuunnittelun sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset ulottuvuudet (ks. esim. Goodland & Daly 1996, 1006–1007). Perinteisiä kestäväen kehityksen tavoitteita on kuitenkin kritisoitu liian yksilö- ja talouskeskeisiksi lähtökohdiksi eivätkä ne siten todellisuudessa palvele ympäristöllisiä tavoitteita (ks. esim. Nilsen 2010, 495–497). Kritiikistä huolimatta Campbellin luoma malli havainnollistaa osuvasti niitä sosiaalisia ja tilallisia rajoitteita, joiden parissa kaupunkisuunnittelijat joutuvat toimimaan. Mallin kautta voidaan tarkastella myös eri tahojen intressejä ja kaupunkisuunnittelukohteiden aiheuttamia konflikteja.

Toisena tarkastelukulmana kaupunkisuunnittelulle voidaan nähdä hallinnollinen näkökulma ja sen eri perinteet. Yleisesti eurooppalaiset kaupunkisuunnittelutyylit voidaan jakaa viiteen erilaiseen juridiseen ja hallinnolliseen suunnitteluperinteeseen: brittiläiseen, napoleonilaiseen, germaaniseen, itäeurooppalaiseen sekä skandinaaviseen. Jakoperiaatteina toimivat suunnitteluvallan lokus ja suhde valtiolliseen toimintaan. Brittiläisessä perinteessä keskushallinnon ja viranhaltijoiden merkitys suunnitteluun on keskeinen, kun puolestaan itäeurooppalaisessa, napoleonilaisessa ja germaanisessa perinteessä suunnitteluvaltaa on hajautettu kunnille, osavaltioille tai muille hallinnollisille tasoille. Skandinaavinen perinne, johon Suomi kuuluu, on hybridimalli, jossa keskushallinto ohjaa kaupunkisuunnittelun ylätasoa periaatteita lainsäädännöllä, mutta lopullinen toteutus, tavoitteet ja kehittämistyö tapahtuvat paikallishallinnollisella tasolla. Tämä johtuu Pohjoismaiden kunnallisesta itsehallinnosta, jonka myötä paikallishallinnoilla on merkittävä rooli palveluiden tuottamisessa ja kaupunkisuunnitelmallisten tavoitteiden asettamisessa. (Newman & Thornley 1996, 28–39.)

Kunnallinen itsehallinto on varmistanut paikallishallinnon keskeisen aseman alueensa kehittämisessä ja tavoitteiden asettamisessa (ks. esim. emt.). Lisäksi itsehallinto on johtanut siihen, että kunnat kilpailevat toisiaan vastaan niin asukkaista kuin taloudellisista investoinneista. Nykyajan kilpailuyhteiskunnassa kuntien on aikaisempaa tärkeämpää erottautua ja luoda veto- tai pitovoimatekijöitä⁵, joilla tarkoitetaan tekijöitä, jotka houkuttelevat sekä pitävät alueelle asukkaita ja taloudellista pääomaa. Veto- ja pitovoimatekijöiden kehittäminen on yksi kaupunkisuunnittelun keskeisimmistä tehtävistä, sillä sen avulla määritetään esimerkiksi elinkeinoelämän kehittämistä, asuntotuotantoa, liikenteellisiä ratkaisuja sekä tekijöitä, jotka edistävät asukkaiden viihtyisyyttä ja hyvinvointia kuten esimerkiksi virkistysalueet.

Kolmantena näkökulmana voidaan ottaa kaupunkisuunnittelun poliittiset lähtökohdat. Patsy Healeyn (2004b, 49) mukaan ihmiset luovat identiteettiään osittain fyysisten materiaalien, tilojen ja paikkojen kautta, jolloin paikka toimii välineenä yksilön identiteetin rakentamiselle (ks. myös Healey et al. 2003). Hänen mukaansa yksilön identiteetin muodostumiseen vaikuttaa sosiaalisten rakenteiden lisäksi fyysinen paikka. Kaupunkisuunnittelulla ja tätä kautta poliittisilla toimijoilla on merkittävä rooli siinä, minkälaiseen paikkaan ihmiset rakentavat identiteettiään tulevaisuudessa tai minkälaisia ihmisiä alueelle pyritään houkuttelemaan. Healeyn nostama huomio on yksi monista kaupunkisuunnitteluun liittyvistä poliittisista aspekteista, joita avaan enemmän luvussa 2.3. Ennen siirtymistäni politiikan ja

⁵ Veto- ja pitovoimatekijöitä on käsitelty esimerkiksi Kuntaliiton (2016) julkaisemassa Kuntaviestinnän oppaassa.

kaupunkisuunnittelun väliseen suhteeseen, esittelen lyhyesti kaupunkisuunnittelun alkuperäisiä lähtökohdita sekä sitä, miten kaupunkisuunnittelu ymmärretään tänä päivänä.

2.2.2. Kaupunkisuunnittelun alkuperäiset lähtökohdat

Nykymuotoinen kaupunkisuunnittelu on tieteellisenä ja hallinnollisena tapana varsin uusi ajatus, sillä sen lähtökohdat ovat 1900-luvun alun Iso-Britanniassa, jossa havahduttiin teollistumisen aiheuttamiin sosiaalisiin ongelmiin. Erityisen ongelmalliseksi nähtiin tehdastyöläisten asuttamat työläiskorttelit, jotka alkoivat näyttää merkkejä slummiutumisesta. Nämä asutokorttelit olivat usein ahtaita ja alttiita tautien leviämislle. Lisäksi yhteiskunnassa alettiin kiinnittämään yleisesti enemmän huomiota teollistumisen aiheuttamiin terveyshaittoihin ja asumisen laadullisiin tekijöihin. Kaupunkisuunnittelun alkuperäinen lähtökohda oli kehittää kaupungeista terveellisempiä ja sosiaalisesti oikeudenmukaisempia. (Fainstein & DeFilippis 2015, 33; Hall 2014, 21–24, 32–34, 55–56.)

Vastakohtaksi epäterveelliselle ja ahtaalle asumislle nähtiin brittiläinen maaseutu, jossa ihmisillä olisi ympärillään paljon tilaa, kulkuyhteydet leveät ja asumistiheys väljä. Ensimmäisen ajatuksen tästä esitti kaupunkisuunnittelija ja kirjailija Ebenezer Howard, joka kehitti ajatuksen puutarhakaupungista, jossa yhdistyisivät idyllinen maaseutu laajoine vihervyöhykkeineen, ja asuminen olisi mahdollisimman hajautettua. Howardin kaupunkisuunnittelun keskiössä olivat aikakauden mukaisesti asuinalueiden terveellisyys ja totaalinen vastakohtaisuus silloisten kaupunkien olemukselle. (Fainstein & DeFilippis 2015, 35–36, 46; Hall 2014, 92–96.)

Howardin puutarhakaupunkeja toteutettiin lopulta vain muutamia, mutta malli toimi pohjana arkkitehti Frank Loyd Wrightin idealle esikaupunkialueista (suburban), joka nousi suosituksi lähtökohdaksi erityisesti Yhdysvalloissa (ks. esim. Oshima 1996). Wrightin lähtökohdana oli Howardin maaseutumaisuus yhdistettynä individualistiseen lähestymistapaan, jossa korostuivat oikeus omaan asuntoon ja henkilöautoliikenne (Fainstein & DeFilippis 2015, 36). Erityisesti autoliikenteen lisääntyminen kasvatti esikaupunkialueiden suosiota. Autoliikenne nähtiin tulevaisuuden liikummimuotona, minkä myötä liikennettä alettiin suunnittelemaan autoilun edistämisen ehdoilla. Yhdysvaltojen lisäksi esimerkiksi Saksassa panostettiin voimakkaasti moottoriteiden suunnitteluun. Käytännössä tämä on johtanut kehityskulkuun, jossa yhdysvaltalaiset esikaupunkialueet muodostuvat

lukuisista lähes identtisistä omakotitaloalueista, jotka ovat saavutettavissa ainoastaan autolla. (Hall 2014, 326–334. Fainstein & DeFilippis 2015, 104–106.)

Sveitsiläinen arkkitehti Le Corbusier on puolestaan modernin arkkitehtuurin yksi keskeisempiä suunnittelijoita. Hän tosin ajatteli Wrightin ja Howardin tapaan, että laadukas elämä toteutuu ennen kaikkea esikaupunkimaisella alueella, jota Le Corbusier nimitti satelliittikaupunginosaksi. Le Corbusierin lähtökohtana oli toteuttaa jokaiselle ihmisille tasa-arvoisesti laadukas elämä. 30-luvun lama oli rapauttanut hänen uskoaan markkinatalouteen, minkä takia hän perusti suunnitteluajatuksensa jokaisen oikeudesta laadukkaaseen ja tilavaan asuntoon. Le Corbusierin ajatuksien pohjalta muodostui massatuotannolla tuotetut monikerroksiset kerrostalot. Viihtyisyyttä tärkeämpää oli asuntojen edullinen hinta. Hän myös ajatteli Wrightin ja Howardin tapaan kaupunkien ja yhteiskunnan olevan mahdollista jakaa pienempiin osa-alueisiin, joita voisi käsitellä yksittäisinä kohteina. Tämä näkyi Le Corbusierin tavassa suunnitella keskitetysti esimerkiksi palvelut yhteen paikkaan ja asunnot toiseen, sillä hän näki suunnittelun olevan ennen kaikkea mekaanista työskentelyä. (Fainstein and DeFilippis 2015, 51–55, 115; Hall 2014, 241–246.) Tämä asenne on kuitenkin muuttunut suunnittelijoiden ymmärtäessä, että kaupunki on kompleksinen kokonaisuus, jota ei voi jakaa erillisiin siiloihin. Kaupunkien kompleksisuuden ymmärtäminen onkin noussut yhdeksi nykypäivän kaupunkisuunnittelun tärkeimmiksi piirteiksi.

2.2.3. Kaupunkisuunnittelu nykypäivänä

Kirjailija Jane Jacobsia pidetään yhtenä nykypäivän arkkitehtuuriin eniten vaikuttaneista henkilöistä. Jacobs arvosteli voimakkaasti 60-70 -luvulla New Yorkin tapaa suunnitella ja kehittää kaupunkia autoliikenteen infrastruktuurin ehdoilla. Jacobs oli ensimmäisiä, joka käsitti kaupungin kompleksisena kokonaisuutena, johon vaikuttavat monimutkaiset taloudelliset ja sosiaaliset rakenteet. Arvostelun kohteena olivat erityisesti Howardin ja Wrightin tapa hahmottaa kaupunkisuunnittelua siiloina, jossa kaupungin eri ominaisuudet, kuten liikenne, asuminen tai palvelut, voitaisiin jakaa osa-alueisiin, joita suunniteltaisiin yksittäisinä hankkeina. (Fainstein & DeFilippis 2015, 111–112.)

Kaupunkien kompleksisuudesta ja toimintojen limittäisyydestä Jacobs käytti esimerkkinä New Yorkin kävelykatuja, jotka silloisten kaupunkisuunnittelijoiden mielestä olivat epäterveellisiä, turvattomia ja epäonnistuneita sekä liikenteellisesti että viihtyisyydeltään. Hän haastoi tämän näkemyksen

painottamalla arkielämän havaintoja ja kokemuksia. Näiden pohjalta Jacobs summasi kävelykatujen olevan eloisia ja terveitä sosiaalisia kohtaamispaikkoja, joissa ihmiset viihtyvät. Hänestä kävelykadut olivat malliesimerkki siitä, miten moniulotteisia taloudellisia ja sosiaalisia kokonaisuuksia yksinkertaisetkin kaupunkikohteet pitävät sisällään. (Fainstein & DeFilippis 2015, 104–110.)

Samanlaista näkemystä edustaa Christopher Alexander (1966), jonka mukaan kaupungit syntyvät ja kehittyvät spontaanisti ihmisten toiminnan kautta. Osaltaan tämän takia kaupunkeja ei voi paloitella eri osa-alueisiin ja keskittyä suunnittelemaan vain yhtä osa-aluetta, kuten Wrightin ja Le Corbusierin koulukunnat ajattelivat. Alexanderin mukaan kaupunkia pitäisi käsitellä enemmänkin säleikkönä, joka läpäisee elämän ja yhteiskunnan eri osa-alueet, ja kyse enemmän kaupungin sisäisen anarkian hallinnasta. Michael Batty (2008) ja Manuel Castells (2010) ovat määritelleet kaupunkien sisäisen anarkian verkostona, joka muodostuu esimerkiksi informaatiosta, materiaaleista, palveluista, ihmisistä ja liikenneyhteyksistä konkretisoituen kaupunkien olomuodossa. Myös tämä tutkielma ymmärtää kaupungit verkostona, jossa yhdistyvät risteävästi niin taloudelliset, sosiaaliset, ympäristölliset kuin fyysiset ulottuvuudet.

Kaupunkisuunnittelun ajatellaankin nykyään olevan integratiivinen kehittämisprosessi, jossa suunnittelukohteen eri verkostot pyrkivät keskusteluiden kautta löytämään yhteisymmärryksen (Edelman 2007, 34–37). Osapuolia voimakkaasti integroivaa mallia on kutsuttu kommunikatiiviseksi teoriaksi, jonka tarkoituksena on vähentää osapuolten välisiä ristiriitoja sekä vastuusuunnittelijan autoritäärisyyttä, ja sen sijaan kuunnella asukkaita sekä muita hankkeeseen osallistuvia tahoja. Teoria ei ole kuitenkaan toiminut käytännössä odotetusti, sillä laajan keskustelun myötä suunnittelijoiden aika on kulunut suurimmalta osaltaan osapuolten kanssa keskusteluun eikä niinkään itse suunnittelutyöhön. (Fainstein 2000, 453–460.)

Lisäksi neuvottelu tai laaja keskustelu osapuolten kanssa ei ole poistanut suunnittelukohteen intressiristiriitoja tai valtakysymyksiä siitä, kenen ehdoilla suunnittelua tehdään tai kenen ääni näkyy suunnittelussa voimakkaitten. Asukkaiden laaja osallistaminen on synnyttänyt myös NIMBYilyn (not in my backyard), jossa vastustetaan uusia rakennushankkeita, jotka kohdistuvat lähelle asianomaisen asuntoa tai pihapiiriä. Laaja kuuleminen myös hidastaa suunnitteluprosessia, mikä voi lykätä kaupungille tärkeiden hankkeiden valmistumista. (emt.) Keskustelu integratiivisesta suunnittelusta on kuitenkin luonut painetta osallistuttaa alueen asukkaita suunnitteluprosessiin. Nykyään suomalaisen kaupunkisuunnittelun lainsäädännössä on määritelty tarkasti se, miten ja milloin asukkaita pitää kuulla suunnitteluprosessin eri vaiheissa (ks. esim. Leino2006).

Nykyistä suunnitteluprosessia pidetäänkin yleisesti eri osapuolia osallistavana, mutta se ei ole poistanut suunnitteluun liittyviä valtakysymyksiä. Mihairi Aitkenin (2010, 248–249) mielestä nykyisenkaltainen osallistaminen on vain näennäistä pyrkimysään luoda ihmisille mielikuva siitä, että suunnittelu on osallistavaa, avointa ja kuuntelevaa. Aitkenin mielestä suunnitteluprosessin monimutkaisilla ja hitailla rakenteilla pystytään jopa ehkäisemään kansalaisten mielipiteitä, jolloin todellinen valta suunnittelun lopputuloksesta on edelleen viranhaltijoilla ja poliittisilla päättäjillä.

Samanlaisen huomion on tehnyt Michael Batty (2008, 769), jonka mukaan kaupungit kasvavat ja kehittyvät kansalaistoiminnan kautta alhaalta ylöspäin, mutta itse suunnitteluprosessi tapahtuu edelleen keskitetysti ylhäältä alaspäin. Battyn mielestä kaupungit kehittyisivät monimuotoisemmiksi, jos kaupungit pystyisivät hyödyntämään paremmin kansalaisten voimavaroja suunnitteluprosessissa. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole näköpiirissä, että kansalaisia osallistutettaisiin nykyistä enemmän. Yksi syy tilanteeseen voi olla päättäjien ja viranhaltijoiden haluttomuus muuttaa nykyistä järjestelmää välttääkseen intressiritiriitoja tai suunnittelukohteiden politisoitumista. Markus Laine ja Lasse Peltonen (2003, 14) ovat nimittäin esittäneet, että ympäristökysymysten politisoitumisessa ei ole kyse ainoastaan vaatimuksista ympäristön tilaan vaan myös epäluottamuslauseesta ympäristökysymysten hallintotapoja, päättäjiä tai viranomaisia kohtaan.

Ympäristökysymysten politisoitumisella tarkoitetaan usein kiistanalaisten asioiden nostamisena päätöksentekoprosessista julkiseen keskusteluun, minkä tarkoituksena on saada yleinen mielipide vastustamaan asiaa tai kerätä asialla poliittisia irtopisteitä (ks. esim. Hooghe & Marks 2013). Kaupunkisuunnittelussa on vain harvoin ehdottomia totuuksia, minkä takia suunnittelukohteet ovat helposti politisoituvissa. Suunnittelukohteisiin liitetyt tiedot ja toiminta ovat usein myös sidottu poliittisiin päämääriin, minkä takia kaupunkisuunnittelua on mahdotonta käsitellä ilman poliittista ja institutionaalista kontekstia. Kaupunkisuunnittelun poliittisuus tekeekin siitä aiheen, jota pitää käsitellä useasta eri kulmasta. (Friedmann 1998, 245–249.) Yksi oleellinen, mutta vähän tutkittu tulokulma on politiikan vaikutus kaupunkisuunnitteluun, jonka aikaisempia tutkimuksia ja näkökulmia esittelen seuraavassa luvussa. Lisäksi luvussa määritellään tämän tutkimuksen tulokulma kaupunkisuunnittelun valtanäkökulmaan.

2.3. Kaupunkisuunnittelu on aina poliittista

2.3.1. Poliitiikka kaupunkisuunnittelun kontekstissa

Kaupunkisuunnittelu on monivaiheinen prosessi, johon vaikuttaa ja osallistuu useita eri toimijoita. Näillä toimijoilla voi olla suunnittelukohteista toisistaan poikkeavia intressejä, joiden kanssa suunnittelijat ja päättäjät joutuvat tasapainoilemaan. Tämä tutkielma keskittyy poliittisten puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvien kantojen selvittämiseen, mutta kokonaisvaltainen ymmärrys kaupunkisuunnittelun poliittisesta luonteesta tarvitsee valtakäsityksen tarkemman määrittelyn. Steven Lukes (2005) on luonut valtateorian, jonka tarkoituksena on havainnollistaa vallan ulottuvuuksia empiiriseen käyttöön sopivaksi. Lukes on muodostanut valtateoriansa kolmesta eri ulottuvuudesta, joista ensimmäinen ulottuvuus keskittyy määräävään valtaan (power over), jossa keskeisiä piirteitä ovat päätöksenteon konfliktimaisuus ja intressiristiriidat. Toisessa ulottuvuudessa valta käsitetään muunakin kuin määräävänä valtana, sillä se huomioi myös sen, miten valtaa hyödynnetään pitämään asioita poissa poliittisista prosesseista. Kolmas ulottuvuus laajentaa vallan koskemaan kokonaisvaltaisesti poliittisen agendan kontrollia, eikä tyydy pelkästään mahdollisten intressikonfliktien ehkäisemiseen⁶. (Lukes 2005, 15–29.)

Yksi kuuluisimmista kaupunkisuunnittelun poliittisesta luonteesta koskevista tutkimuksista on Bent Flyvbjergin (1998) tutkimus Aalborgin kaupungin liikennesuunnittelusta. Esimerkiksi tämä tutkimus sijoittuu Lukesin valtateoriassa kolmannelle ulottuvuudelle, sillä se on tarkastellut kaupunkisuunnittelun valtarakenteita tiedon määrittämisen ja siten poliittisen agendan määrittelyn näkökulmasta. Sen sijaan tämän tutkimuksen tarkoituksena on keskittyä ensisijaisesti Lukesin ensimmäiseen valtaulottuvuuteen, jossa keskiössä ovat politiikan konfliktimainen luonne, puolueiden väliset intressiristiriidat sekä päätöksentekotilanne. Tutkielman taustaoletuksena on, että puolueilla on toisistaan poikkeavia intressejä liittyen kaupunkisuunnitteluun ja nämä intressit muodostavat toisistaan ristiriitaulottuvuudet, joiden kautta puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä kantoja voidaan tarkastella. Näitä ristiriitaulottuvuuksia käsitellen luvussa kolme, jossa esittelen teoreettisen viitekehýkseni kaupunkisuunnittelun eri ristiriitaulottuvuuksista.

⁶ Lukesin mukaan valta- ja politiikkatutkimuksen tärkein näkökulma on näkymättömien valtarakenteiden tutkiminen ja teoriansa kolmas ulottuvuus, koska se mahdollistaa vallan kokonaisvaltaisimman tarkastelun (ks. esim. Lukes 2005, 40, 58–59).

On kuitenkin tärkeää ymmärtää kaupunkisuunnittelun polarisoituneet valtarakenteet, jotta kaupunkisuunnittelun ristiriitaisuutta ja päätöksentekotilannetta pystytään arvioimaan kokonaisvaltaisesti. Raine Mäntysalo ja Juho Rajaniemi (2003) ovat havainnollistaneet nelikentän avulla vallan eri ilmenemismuotoja, joiden kautta kaupunkisuunnittelun valta-aspekteja voidaan tarkastella. Nelikentän muodostavat näkyvä ja näkymätön -akseli sekä kyky ja kontrolli -akseli. Näkyvä ja näkymätön tarkoittavat luonnollisesti näkyvissä ja piilossa olevia valtarakenteita, kun puolestaan kyky ja kontrolli tarkoittavat yhteiskunnan tietotaitoa ja yhteisöllisyyttä sekä kykyä kontrolloida yhteiskuntaa erilaisin säätelyin ja regiimein. (Mäntysalo & Rajaniemi 2003, 118, 128.)

Vallan eri ilmenemismuotojen takia suunnitteluprosessia on kuvailtu poliittiseksi sen kaikissa eri vaiheissa ja poliittisen prosessin olevan kiinteästi yhteydessä suunnitteluun. Kaupunkisuunnittelu ei ole vain määräävää valtaa vaan siihen liittyy olennaisesti myös tavoitteellisen vallankäytön (power to) piirteet, joita tyypillisesti ohjaavat poliittis-taloudelliset tavoitteet. (Mäntysalo & Rajaniemi 2003, 118–120; Williams & Muchadenyika 2017, 33; Kühn 2017, 109.) Bent Flyvbjerg nostaakin esille, että kaupunkisuunnittelua on tarkasteltava mahdollisimman useasta näkökulmasta sen kompleksisen luonteen vuoksi. Ainoastaan siten voidaan ymmärtää kaupunkisuunnitteluun liittyviä käytänteitä ja valtarakenteita mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. (Flyvbjerg 2002, 365.)

Lisäksi Patsy Healey, Claudio de Magalhães, Ali Madanipour ja John Pendlebury (2003, 86) ovat kirjoittaneet, että tutkimalla paikan poliittisuutta voimme saada lisätietoa ihmisten voimavarojen mobilisoimisesta niin tiedolliseen kuin verkostoitumisen lisääntymiseen. He perustelevat paikan poliittisuuden tutkimista myös sillä, että paikka vaikuttaa merkittävästi yksilön identiteettiin ja täten myös hänen maailmakatsomukseensa. Poliittisten puolueiden näkökulmasta kaupunkisuunnittelu tarjoaa mahdollisuuden muokata olemassa olevaa ympäristöä niiden arvojensa ja tavoitteidensa mukaisiksi, jolloin tiettyyn puolueeseen identifioituminen on mahdollisuus vahvistua.

Tässä tutkielmassa kaupunkisuunnittelua ymmärretään ensisijaisesti määräävänä valtana, jonka tarkoituksena on säännöstellä ja ohjata kaupungin kehitystä. Määräävää vallankäyttöä tarkastellaan Lukesin ensimmäisen valtauottuvuuden mukaisesti intressiristiriitojen ja konfliktien kautta. Tutkimuksen suurin huomio kiinnittyy tavoitteelliseen vallankäytön tarkasteluun, jossa huomionkohteena ovat Helsingin viisi suurinta valtuustoryhmää. Tutkimuksen lähtöoletuksena on, että jokaisella ryhmällä on omat kaupunkisuunnitteluun liittyvät tavoitteet, joita he pyrkivät toteuttamaan tavoitteellisen vallankäytön mukaisesti. Näitä tavoitteita ja kantoja tarkastellaan näkyvien valtarakenteiden kautta, joita ovat vaaliohjelmat ja Helsingin kaupunginvaltuuston kokous.

Oletuksena myös on, että puolueet haluavat tavoitteillaan ja valtuustokäyttäytymisellään edistää omalle kannattajakunnalleen tärkeitä arvoja ja tavoitteita. Kaupunkisuunnitteluun liittyvät hankkeet ja kohteet antavat puolueille mahdollisuuden vahvistaa paikallispoliittista valtaansa, kun puolue pystyy kehittämään kannattajilleen mieluista kaupunkia. On myös hyvä muistaa, että kaupunkisuunnittelun juuret ovat puhtaasti poliittisissa tavoitteissa, kun teollistumisen seurauksena huomattiin kaupunkien olevan epäterveellisiä ja vaarallisia yksilöille (ks. luku 2.2.). Seuraavassa luvussa esittelen näkökulmia, joilla kaupunkisuunnittelun poliittisuutta on tutkittu kansainvälisesti. Viimeisessä alaluvussa puolestaan esittelen suomalaista kaupunkisuunnittelututkimusta yhteiskuntatieteiden näkökulmasta.

2.3.2. Aikaisempi tutkimus kaupunkisuunnittelun poliittisuudesta

Kaupunkisuunnittelun poliittinen tutkiminen on ollut vähäistä, vaikka sen tutkiminen on hajaantunut laajasti eri tieteenaloille (Schmidt-Thomé & Mäntysalo 2014, 115–116; Flyvbjerg 2002, 353). Yksi syy tutkimuksen vähäisyydelle on kaupunkisuunnittelun asiantuntijavetoisuus. Kansalaisilla tai poliittisilla päättäjillä ei ole kykyä ymmärtää asiantuntijoiden teknisesti vaikeita argumentteja. (Häikiö, Koskiahio & Leino 2001, 15–18; Mäntysalo, Nyman & Valanta 1997, 23–26, 28.) Toinen syy on uskottavien valta-analyysien muodostamisen haastavuus, sillä suunnitteluprosessi on usein monitasoinen ja vaikeasti hahmotettava kokonaisuus, minkä lisäksi viralliset asiakirjat kertovat ainoastaan vähän kaavoitusprosessista ja sen lopputulokseen vaikuttaneista tekijöistä. Kolmas merkittävä syy on kaupunkisuunnittelututkimuksen myöhäinen herääminen siihen liittyvien valtasuhteiden tarkasteluun. (Mäntysalo & Rajaniemi 2003, 117–118, 125.) Kaupunkisuunnittelusta ei esimerkiksi ole tehty poliittisesta näkökulmasta uskottavaa suunnittelun ristiriitailottuvuuksien tarkastelua, vaikka suunnitteluun liittyviä konflikteja on tarkasteltu yleisellä tasolla (ks. esim. Campbell 1996). Tämän tutkielman tarkoituksena on osallistua tähän keskusteluun luomalla kaupunkisuunnittelun ristiriitailottuvuudet, joiden kautta poliittista käyttäytymistä voidaan tarkastella.

Yksi ensimmäisistä ja merkittävimmistä kaupunkisuunnittelun valtarakenteiden tutkimuksista on Bent Flyvbjergin tutkimus Aalborgin kaupungin liikennesuunnitteluprosessiin ja sen lopputulokseen vaikuttaneista tekijöistä. Flyvbjerg havaitsi tutkimuksessaan kaupunkisuunnittelun olevan eri intressiryhmien kamppailua siitä, kuka pääsee määrittelemään valmisteluprosessin aikana syntyvää tietoa. Vallan ja valtasuhteiden todettiin tuottavan rationaalista tietoa siten, että se sopii siihen todellisuuteen, johon valta-asemassa oleva haluaa tietoa hyödyntää. Yksi keskeinen henkilö Aalborgin

tapauksessa oli kaupungin pormestari, joka omasi läheiset suhteet paikalliseen linja-autoyhtiöön, jolla oli voimakas näkemys liikennetarkaisuihin ja linja-autoterminaalien sijoituspaikasta. Valta-asemansa turvin pormestari pääsi määrittelemään päätöksentekoon nojautuvaa tietoa linja-autoyhtiön kantojen mukaisesti, vaikka alun perin vaihtoehtoisia liikennetarkaisuihin oli seitsemän erilaista skenaariota. Näin ollen valta oli tietoa. (Flyvbjerg 1998, 9–18, 25, 27, 31, 36.)

Flyvbjergin tutkimusta voidaan pitää merkittävänä, sillä se onnistui ilmentämään kaupunkisuunnitteluprosessiin vaikuttavia piilossa olevia valtarakenteita. Lisäksi se havainnollisti, että yksittäisillä poliittisilla toimijoilla voi olla keskeinen rooli kaupunkisuunnittelun valmisteluprosessissa saadakseen itselleen tai poliittiselle ryhmälleen hyötyä. Yksittäisiä suunnittelukohteita tai -prosesseja voidaan käyttää myös poliittisen voiton tai suosion tavoitteluun, kuten Aalborgin tapauksessa sosiaalidemokraatit ehdottivat yllättäen jo päätetyn kävelykadun uudelleenavaamista autoilijoille (Flyvbjerg 1998, 143–146). Samanlaisen huomion ovat tehneet Guy Chiasson, Mario Gauthier ja Caroline Andrew, jotka tarkastelivat yksittäisten kaupunkikohteiden politisoitumisen vaikutuksia kanadalaisen kaupungin kuntavaalitulokseen. Tutkimuksessaan kaupunkikohteita julkisuudessa esillä pitäneet ehdokkaat pärjäsivät keskimääräisesti paremmin kuin ehdokkaat, jotka eivät ottaneet lainkaan kantaa kansalaisia puhuttaneisiin kohteisiin. (Chiasson et al. 2014, 87–88, 96.)

Politiikan suhde kaupunkisuunnitteluun on silti ollut vähemmistössä kirjallisuudessa, jossa kaupunkisuunnittelua on tarkasteltu nimenomaan valtasuhteiden näkökulmasta. Yleisempi tarkastelunäkökulma on ollut Mäntyselän ja Rajaniemen mainitsemien näkymättömien ja näkyvien valtarakenteiden tutkiminen. Näissä tutkimuksissa huomio on pääasiassa kiinnitetty siihen, miten ja miksi suunnittelukohteet ovat politisoituneet, ja ovatko ne vaikuttaneet paikallispoliittisiin valtasuhteisiin (ks. esim. Pal 2008; Williams & Muchadenyika 2017; Chiasson et al. 2014; Flyvbjerg 1998; Laine & Peltonen 2003; Anttonen 2007; Kühn 2017).

Usein tutkimuksissa on havaittu ja käsitelty sekä näkyviä että näkymättömiä vaikutustekijöitä, kuten Anirban Pal (2008) on tutkimuksessaan tarkastellut Kalkutan kaupunkisuunnittelun päätöksentekoon vaikuttaneita tekijöitä. John J. Williams ja Davison Muchadenyika (2017) ovat puolestaan tarkastelleet kansallisen tason toimijoiden vaikutuksia paikalliseen kaupunkisuunnitteluun. He toteavat kansallisen yleisen poliittisen ja taloudellisen ilmapiirin sekä yksittäisten toimijoiden intressien vaikuttavan suunnittelukohteiden toteutumiseen (Williams & Muchadenyika 2017, 33). Tämän tutkielman tarkoitus on ensisijaisesti keskittyä Williamsin ja Muchadenyikan huomioon yksittäisten toimijoiden intresseistä

toteuttaa suunnittelukohteita. Tässä tutkielmassa yksittäiset toimijat ovat puolueet, joiden intressejä ja tavoitteita tarkastellaan kaupunkisuunnitteluun liittyvien eri konfliktien kautta.

Kaupunkisuunnittelun vähäinen tutkimus politiikan näkökulmasta voi johtua sen vahvasta paikallisesta luonteesta. Tämän takia kaupunkisuunnitteluun liittyvät aiheet nousevat harvoin kansallisen tason poliittiselle agendalle, jota hallitsevat pääasiassa sosiaali-, ulko-, turvallisuus- ja talouspolitiikka. (Chiasson et al. 2014.) Kaupunkisuunnitelmallisilla kysymyksillä voi kuitenkin olla merkittäviä vaikutuksia kansallisen tason politiikkaan, josta esimerkkinä on yhteiskunnan monimuotoistuminen, joka on lisääntynyt globalisaation aikakaudella, kun taloudellinen pääoma, tavarat ja ihmiset liikkuvat aikaisempaa vapaammin ja nopeammin. Yhteiskunnan monimuotoisuudella eli diversiteetillä tarkoitetaan yhteiskunnan kulttuurillista, etnistä sekä sosio-ekonomista monimuotoisuutta. Tämän myötä yhteiskunnan diversiteetin hallinta on noussut useissa valtioissa puhutuksi kansallisen tason poliittiseksi teemaksi. Parhaimmillaan yhteiskunnan diversiteetti luo ympärilleen urbaania kulttuuria ja taloudellista kasvua, mutta pahimmillaan hallitsematon diversiteetti luo kaupunkiin eriarvoisia asuinalueita ja kasvattaa ihmisten välisiä sosio-ekonomisia eroja. (Raco & Kesten 2018, 892–893, 911.)

Mike Raco ja Jamie Kesten käyttävät aiheesta esimerkkinä Lontoon kaupunkia, jota usein kuvataan kansalaisuuksien sulatusuuniksi ja siten erittäin diversiteettiseksi kaupungiksi. Heidän mukaansa diversiteetin lisääntyminen on luonut pohjaa poliittisille ryhmille, jotka vastustavat kulttuurillista monimuotoisuutta ja maahanmuuttoa käyttäen poliittista diskurssia, joka lisää vastakkainasettelua. Tämä on heidän mukaansa näkynyt yleisessä poliittisessä diskurssissa ja Brexit äänestyksessä, jossa Lontoo erottui muista alueista eniten EU-myönteisenä. (Raco & Kesten 2018, 911–912.) Kaupunkisuunnittelulla pystytään vaikuttamaan yhteiskunnan yhtenäisyyteen sekä siihen, miten yksilöt kokevat yhteiskunnan omakseen. Globalisaation kiihtyessä kaupunkien rooli yhteiskunnallisena kotouttajana ja aktivoijana korostuu entistä enemmän, minkä takia kaupunkien toimintaa on tarkasteltava entistä enemmän myös kaupungin kasvuun ja kehitykseen vaikuttavista poliittisistä näkökulmista (ks. esim. Nawrotek & Rykwert 2011).

2.3.3. Kaupunkisuunnittelun yhteiskuntatieteellinen tutkimus Suomessa

Suomessa kaupunkisuunnittelun tutkiminen on pääasiassa keskittynyt kaupunkien sisäisten valta- ja määrittelykamppailujen tutkimiseen. Esimerkiksi Kaisu Anttonen (2007) on kirjoittanut väitöskirjan

ympäristökysymysten määrittelystä suunnitteluprosesseissa, ja Helena Leino (2006) on väitöskirjassaan tutkinut kuntalaisten osallistamista ja vaikutusmahdollisuuksia Tampereen Vuoreksen kaupunginosasuunnittelun yhteydessä. Suomalainen tutkimuskirjallisuus on keskittynytkin paljolti viranhaltijoiden valta-aseman tutkimiseen ja siihen, miten aktiivisesti ja minkälaisilla toimilla he osallistavat kuntalaisia (Häikiö et al. 2001, 49, 60–61; Mäntysalo et al. 1997).

Osaltaan kansalaisten osallistumiseen liittyvää mielenkiintoa ja runsasta tutkimuskirjallisuutta selittää 2000-luvun alussa voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki, joka edellytti aikaisempaa voimakkaammin kansalaisten osallistumista osana suunnitteluprosessia, minkä toteuttamista ja kehitystä tutkijat ovat seuranneet (Bäcklund et al. 2017, 5–12). Sen sijaan flyvbjergiläinen valta-analyysi suomalaisesta kaupunkisuunnittelusta on ollut vähäistä (Leino 2006, 12–13; Mäntysalo & Rajaniemi 2003, 117). Yksi syy vähäiseen tutkimukseen on suomalaisen paikallishallinnon hajanaisuus sekä se, että suomalaiset kaupungit ovat kokoluokaltaan varsin pieniä (ks. esim. Laurila 1998, 5; Laurila 2009, 15–16). Toinen syy on se, että suomalainen kaupungistuminen pääsi vauhtiin vasta 80-luvun alussa, mikä osaltaan on hidastanut kaupunkipolitiikan tutkimista (Kytömäki & Moisio 2006, 22).

Harvoja suomalaisia kaupunkipolitiikan tutkimuksia on Markus Laineen ja Lasse Peltosen (2003) väitöskirja ympäristön ja kaupungin politisoitumista Tampereella vuosina 1959–1995 kunnallisen päätöksenteon ja ympäristöliikkeiden näkökulmasta. Keskeisenä havaintona on kokoomuksen ja sosialidemokraattien (SDP) muodostaman aseveliakselin vahva yhteistyö kaupunkisuunnitelmallisissa kohteissa. Yhteenliittymä murtui ensimmäisen kerran vasta vuonna 1981, kun neljä SDP:n valtuutettua äänesti virastotalon purkamista vastaan. Vanhojen kivitalojen purkupäätökset, joista kiistellyimmät olivat kauppahallin virastotalo ja verkatalo, synnyttivät Tampereelle vihreiden valtuustoryhmän vuoden 1984 kunnallisvaaleissa vastalauseena silloiselle kaupunkipolitiikalle. (Laine & Peltonen 2003, 168–171, 348–388.)

Puolueiden löydettyistä eroista huolimatta Laineen ja Peltosen väitöskirja keskittyy ensisijaisesti poliittisen prosessin sisällä tapahtuviin määrittely- ja valtakamppailuihin. Lisäksi tutkimus on pääasiassa kiinnostunut prosessin sisällä solmituista koalitioista ja päätöksenteossa vallalla olevista käytännöistä ja regiimeistä kuin yksittäisten puolueiden linjauksista (ks. esim. Laine & Peltonen 2003, 335–336). Laineen ja Peltosen väitöskirja on kuitenkin lähimpänä flyvbjergiläistä valta-analyysia, jota suomalaisessa tutkimuskirjallisuudessa on tähän asti kirjoitettu. Samalla se on yksi harvoista

tutkimuksista, joissa poliittisia puolueita käsitellään merkittävänä kaupunkisuunnitteluun vaikuttavina tahoina.

Myös tämä tutkielma ymmärtää puolueet toimijoina, jotka pystyvät vaikuttamaan merkittäväällä tavalla kaupunkisuunnittelun eri linjauksiin. Lisäksi tutkielman lähtöoletuksena on, että puolueilla on kaupunkisuunnittelussa toisistaan poikkeavia intressiristiriitoja. Tutkielma keskittyykin politiikan näkyvän vallankäytön analysointiin, johon liittyvät oleellisesti näkyvissä havaittavat konfliktit ja intressiristiriidat (ks. esim. Lukes 2005, Mäntysalo & Rajaniemi 2003). Kaupunkisuunnittelun konfliktimaista luonnetta pyrin havainnollistamaan ristiriitaulottuvuuksilla, jotka pohjautuvat suunnittelukirjallisuuden eri teorioihin. Ristiriitaulottuvuudet muodostuvat asuntotuotannosta, taloudesta sekä liikenteestä ja ympäristöstä, jotka ovat paitsi kaupunkisuunnittelun kovaa ydintä myös polttavia kysymyksiä tämän hetken kaupunkisuunnitteluun liittyvässä keskustelussa.

Erityisesti Pohjoismaissa pääkaupunkiseutujen vetovoimaisuus on nostanut asuntojen hintoja jopa moninkertaisesti (ks. esim. Silver et al. 2016; Häkli et al. 2015, 32). Tämä on synnyttänyt keskustelua asuntojen vuokrahinnoittelusta, maanomistauksesta sekä yleistä julkista keskustelua kohtuuhintaisesta asumisesta ja asunnottomuuden syistä. Muita asumiseen liittyviä keskustelunaiheita ovat olleet asuntojen muokattavuus kasvavalle ikääntyvälle väestölle, sillä heidän asumistarpeensa ovat erilaiset kuin esimerkiksi perheellisten. (Häkli et al. 2015.) Pääkaupunkiseutujen vetovoimaisuus on vaikuttanut asuntotuotannon ohella alueen tarpeeseen kehittää alueen mikroekonomisia olosuhteita, jotta erilaisille yrityksille ja yhteisöille olisi toimintamahdollisuuksia (ks. esim. Scott 2001; Curtis 2016).

Ilmastonmuutos ja monien kaupunkien heikko ilmanlaatu ovat puolestaan tuoneet kaupunkisuunnittelun uudenlaisen ympäristönäkökulman, jossa keskiössä on päästöjen vähentäminen (ks. esim. OECD 2010). Päästövähennysten rinnalla liikennekeskustelussa pinnalla ovat olleet liikenteen ja logistiikan muutos digitalisaation ja liikennemuotojen polarisoitumisen myötä (ks. esim. Tapaninen 2018). Esimerkiksi Seppo Lampinen (2015) käsittelee väitöskirjassaan infrastruktuurin historiallista kehitystä ja syitä nykyiseen autovetoiseen liikenteeseen hallinnollisesta näkökulmasta. Kaikki nämä ovat kuitenkin kysymyksiä, joista viime kädessä päättävät poliittiset päättäjät. Seuraavassa luvussa esittelen tutkielman teoreettisen viitekehyksen, joka muodostuu edellä mainituista kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuudesta. Ristiriitaulottuvuuksien avulla tarkoitukseni on selvittää poliittisten puolueiden väliset intressiristiriidat kaupunkisuunnittelussa.

3. TUTKIELMAN RISTIRIITAULOTTUVUUDET

3.1. Ristiriitaulottuvuuksien muodostaminen

Tutkielman ristiriitaulottuvuuksien muodostaminen pohjautuu Steve Lukesin (2005) ensimmäiselle valtaulottuvuudelle, jota hallitsevat päätöksenteon konfliktimaisuus ja intressiristiriidat. Tässä valtaulottuvuudessa analysointi keskittyy analysoimaan Mäntysalon ja Rajaniemen (2003) määrittelyn mukaan näkyviä valtarakenteita, joita pystytään havainnoimaan esimerkiksi erilaisten ristiriitaulottuvuuksien kautta. Lisäksi tutkielma ymmärtää puolueet yhteiskunnallisten konfliktien ilmentäjinä, säilöjinä ja muuttajina. Konfliktiulottuvuuksien avulla pystytään hahmottamaan puolueiden kantoja, arvoja ja tarkoitusta yhteiskunnassa. Perinteisiä länsimaisessa puoluejärjestelmässä vallitsevia ristiriitaulottuvuuksia ovat sosioekonominen, uskonnollinen, kulttuuris-etninen, hallitsemistapaan kohdistuva tuki, keskusta-periferia, ulkopoliittikka tai materialistiseen versus postmaterialistisiin arvoihin liittyvät ristiriitaulottuvuudet. (Mickelsson 2015, 31–32.)

Empiirisesti konfliktiulottuvuuksia selvitetään pääasiassa vaaliohjelmien kautta, mutta tässä tutkielmassa ristiriitaulottuvuuksia etsitään vaaliohjelmien lisäksi päätöksentekokäyttäytymisen kautta. Laajemman aineiston hyödyntäminen johtuu siitä, ettei kunnollisia pelkästään kuntatasoon kohdistuvia konfliktiulottuvuuksia ole aikaisemmin määritetty. Mickelssonin esittämät perinteiset konfliktiulottuvuudet ovat olemassa myös kuntatasolla, mutta ne eivät ole yhtä hallitsevia johtuen paikallispolitiikan luonteesta, jota hallitsevat pienemmät ja pirstaloituneemmat konfliktiulottuvuudet. Tämän takia sovellan tutkielmassani kehittämäni ristiriitaulottuvuusakselistoa, jolla pyrin selvittämään puolueiden eroavaisuuksia kaupunkisuunnitteluun liittyvissä kannoissa. Mickelssonin tapaan tutkielma hahmottaa puolueet yhteiskunnallisten konfliktien tuotteina ja tuottajina.

Kuntatason politiikkaa hallitsevat Anni Kankaan mukaan pirstaloituneemmat konfliktiulottuvuudet, koska kunnissa ja varsinkin suurissa kaupungeissa yhteiskunnallinen diversiteetti on vahvemmin esillä kuin kansallisella tai kansainvälisellä tasolla (Kangas 2017, 534, 548). Kuntien diversiteettisen luonteen vuoksi myös paikallispoliittiset kysymykset ovat hajaantuneet useisiin pienempiin kokonaisuuksiin. Tämän takia kuntatason konfliktitarkastelua varten pitää luoda kuntakontekstiin soveltuva ristiriitaulottuvuusakseli. Tässä tutkielmassa keskitytään kaupunkisuunnittelun poliittisiin ristiriitaulottuvuuksiin. Kaupunkisuunnittelu läpileikkaa useita eri yhteiskunnan sektoreita, minkä takia myös ristiriitaulottuvuuksissa täytyy huomioida useita eri kaupunkisuunnitteluun vaikuttavia tekijöitä.

Pohjana kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksille käytän Scott Campbellin suunnittelijan triangelia, joka havainnollistaa kaupunkisuunnittelun sosiaalisten ja tilallisten tekijöiden synnyttämiä konfliktiulottuvuuksia (ks. luku 2.2.1.). Campbellin mukaan kaupunkisuunnitteluun vaikuttavat konfliktit muodostuvat taloudellisen kasvun, ympäristön suojelemisen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden välisistä ristiriidoista. (Campbell 1996.) Campbellin triangelin mukaisesti tutkielma tarkastelee kaupunkisuunnittelua talouden, ympäristön ja asuntotuotannon näkökulmasta, joissa jokaisessa on omat ristiriitaulottuvuutensa. Jokainen ristiriitaulottuvuus pyrkii vastaamaan omasta näkökulmastaan Campbellin omaisuuden, luonnonvarojen ja kasvun konflikteihin liittyviin kysymyksiin (ks. kuvio 1).

Seuraavissa alaluvuissa esittelen asuntotuotannon, liikenne ja ympäristön sekä talouden ristiriitaulottuvuudet. Ristiriitaulottuvuudet pohjautuvat kaupunkisuunnittelun teoreettiseen kirjallisuuteen. Ristiriitaulottuvuuksien yksilöimisessä on keskitytty kunkin ulottuvuuden keskeisiin piirteisiin helpottaakseen eroavaisuuksien etsimistä ja tunnistamista tutkimusaineistosta. Tutkielman ristiriitaulottuvuudet toimivat havainnollistajina kaupunkisuunnittelun eri näkyvissä oleville konflikteille, joita puolueet tutkielman oletuksen mukaisesti edustavat ja muokkaavat. Tarkoituksena on löytää tutkimusaineistosta ristiriitaulottuvuuksien mukaisia piirteitä, joiden perusteella pystyn selvittämään puolueiden kantoja ja vallitsevia kaupunkisuunnitteluun liittyviä ristiriitoja. Ristiriitaulottuvuuksien avulla pyrin löytämään vastaukset tutkielman tutkimuskysymyksiin puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvistä kannoista ja niiden mahdollisista muutoksista poliittisen prosessin aikana, kun vertailussa ovat vaaliohjelmien tavoitteet ja yleiskaavaa käsitelleen valtuustonkokouksen puheenvuorot ja päätökset. Tutkimusasettelun ja -aineiston esittelen tarkemmin tutkielman neljännessä luvussa.

3.2. Asuntotuotannollinen ristiriitaulottuvuus

Pohjoismaissa asunnon omistamista on perinteisesti lähestytty sosiaalisena oikeutena, mitä on pidetty perusteltuna kansantalouden ja kansalaisten tarpeiden näkökulmasta (Häkli et al. 2015, 46). Nykyisessä asuntosuunnittelussa korostuu ajatus yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä, jonka avulla kaupungit saavat tehostettua maankäyttöään. Esimerkiksi Helsingissä arvioidaan olevan 2,3 miljoonaa kerroneliometriä tiivistämismahdollisuuksia, mikä on lähes viisinkertainen luku verrattuna vuonna 2013 valmistuneisiin kerrosneliöihin. Samalla tiivistämisellä pyritään vastaamaan kasvaneeseen

asuntokysyntään kasvavilla kaupunkikeskuksilla ja kantakaupungin läheisyydessä (Häkli et al. 2015, 113–125, 169.) Yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä pyritään myös vastaamaan urbaanin ympäristön jatkuvaan kasvamiseen ja kehittymiseen, joka on globalisaation ja kaupungistumisen takia edelleen kiihtynyt (Helbrecht & Dirksmeier 2011, 4; Smith 2002, 432).

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen seurauksena on syntynyt keskustelua urbanismin renessanssista, jolla tarkoitetaan tiiviin kaupunkirakenteen ja kaupungissa asumisen uudelleentulemistä (Helbrecht & Dirksmeier 2011, 2). Urbanismin renessanssiin on erityisesti tarttunut uuden urbanismin koulukunta, joka syntyi Yhdysvalloissa 1980-luvulla vaatimaan laadukkaampia arkkitehtuurillisia vaatimuksia (ks. esim. Cabrera & Najarian 2013, 427). Uusi urbanismi keskittyy edelleen paljon visuaalisiin ominaisuuksiin niin ulko- kuin sisätiloissa, mutta tämän lisäksi suuntaus on keskittynyt paljon asuinalueiden omalaatuisuuden, markkinoinnin ja yksilöllisyyden lisäämiseen. (Grant 2006, 3, 8–10, 12, 15; Helbrecht & Dirksmeier 2011, 5, 15–17, 34, 184; Besel & Andreescu 2013, 49.)

Yhtenä konkreettisena keinona on nähty kaupunginosien gentrifikaatio, jolla tarkoitetaan asuinalueiden olosuhteiden ja arkkitehtuurin kohentamista, jonka myötä alueen luonne muuttuu houkuttelevammaksi. Tämän takia osa koulukunnan suunnittelijoista pitää uutta urbanismia ennen kaikkea prosessina, jolla parannetaan ihmisten ja alueiden elämänlaatua. Tämä on luonut pohjaa myös asuntosijoittajille, jotka ovat nähneet gentrifikaatioasuinalueiden olevan hyviä sijoituskohteita. Osittain gentrifikaation takia uusi urbanismi suhtautuu asuntosijoittajiin ja markkinatalouteen välineellisesti, joiden kautta voidaan toteuttaa laadukkaampaa asumista. (Helbrecht & Dirksmeier 2011, 121–122, 130, 172; Smith 2002.)

Tyypilliset uuden urbanismin asuinalueet sijaitsevat lähellä kantakaupunkia, jotta alue toteuttaisi parhaiten tiheätä yhteiskuntarakennetta. Samalla tiivis yhteys kantakaupunkiin toteuttaa uuden urbanismin ihanteita yhteiskunnallisesta monimuotoisuudesta, ympäristöystävällisyydestä sekä elävästä kaupunkikulttuurista, johon kuuluvat paitsi tapahtumat myös kaupungin eri aikakausien näkyminen katukuvassa. (Grant 2006, 19–20, 45; Helbrecht & Dirksmeier 2011, 5–13, 130–134; Besel & Andreescu 2013, 50.) Esimerkiksi Jill Grant (2006) on kirjoittanut hyvän paikallisyhteisön rakentuvan ja kulminoituvan paikkaan. Grantin mukaan paikallinen yhteisö voi hyvin, jos paikka on kaunis ja onnistunut kokonaisuus. Tämän takia uuden urbanismin ihmiset kiinnittävät paljon huomiota visuaalisuuteen, viihtyisyyteen sekä kävelevyyteen, jotta ihmisillä olisi aikaa nauttia asuinympäristöstään. (Grant 2006, 8–12, 19–20, 27; Helbrecht & Dirksmeier 2011, 34.)

Toisaalta uutta urbanismia on kritisoitu siitä, että se korostaa liikaa yksilöllisyyttä ja alueellista omalaatuisuutta, minkä myötä alueen asuntojen hinnat ovat nousseet korkeiksi. Susan S. Fainstein on kritisoinut uuden urbanismin koulukuntaa siitä, että se on unohtanut asumisen oikeudenmukaisuuskysymykset keskittyen ainoastaan imagollisiin ja visuaalisiin kysymyksiin. Hänen mukaansa uuden urbanismin asuinalueet eivät olekaan realistinen asuinpaikka sosio-ekonomisesti heikommassa asemassa oleville ihmisille. (Fainstein 2000, 461–465.)

Jill Grant (2006, 15) on kommentoinut Fainsteinin kritiikkiä toteamalla suunnittelijoiden keskittyvän liian paljon tasa-arvon, demokratian ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden pohtimiseen, kun oleellisempaa olisi miettiä alueen kauneuden, harmonian ja tasapainon toteuttamista. Samaan lopputulokseen ovat päätyneet Ile Helbrecht ja Peter Dirksmeier (2011, 146), joiden mielestä asuinalueita pitää kehittää ensisijaisesti lokaaliin kontekstiin sopivaksi viihdyttäväksi kokonaisuudeksi. Esimerkkinä onnistuneista urbaaneista kaupungeista Helbrecht ja Dirksmeier mainitsevat Amsterdamin, Lontoon ja Kööpenhaminan, jotka ovat saaneet houkutelua kaupunkiin uudenlaista vetovoimaa ja nuoria koulutettuja asukkaita. Lisäksi yhteistä näille kaupungeille on positiivinen suhtautuminen globalisaatioon sekä liberaaleihin yksilön oikeuksiin. (Helbrecht & Dirksmeier 2011, 5, 8, 62.) Uudessa urbanismissa kauniin ja viihtyisän kaupunkirakenteen ajatellaan olevan yksilöiden hyvinvoinnin lähde.

Uuden urbanismin eräänlaisena vastakohtana voidaan pitää Susan S. Fainsteinin luomaa teoriaa oikeudenmukaisesta kaupungista, jonka lähtökohdat ovat talouskasvun kritiikissä. Fainsteinin mielestä kaupunki on paljon monimutkaisempi kokonaisuus kuin kasvua tavoitteleva ilmiö. Hän muun muassa arvostelee julkisten tilojen ja kulttuurin palvelevan nykyään lähes yksinomaan taloudellisia päämääriä, vaikka näiden pitäisi ensisijaisesti olla ihmisten hyvinvointia tukevia. (Fainstein 2010, 1–4.) Lisäksi Fainstein on arvostellut uuden urbanismin tapaa käsitellä ja lisätä yhteiskunnallista diversiteettiä, joka hänen mielestään pohjautuu liikaa asuntojen ja rakennusten monimuotoisuuden varaan ja jättää pohtimatta asuntoihin liittyvät taloudelliset ja sosiaaliset puolet (Fainstein 2000, 461–465, 472; Fainstein 2014, 11).

Joseph F. Cabrera ja Jonathan C. Najarian ⁷ (2013, 438) ovat uuden urbanismin diversiteettitutkimuksessaan tulleet samansuuntaiseen lopputulokseen, jossa he toteavat uuden

⁷ Tutkimuksessa verrattiin uuden urbanismin alueita tavallisiin esikaupunkialueisiin.

urbanismin tuottavan jossain määrin asuinalueelle diversiteettiä, mutta interaktio eri ryhmien ja yksilöiden välillä on vähäistä. Tämän oikeudenmukainen kaupunki ratkaisisi keskittymällä asuinalueen tilallisiin ja sosiaalisiin oikeudenmukaisuuskysymyksiin. Oikeudenmukaisen kaupungin mukaan jokaisella on oikeus tyydyttäviin asumisoloihin ja mahdollisuus luoda monipuolisia sosiaalisia verkostoja. Tämän takia diversiteetti ja sen tukeminen on yksi oikeudenmukaisen kaupungin periaatteista, sillä Fainstein näkee diversiteetin toteuttavan jokaisen oikeutta kaupunkitilaan. (Fainstein 2014, 1–5, 11; Fainstein 2010, 67–77.)

Kaksi muuta oikeudenmukaisen kaupungin tavoitteita ovat asukkaiden tasapuolinen kohtelu sekä demokratia, joka tässä yhteydessä tarkoittaa asukkaiden huomioimista ja kuulemista suunnitteluprosessin aikana. Ihanteellisena ratkaisuna suunnitteluun nähdään deliberatiivin kautta tapahtuva suunnittelu, jonka tavoitteena on konsensus suunnittelun tavoitteista ja ratkaisusta. Demokraattisen prosessin katsotaan tuottavan myös tasapuolisia tuloksia, minkä tähden demokratia ja tasapuolisen tavoitteet tukevat toisiaan. (Fainstein 2000, 453–460; Fainstein 2010, 10, 23, 63–67.) Tasapuolisella kohtelulla puolestaan tavoitellaan asuntotuotannon moninaisuutta, jossa huomioidaan esimerkiksi taloudellisesti vähävaraiset ja eri sosiaaliset taustat omaavat asukkaat (Fainstein 2010, 77–82, 172). Esimerkiksi Yhdysvalloissa on huomioitu asuinalueiden eriytymistä ja epätasa-arvoisuutta, jolloin epäterveellisyys ja huono-osaisuus kasaantuvat sosio-ekonomisesti huonommille alueille (ks. esim. Corburn 2009, 1–22). Siinä, missä uusi urbanismi tavoitteli asukkaiden hyvinvointia viihtyisyyden kautta, oikeudenmukaisen kaupungin lähtökohdat ovat ihmisten ja yhteisöjen tasapuolisessa taloudellisessa ja sosiaalisessa huomioimisessa (Fainstein 2000, 472–473).

Viimeinen näkökulma asuntosuunnitteluun on kansainvälisesti yleisin, mutta sekä uuden urbanismin ja oikeudenmukaisen kaupungin kritisoima uusliberalistinen lähtökohta, jonka asuntotuotannolliset tavoitteet ovat pelkästään talouteen nojaavat. Uusliberalistisen näkökulman lähtökohdat ovat paikkojen tarpeellisuudessa erottautua alueellisen kilpailevuuden takia. Uusliberalistit näkevät alueiden kilpailevan asukkaista ja taloudellisesta pääomasta keskenään, jolloin alueiden on toimittava tehokkaasti ja erotuttava erityislaatuisina, jotta paikka tai asuinalue koettaisiin vetovoimaiseksi sekä sopeutuisi globalisaation kaupungeille asettamiin ehtoihin, kuten kasvun tavoitteluun. Tämän uusliberalistin edustajat haluavat toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. (Brenner & Theodore 2002, 341–344.)

Tämä on myös keskeinen eroavaisuus uusliberalistisessa ja uuden urbanismin näkökulmissa, sillä uusliberalistinen lähestymistapa keskittyy merkittävässä osin ainoastaan asuinalueen toteuttamisen ja

hyötyjen taloudellisiin vaikutuksiin. Uusliberalistinen näkökulma on suhtautunut positiivisesti kaupunkien tiivistämiseen ja kaupungistumiseen, sillä niiden on huomattu olevan hyödyllinen ja haluttu sijoituskohte, johon ollaan valmiita sijoittamaan suuria määriä taloudellista pääomaa⁸ (Christophers 2011). Samalla uusliberalistinen näkökulma perustelee kasvun ja taloudellisen toimeliaisuuden tavoittelua sen parantaessa heikommassa sosio-ekonomisessa asemassa olevien tilannetta (Fainstein 2014, 6).

Taulukko 1: Asuntotuotantoon liittyvät ristiriitaisuudet

Uusi urbanismi	Oikeudenmukainen kaupunki	Uusliberalistinen asuntotuotanto
<p>Keskeistä laadukas kaupunkikuva</p> <p>Viihtyisyys</p> <p>Visuaaliset ja imagolliset tekijät</p> <p>Asuntotuotantoa kantakaupungin läheisyyteen</p> <p>Tiivis kaupunkirakenne</p> <p>Persoonallinen asumisympäristö ja asuintuotanto</p> <p>Tavoitteena sosioekonomisesti diversiteettinen asuinalue</p> <p>Yksityinen sektori toimii keskeisenä rahoittajana asunnoille</p>	<p>Asukkaiden runsas kuuleminen asuntosuunnittelussa (demokratia)</p> <p>Eri sosioekonomiset ryhmät ovat sekoittuneet tasaisesti eri asuinaleilla (diversiteetti)</p> <p>Asukkaiden tasapuolinen kohtelu</p> <p>Asuntotuotantoa myös sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa oleville</p> <p>Kriittinen suhtautuminen yksityisen sektorin toimintaan → asuntoja tuotettavan ajan ja kaupunkilaisten sen hetkisiin tarpeisiin</p>	<p>Taloudellinen näkökulma keskeisintä → kaupungin asuntotuotanto oltava taloudellisesti tehokasta</p> <p>Uskotaan markkinoiden tuottavan parhaimman ratkaisun → kysyntä-tarjonta -suhde</p> <p>Huomion kiinnittäminen oikeudenmukaisuus- tai viihtyisyystekijöihin on vähäistä</p>

⁸ Liiallinen taloudellinen aktiivisuus kaupunkien asuntoihin ja muihin kiinteistöihin voi kuitenkin aiheuttaa myös negatiivisia ilmiöitä, kuten asuntokuplia, markkinoiden ylikuumenemista sekä varallisuuden kasaantumista yksittäisille toimijoille (ks. esim. Christophers 2011).

3.3. Taloudellinen ristiriitautuvuus

Tutkielman toisessa luvussa esittelin kaupunkien kasvutekijöihin vaikuttaneita syitä, joista yksi merkittävimmistä on globalisaation aiheuttama taloudellisen pääoman kasaantuminen suurille metropolialueille. Tämän lisäksi kaupunkien kasvua ja taloudellista valtaa on kasvattanut 2000-luvun alussa julkiseen keskusteluun ja suosioon noussut käsite luovasta taloudesta, joka on selittänyt erityisesti jälkiteollistuneiden valtioiden taloudellista sekä sosiaalista rakennemuutosta, jossa keskeiseksi voimavaraksi ovat nousseet ongelmien ratkaisukyky sekä uusien ideoiden tuottaminen. (Atkinson & Easthope 2009, 65–66; Florida 2005). Richard Floridan (2005) mukaan tämä kehittyneiden valtioiden rakennemuutos on synnyttänyt uuden yhteiskuntaluokan, jota hän kutsuu luovaksi luokaksi. Hänen mukaansa luovan luokan keskeisiä ominaisuuksia on kyky ratkaista ongelmia. Luovan luokan työ perustuu pääasiassa tiedon, kulttuurin sekä korkean teknologian hyödyntämiseen, joiden kautta se pystyy tuottamaan uusia innovaatioita sekä löytämään uusia markkinarakoja. Floridan mukaan paikat, jotka pystyvät houkuttelemaan alueelle luovaa luokkaa, synnyttävät mukanaan innovatiivista toimintaa, yrityksiä sekä työpaikkoja, ja tätä kautta taloudellista kasvua. Floridan keskeisenä ajatuksena on jälkiteollistuneiden yhteiskuntien muuttunut piirre, jossa ihmiset eivät enää seuraa työpaikkoja vaan työpaikat seuraavat luovaa luokkaa. Keskeisenä perusteluna on luovan luokan kyky tuottaa markkinoille tietoa, taitoa, tekniikkaa ja kulttuuria sekä tehostaa aikaisempaa tuotantotoimintaa. (Florida 2003; Florida 2005; Healey 2004a, 90.)

Samalla Florida on painottanut alueiden merkitystä talouskasvun tuottajina. Hänen mukaansa alueet, jotka yhdistävät ja hyödyntävät alueen kehittämisessä suvaitsevaisia arvoja, korkeaa teknologiaa sekä monipuolisesti eri alojen lahjakkuuksia, pystyvät houkuttelemaan alueelle luovaa luokkaa, jonka Florida on väittänyt kerääntyvän ja verkostoituvan paikoissa, joissa mainitut ominaisuudet ilmenevät. Esimerkkeinä hän käyttää Piilaakson, Bostonin, Washingtonin ja Seattlen alueita, jotka ovat onnistuneet yhdistämään kyseiset ominaisuudet ja luomaan alueelle luovan luokan keskittymiä. (Florida 2003; Florida 2005.) Scott J. Allen (2008, 152) on täydentänyt Floridan näkemystä ja selittänyt kaupunkien suosiota luovan luokan kokoontumispaikaksi, koska suuret kaupungit ja laajat metropolialueet tarjoavat enemmän mahdollisuuksia olla yhteydessä sekä lokaaliin että globaaliin toimintaan sekä hyötymään kummankin tason verkostoista.

Luovan luokan käsitettä on täydentänyt Charles Landryn (2008) luova talous, joka perustuu osittain luovan luokan alueelliseen keskittymiin. Landryn mukaan taloutta ei pysty nykypäivänä ohjaamaan

voimakkaasti ylhäältä alaspäin vaan luovan talouden aikakautena on tärkeämpää kehittää paikkojen atmosfääriä, moninaisuutta sekä viihtyisyyttä, jotka houkuttelevat ja keräävät ihmisiä yhteen ajattelemaan luovasti, sillä taloudellinen kasvu on ensisijaisesti kiinni yksilöiden toimintakyvystä verkostoitua. Landryn ja Floridan luomat ajatukset luovasta luokasta ja taloudesta ovat synnyttäneet 2000-luvulla useita kaupunkistrategioita, joissa kaupungin talousrakenne halutaan muuttaa luovaa taloutta tukevaksi. Luovan talouden suosiota selittää myös sen kyky muokkaantua eri kokoisten alueiden tarpeisiin, sillä luovan talouden toimintaperiaatteet ovat joustavat. (ks. esim. INTELI 2011; Healey 2004a.)

Luovien talousperiaatteiden omaksuminen ja pyrkimys houkutella alueelle luovaa luokkaa on tarjonnut pienemmillekin kaupungeille mahdollisuuden pärjätä kaupunkien välisessä kilpailussa, kun talouden menestymisedellytyksiä ei mitata pelkästään menestyvien yritysten määrällä vaan houkuttelevilla olosuhteilla. Luovan talouden muuntautumiskyky eri tarpeisiin on synnyttänyt tarpeen puhua luovasta kaupunkisuunnittelusta, jonka keskeinen tavoite on edistää luovan talouden olosuhteita (Jacob Trip & Romein 2014, 2490–2491; Healey 2004a, 100). Lisäksi kulttuuri nähdään keskeisenä luovan talouden voimavarana, sillä alueelliset kulttuuriarvot paitsi houkuttelevat luovaa luokkaa myös toimivat taloudellisina voimavaroina esimerkiksi matkailun edistämiseksi. Luovan talouden kirjallisuudessa kulttuuri on määritelty laajana käsitteenä, joka voi muodostua esimerkiksi paikallishistoriasta, tapahtumista, kulttuurikohteista tai -aloista (ks. esim. Romein & Trip 2009; Jacob Trip & Romein 2014; Anttiroiko 2014; Smith & Warfield 2008; INTELI 2011).

Luovien talouden olosuhteiden edistämistä voidaan tarkastella kahdesta toisistaan eroavasta näkökulmasta. Ensimmäinen tapa hahmottaa luovaa taloutta on elinkeinoelämäkeskeinen, josta on myös käytetty nimeä bisnesorientoitunut näkökulma. *Elinkeinoelämäkeskeisessä luovassa taloudessa* keskeisintä ovat luovien yritysten toimintaedellytyksien turvaaminen kaavoittamalla yrityksille ja yhdistyksille monipuolisia tiloja ja kokoontumispaikkoja. Lähestymistavalle luova talous on myös keino tavoitella talouskasvua ja lisätä alueellisia työpaikkoja sekä toteuttaa elinkeinopoliittisia tavoitteita. (INTELI 2011, 17–19; Jacob Trip & Romein 2014, 2492.)

Toisenlaista lähestymistapaa edustaa *yksilö- ja kulttuurikeskeinen luova talous*, joka painottaa yksilö- ja ruohonjuuritason luovuutta. Näkökulmassa kulttuuri ymmärretään kaikille kuuluvana hyvinvoinnin lähteenä, joka palvelee yhteisön henkisiä ja sosiaalisia voimavaroja. Lähestymistavassa yksilöt nähdään luovan talouden mahdollistajina ja innovatiivisina toimijoina, kun elinkeinoelämäkeskeisessä keskitytään luovien alojen ja yritysten toimintaedellytyksien parantamiseen. Toinen keskeinen

eroavaisuus on suhtautuminen kulttuuriin, jota yksilö- ja kulttuurikeskeisessä lähestymistavassa pidetään itseisarvona, kun taas elinkeinoelämäkeskeinen tavoittelee kulttuurin kautta taloudellista hyötyä. Yksilö- ja kulttuurikeskeisessä lähestymistavassa kulttuurin nähdään lisäävän paikkojen välistä diversiteettiä sekä vahvistavan paikallisyhteisön yhteistä arvopohjaa, kun yhteisö ottaa paikalliskulttuurin omakseen. (Smith & Warfield 2008, 288–289; Hospers & Van Dalm 2005, 10; INTELI 2011, 6–8, 26; Jacob Trip & Romein 2014, 2492–2493.)

Lisäksi näkökulmat eroavat suhtautumisessaan klustereihin, jotka ovat maantieteellisiä sidosryhmäkeskittymiä, jotka hyötyvät toistensa sidoksista sekä verkostoista ja siten parantavat toistensa kilpailukykyä. Globalisaation aikakauden klustereille tyypillisiä piirteitä ovat kompleksisuus, tietoon perustuva toiminta sekä dynaaminen talouselämä, jotka ilmenevät erikoistuneina toimialoina, paikalliskilpailuna, suhteisiin perustuvana liike-elämänä sekä monimuotoisena asiakaskuntana. (Porter 2000.) Elinkeinoelämäkeskeinen lähestymistapa näkee klusterit elinehtona luovan talouden ilmapiirin luomisessa, sillä niiden nähdään luovan alueelle positiivisen kierteen, joka houkuttelee alueelle luovia aloja, taloudellista pääomaa sekä palveluiden kuluttajia. Sen sijaan yksilö- ja kulttuurikeskeinen näkökulma keskittyy klustereiden sosiaaliseen vaikutukseen, joka vahvistaa yhteisöllisyyttä ja parantaa yksilöiden hyvinvointia. Näkökulmalle oleellista on luovan talouden sosiaalisen inklusiivinen luonne, jossa jokaisella on mahdollisuus osallistua luovan talouden toimintaan. (Anttiroiko 2014, 856.)

Lähestymistapojen suurin eroavaisuus syntyykin niiden hallinnollisesta ymmärryksessä vapauttaa luovaa energiaa sekä rohkaista innovatiiviseen ajatteluun ja kokeileviin käytäntöihin (ks. esim. Healey 2004a). Elinkeinoelämäkeskeinen luova talous näkee tämän tapahtuvan parhaiten tukemalla luovia yrityksiä sekä yhteisöjä, minkä takia monipuolisten yritystilojen luominen on näkökulmalle oleellista. Yksilö- ja kulttuurikeskeinen näkökulma puolestaan painottaa enemmän yksilöiden luovuuden vapautta sekä kulttuurillisten arvojen kuulumista kaikille. Siinä, missä elinkeinoelämäkeskeinen näkökulma näkee kulttuurin mahdollisuutena houkutella alueelle turisteja sekä kulttuuripalveluiden kuluttajia, näkee yksilö- ja kulttuurikeskeinen näkökulma kulttuurin olevan jokaisen asukkaan oikeus ja väylä kehittää yksilöllistä luovuutta.

Edellä esittämäni luovan talouden vastakkaiset näkökulmat on koottu luovaa taloutta koskevan kirjallisuuden pohjalta, joka on luovan talouden lavean määrittelyn takia muodostunut hajanaiseksi ja monimuotoiseksi (ks. esim. Jacob Trip & Romein 2014). Käytännössä tämä on johtanut tilanteeseen, jossa luovan talouden eri ilmiöitä selitetään erilaisin käsittein, vaikka ilmiöillä olisi samoja piirteitä. Luovan talouden kirjallisuudessa saatetaan puhua eri konteksteissa ihmis-, kulttuuri- tai

yhteisöorientoituneista lähestymistavoista, vaikka käsiteltävissä ilmiöissä olisi paljon samaa. Tämän takia olen luonut tutkielmaan kaksi suurempaa luovan talouden näkökulmaa (yksilö- ja kulttuurikeskeinen luovan talous ja elinkeinoelämäkeskeisessä luovassa talous), jotka ovat muodostuneet luovan talouden kirjallisuuden sisäisestä diskurssista.

Yksi luovan talouden suurimpia kritiikinkohteita on sen määritelmien löyhyys. Esimerkiksi Andy C. Pratt (2008) kritisoi luovan talouden määritelmää luovasta alasta, joka hänen mukaansa ei eroa perinteisestä tuotantotalousajattelusta. Tuotantoajattelussa keskiössä on materialistiseen kulutukseen nojaava talouskäsitelmä. Samoin hän kritisoi Floridan määritelmää luovasta luokasta, joka hänen mukaansa on epäkoherentti kokonaisuus. Pratt pitää myös ongelmallisena kaupunkien kykyä omaksua tiettyjä arvoja houkutellessaan alueelle tiettytyypisiä ihmisiä. Sen sijaan hän näkee luovan talouden olevan boheemin porvarillisuuden muoto uusliberalistisesta talousajattelusta, jossa alueet ja kaupungit ovat globaalitalouden pelinappuloita. Lisäksi uhkakuvana on tilanne, jossa vetovoimaisimmat alueet saavat kaiken taloudellisen sekä sosiaalisen pääoman kiihdyttäen alueellista epätasa-arvoa. (Pratt 2008, 108–115.)

Prattin kritiikki ei ole turha, sillä jo nyt on havaittavissa alueiden eriarvoistumista sekä taloudellisen pääoman kasaantumista niin Suomessa kuin maailmalla. Lisäksi Pratt (2008) pitää luovan talouden käsitettä poliittisesti jakautuneena. Tämän takia käsittelen tutkielmassani luovan talouden näkökulmien rinnalla myös perinteisen talousajattelun lähtökohtia, jonka toimintaperiaatteet ja -ajatukset eivät pohjautu luovan talouden määritelmiin jälkiteollistuneiden yhteiskuntien taloudellisesta ja sosiaalisesta rakennemuutoksesta.

Toinen syy käsitellä perinteistä talousajattelua yhtenä talouden ristiriitaisuutena on mielenkiintoni tutkia, ovatko puolueet kyenneet omaksumaan tavoitteisiinsa tai ohjelmiinsa muuttuneita talousrakenteita. Britannian työväenpuolue yritti 1990- ja 2000 -lukujen taitteessa omaksua muuttuneita talousrakenteita New Labour -ohjelmalla, jonka tavoitteena oli nykyaikaistaa brittiläistä työväenpuoluetta vastaamaan 2000 -luvun muuttuneisiin työmarkkinoihin korostamalla globalisaatiota ja uusliberalistista talousajattelua. Muutokset johtivat kuitenkin siihen, että puolue menetti kriittisen näkemyksensä markkinatalouteen ja yksityisen sektorin toimivuuteen. Tämä johti lopulta puolueen vaalitappioon ja osittaisen uskottavuuden menettämiseen puolueen perinteisten kannattajien silmissä. (Faucher-King & Le Galès 2010, 3–4, 134–140.)

Suomessa puolestaan metsäteollisuudella on perinteisesti ollut vahva asema alueellisena työllistäjänä. Suomen talousrakenne onkin nojannut työllistämässä ja talouskasvussa paljolti suuriin yrityksiin, kun esimerkiksi Etelä-Euroopassa talousrakenne on hajaantuneempi, ja pien- ja keskisuuret yritykset muodostavat talouden selkärangan. (Bell & Hietala 2017, 284.) Tutkielman kannalta on mielenkiintoista tutkia, ovatko suomalaiset puolueet muuttaneet tai muodostaneet käsityksiä 2000-luvun taloudesta ja työmarkkinoista. Luova talous on ottanut vahvan jalansijan kaupunkisuunnittelussa, mutta puolueet voivat edelleen hahmottaa talousrakenteita perinteisellä tavalla.

Perinteisessä talousajattelussa korostuu vahva ylhäältä alaspäin tapahtuva ohjaus, jonka avulla mahdollistetaan työpaikkojen syntymistä alueelle (ks. esim. Landry 2008; Phelps 2002). Kaupunkisuunnittelussa tämä on huomioitu kaavoittamalla kaupunkiin yritystontteja esimerkiksi tuotantotalouden tai logistisiin tarpeisiin. Suurien yritysten on perinteisesti katsottu työllistävän alueen asukkaita sekä houkuttelevan kaupunkiin lisää työnperässä muuttavia asukkaita (ks. esim. Elliott 2008, 9–15, 34–38). Juuret tälle ovat sosioekonomisessa ristiriitaisuudessa, joka on kulminoitunut työläiset vastaan porvarit sekä tuottajien ja kuluttajien väliseen vastakkainasetteluun. Keskeisenä intressiristiriitana on ollut taloudellisen omistussuhteen ja siihen liittyvien välittömien tai välillisten kysymysten jakautuminen vasemmisto-oikeisto-akseliin. (Mickelsson 2015, 31, 37, 427, 432.)

Perinteisen talousajattelua leimaa eturistiriitakamppailu, jossa vastakkain asetetaan erilaiset sosioekonomiseen jaotteluun perustuvat yhteiskuntaluokat ja -ryhmät. Luovaan talouteen verrattuna perinteinen talousnäkökulma ei koe tärkeäksi käsitellä kaupungin atmosfääriin vaikuttavia tekijöitä, sillä sen lähtökohtana on houkuttaa alueelle taloudellisen pääoman kautta työntekijöitä. Näkökulmaa voi luonnehtia dualistiseksi taloushahmotelmaksi, jossa työntekijät seuraavat työpaikkoja. Sen sijaan luova talous määrittelee taloudelliset rakenteet huomattavasti kompleksisimmaksi, jossa ratkaisevana tekijänä ei ole pelkästään yritystonttien kaavoittaminen vaan ihmisten houkuttelemineen alueelle.

Suomessa Helsingin on katsottu lähes kokonaan omaksuneen luovan talouden periaatteet keskeisenä tavoitteenaan kehittää luovan talouden olosuhteita (ks. esim. Anttiroiko 2014, 857–859). Marjatta Bell ja Marjatta Hietala (2017, 368–379) ovat esittäneet Helsingin olevan Suomen innovatiivinen pääkaupunki sen monipuolisten koulutusmahdollisuuksien, teknologisen keskittymän ja kulttuurillisen perinnön takia, jotka kaikki ovat luovan talouden edellytyksen ominaisuuksia. Lisäksi heidän mukaansa Helsingissä yhdistyvät luovan talouden periaatteiden mukaisesti kova ja pehmeä infrastruktuuri, mikä on edellytys luovan talouden toiminnalle.

Kovalla infrastruktuurilla tarkoitetaan perinteistä liikenteellistä infrastruktuuria, kun puolestaan pehmeällä tarkoitetaan sosiaalisia verkostoja sekä mahdollisuutta ryhmäytyä ja tavata ihmisiä saman kiinnostuksen kohteen ympärillä (Bell & Hietala 2017). Toinen vaikuttava tekijä on Helsingin lyhyet välimatkat ja suuri väestötiheys, jotka luovat joustavat edellytykset ihmisten suunniteluille ja sattumanvaraisille kohtaamisille. Verkostoituminen kaupungissa on helppoa, kun kaupungin koko ja väestö ei ole paisunut monen muun länsimaisen suurkaupungin tapaan kohtuuttoman suureksi. Globaalissa mittakaavassa Helsingin kaupunki on kokonsa puolesta pieni, mutta luovan talouden tapauksessa sen on voinut nähdä ensisijaisesti etuna.

Taulukko 2: Taloudelliset ristiriitavuudet

Elinkeinoelämäkeskeinen luova talous	Kulttuuri- ja yksilökeskeinen luova talous	Perinteinen talousnäkökulma
<p>Luovan talouden edellytyksiä kehitettävä suunnittelun avulla → yritystiloja luovan talouden harjoittajille, vanhat tehtaot luovien toimialojen käyttöön</p> <p>Tavoitteena synnyttää luovien toimialojen klustereita</p> <p>Kulttuuri väline taloudellisessa tuotannossa → tukee esimerkiksi matkailu- ja turismibisnestä</p> <p>Luova talous väline talouskasvuun ja työpaikkojen lisäämiseen</p> <p>Kaupunki luo edellytyksiä profiloitua luovan talouden ja luokan keskittymänä</p>	<p>Luova talous kehittyy alhaalta ylöspäin → julkisia tiloja yksilöille ja yhteisöille</p> <p>Kulttuuri on itseisarvo ja kuuluu kaikille → matalan tason kulttuurimuodot</p> <p>Yksilön ja ympäristön hyvinvointi tärkeämpää kuin talouskasvu</p> <p>Yhteisöllisyyden korostaminen</p> <p>Matalan tason ja osallistavuuden luova talous → jokaisella oltava mahdollisuus olla luova</p> <p>Klustereiden sosiaalinen ulottuvuus ensisijaista</p>	<p>Työpaikkojen luominen ylhäältä alaspäin → yritystonttien ja -alueiden kaavoittaminen</p> <p>Taloudellinen toiminta nähdään eturistiriitakamppailuna → työntekijät vs. työnantajat; kuluttajat vs. tuottajat</p> <p>Nojaa perinteiseen vasemmisto-oikeisto -akseliin → julkinen vs. yksityinen sektori</p> <p>Ei määritellä tiettyä toimialakeskittymää → ensisijaisena tavoitteena luoda työpaikkoja alueelle</p>

3.4. Liikenne- ja ympäristöpoliittinen ristiriitaulottuvuus

Kaupunkisuunnittelun vaikutukset ympäristöön ovat olleet perinteisiä suunnitteluun liittyviä kysymyksiä. Voidaan jopa väittää, että modernin kaupunkisuunnittelun alkuperäiset lähtöperiaatteet ovat olleet terveellisemmän asuinympäristön suunnittelemisessa (ks. luku 2.2.). Urbanisaation seurauksena kaupunkien rooli ratkaista globaaleja ympäristöongelmia on entisestään kasvanut (ks. esim. Parzen et al. 2013, 1–2, 217–221; Newman & Kenworthy 2015, 244). Tämän takia ympäristönäkökulma on yhtenä ristiriitaulottuvuutena.

Ympäristönäkökulman tarkastelua hankaloittaa ympäristökysymysten yhteiskunnallinen läpileikkaavuus, minkä johdosta suunnittelun ympäristövaikutuksia voidaan tarkastella lukemattomista erilaisista tulokulmista. Lisäksi tarkastelua hankaloittaa ympäristöllisten termien ja käsitteiden moninaisuus sekä rinnakkainen käyttäminen (ks. esim. Joss et al. 2013, 54; Caprotti 2014, 1287). Tässä tutkielmassa ympäristön ristiriitaulottuvuudet ovat *ekokaupunki*, *vihreä kaupunki* sekä *asuttava kaupunki*. Ulottuvuuksien eroavaisuudet ilmenevät erilaisena suhtautumisena kestäväen kehityksen tavoitteisiin ja liikennesuunnitteluun. Liikennettä voidaan pitää keskeisenä ympäristöllisenä aspektina, sillä sen vaikutuksia pidetään yhtenä suurimmista yksittäisistä ympäristöön vaikuttavista tekijöistä (Lampinen 2015, 67, 153–154).

Esimerkiksi Peter Newman ja Jeffrey K. Kenworthy (2015, 227) ovat maininneet ympäristöystävällisten liikennesuunnitteluun olevan keskeisessä asemassa, jos kaupungeista halutaan suunnitella terveellisempiä ja vähentävän kasvihuonepäästöjä 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Tärkeimpänä toimenpiteenä he mainitsevat öljyn kulutuksen vähentämisen, jolloin liikkumisessa painottuvat joukkoliikenne, pyöräily, kävely, sähköautojen sekä yhteiskäyttöautojen parempi mahdollistaminen (Newman & Kenworthy 2015, 231–234). Liikenne- ja ympäristönäkökulmien kaikilla ristiriitaulottuvuuksilla onkin tavoitteena pienentää kaupungin hiilijalanjälkeä ja kannustaa vähäpäästöisempään liikenteeseen. Joustavalla maankäytöllä puolestaan mahdollistettaisiin paremmin eri käyttötarkoitusten ja tavoitteiden yhteensovittamisen. Kaikkia kolmea yhdistää myös kestäväen kehityksen tavoittelu, jossa yhdistävänä tekijänä on sukupolvien tasa-arvo. (ks. esim. National Research Council 2002, 26; Mneimneh et al. 2017; Kahn 2006, 26–27.) Eroavaisuudet syntyvät suunnitteluun tavasta tavoitella ja määritellä kestäväen kehitystä.

”Asuttavan kaupungin” lähtökohdat kestäväen kehitykselle ovat yksilöiden ja yhteisöjen hyvinvoinnissa, minkä takia ympäristö- ja liikennesuunnittelun lähtökohtien pitää olla yksilöiden

tarpeiden toteuttamisessa. Suuntauksen mukaan kestäväällä kehityksellä voidaan varmistaa myös tulevien sukupolvien tarpeiden tyydyttäminen. (Zanella et al. 2014, 698; National Research Council 2002, 3, 23; Ghorab & Shalaby 2016.) ”Vihreä kaupunki” ja ”ekokaupunki” lähestyvät kestäväää kehitystä ympäristönäkökulma edellä. Ekokaupungin lähtökohtana on kaiken päätöksenteon perustuminen ympäristölliseen kestävyYTEEN, kun puolestaan vihreän kaupungin yleiseksi päämääräksi on asetettu päästöjen vähentäminen tavoitteen toteuttamista sen tarkempaa määrittelemättä (ks. esim. Ghorab & Shalaby 2016; Kenworthy 2006; Joss 2010; Jaakkola 2012, 111–112; Kahn 2006, 4). Kestävän kehityksen erilaista hahmottamista voidaan pitää siinä mielessä merkittävänä, että se asettaa raamit suuntauksien ympäristöllisille näkökulmille.

Vihreän kaupungin ja ekokaupungin merkittävin ero on niiden suhtautumisesta kaupungissa ilmenevään luontoon. Vihreä kaupunki voidaan määritellä perinteiseksi lähestymistavaksi, jossa keskiössä ovat kaupungissa ilmenevät viheristutukset, puistot sekä muut viheralueet, jotka edustavat suuntaukselle paitsi ekologisia myös terveydellisiä arvoja edistäen yksilöiden hyvinvointia (ks. esim. Macdonald 2016; Ghorab & Shalaby 2016; Low et al. 2005; Norppa 2019, 696). Tältä osin vihreällä kaupungilla on paljon yhtymäpintaa perinteiseen kaupunkisuunnitteluihanteeseen, joka näki maaseudun ja luonnonläheisyyden tavoitteellisenä asiana kaupunkien terveellisyyden parantamisessa.

Edelleen vihreille kaupungeille on tyypillistä halu suojella olemassa olevia viheralueita, koska niiden nähdään tasapainoittavan luonnollista biodiversiteettiä sekä luovan positiivista diversiteettiä kaupunkiin. Lisäksi viheralueet nähdään kaupunkikulttuurillisina kohteina, jotka myös parantavat kaupungin ilmanlaatua. Tämän takia kaupunkia rakennettaessa halutaan ennemmin tiivistää kaupunkirakennetta kuin rakentaa uusia asuinalueita, jotta viheralueita säästyisi mahdollisimman paljon kaupungin sisällä ja ympärillä. Ihanteellinen vihreä kaupunki on kompakti kokonaisuus, jossa on paljon monipuolisia viheralueita kaupunkilaisten julkisessa käytössä ja, jossa kaupungin sisäinen liikkuminen on tehty helpoksi esimerkiksi toimivalla julkisella ja kevyellä liikenteellä (Dümpelmann & Brantz 2011, 1–5; Jaakkola 2012, 115; Low et al. 2005, 76–80.)

Helsingin kaupunkia voidaan pitää perinteisenä vihreänä kaupunkina, sillä kaupungin suunnittelua on historiallisesti ohjannut halu säästää yhtenäisiä viheralueita, jotka ovat saaneet nimityksen ”vihersormet” niiden kartalle muodostaman kuvion johdosta. Vihersormet muodostavat kaupungin ympärille ja sisälle yhtenäisen ja kattavan viherverkoston, jonka myötä Helsinki on jäänyt poikkeuksellisen vihreäksi. Vuonna 2010 kaupungin pinta-alasta 46 prosenttia oli edelleen vihreiden alueiden peitossa. (Jaakkola 2012, 115–116; Dümpelmann & Brantz 2011, 109–111.) Helsingin

kaupunki ei ole poikkeus suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa, sillä maassa on perinteisesti ajateltu tiiviin kaupunkirakenteen mahdollistavan enemmän tilaa viheralueille (Jaakkola 2012, 123). Kaupungistuminen ja Helsingin voimakas kasvu voivat kuitenkin muuttaa tätä perinteistä suhtautumista, jos kaupunkirakenteen tiivistämiseen tai laajentamiseen ei löydetä ratkaisuja.

Ekokaupunki on erityisesti 2000-luvulla pinnalle noussut suuntaus, jonka ympäristötavoitteet ovat kunnianhimoisemmat, ja se on laajentanut vihreän kaupungin näkemyksiä koskemaan kaikkea päätöksentekoa. Tyypillisesti ekokaupunkien tavoitteena on pyrkiä hiilineutraaliuteen ja uusiutuvien energialähteiden maksimaaliseen hyödyntämiseen. Samalla liikenteestä halutaan tehdä mahdollisimman vähäpäästöistä ja joidenkin mukaan siirtyä kokonaan autottomaan yhteiskuntaan. Tämä tarkoittaa, että ekokaupunki suosii voimakkaasti kävelyä, pyöräilyä sekä vähäpäästöistä joukkoliikennettä. Ekokaupungeissa kaikki tapahtuu ympäristön ehdoilla asuntojen rakentamisesta ja suunnittelusta aina ruokatuotantoon asti. (Ghorab & Shalaby 2016; Kenworthy 2006, 67–84; Joss et al. 2013, 55; Joss 2010.)

Monen ekokaupungin tavoitteena on myös muuttaa paikallista markkinataloutta ympäristöystävällisemmäksi. Ekokaupungin talouskäsitystä on esitetty 'vihreän talouden' tai 'vihreän modernisaation' vallankumouksina, jotka muuttaisivat koko yhteiskuntaa ympäristöllisesti kestävämmäksi (Caprotti 2014, 1297; Joss et al. 2013). Ekokaupunki ja sen esittämä ajatus vihreästä taloudesta ovat kuitenkin saaneet myös kritiikkiä, sillä vihreän talouden tarkoitusperiä ja saavutuksia on kyseenalaistettu. Kriittisimmät ovat esittäneet vihreän talouden olevan ainoastaan vihreä ilmentymä taloudellisesta uusliberalismista, jossa ympäristöä tarkastellaan liian kapea-alaisesti ja kysymykset oikeudenmukaisuudesta ohitetaan. Tämän takia ekokaupunkia kritisoidaan pelkäsi brändäysvälineeksi, jolla kaupungille pyritään luomaan positiivinen imago ja tätä kautta lisäämään taloudellista houkuttelevuutta, ja tosiasiallisten ympäristövaikutuksien mittaaminen ja arviointi on jäänyt vähäiselle merkitykselle. (Joss et al. 2013, 69–72; Caprotti 2014, 1285–1286.)

Huolimatta kritiikistä moni kaupunki on pyrkinyt profiloitumaan ekokaupungiksi (ks. esim. Joss 2010). Esimerkiksi Malmön kaupunki on asettanut tavoitteekseen olla kokonaan hiilineutraali vuoteen 2020 mennessä ja tuottaa kaikki kaupungin energia uusiutuvilla vuoteen 2030 mennessä (Joss 2010, 22). Toisaalta Malmön esimerkki sopii yhteen Federico Caprottin (2014, 1288–1289) kritiikin kanssa, jonka mukaan ekokaupunkisuuntauksen lähtökohdat on tehty palvelemaan tiettyjä kulttuurillisia käsityksiä ympäristöstä. Esimerkkinä hän mainitsee ekokaupungeiksi profiloituneiden kaupunkien sijaitsevan 52 prosenttia pohjoisella pallonpuoliskolla, kun ainoastaan 2 prosenttia ekokaupungeista on määritelty

sijaitsevan kehittyneissä talouksissa. Caprottin mukaan tämä kertoo kaupunkien välisestä tilallisesta epätasa-arvoisuudesta, kun kehittyneimmissä talouksissa sijaitsevilla kaupungeilla on paremmat lähtökohdat tavoitella ekotehokasta suunnittelua. Samalla se kertoo tarpeesta asettaa tarkemmat mittarit määrittelemään ekokaupunkia, joita myös valvottaisiin, tasaisin väliajoin.

Sen sijaan asuttavan kaupungin lähtökohtia voidaan pitää vihreää kaupunkia ja ekokaupunkia pragmaattisempina. Tämä näkyy esimerkiksi suhtautumisessa liikenteellisiin ratkaisuihin, joissa se painottaa tasapuolisempia ratkaisuja kuin vihreä kaupunki ja ekokaupunki (Ghorab & Shalaby 2016). Asuttavan kaupungin lähtökohtana on suosia kävelyä ja julkista liikennettä, mutta samalla se tunnistaa autoilun suosion ja toisaalta liikennetapojen hitaan muuttumisen. Suuntauksen mukaan kaupunki ei voi tehdä radikaaleja muutoksia autoinfrastruktuuriin, koska autoilu on perinteisesti ollut suosittu liikennemuoto. Sen sijaan tärkeämpää olisi miettiä, miten tieinfrastruktuuria voidaan hyödyntää tulevaisuudessa, jos autoilun suosio laskee. Samalla tasapuoliset liikenneratkaisut nähdään oikeudenmukaisuuskysymyksinä, sillä tällä varmistetaan monipuolisemmat liikkumisyhteydet ja jokaisen mahdollisuuden liikkua kaupungissa. Tärkeänä ominaisuutena pidetään myös liikenteen tehokkuutta ja toimivuutta, jotka asuttavassa kaupungissa ovat hallitsevammassa roolissa kuin ympäristölliset tekijät. (Elliott 2008, 78; National Research Council 2002, 5–6, 36–39, 43, 64.)

Asuttavan kaupungin näkökulman voidaan nähdä heijastuvan 1900-luvun autoiluilmiossa, jota Peter Newman ja Jeffrey R. Kenworthy (2015) ovat kuvanneet autoriippuvuudeksi. Tasapainoiset liikenneratkaisut tukevat asuttavan kaupungin lähtökohtaa yksilöllisyyden korostamisesta. Suuntauksen mukaan kaupunkia suunnitellaan ensisijaisesti ihmisille, joten suunnittelun lähtökohtien pitäisi olla yksilöiden tarpeiden huomioimisessa. Tämän nähdään toteutuvan ympäristöllisten, sosiaalisten ja taloudellisten ulottuvuuksien tasapainoisella huomioimisella. Ympäristöllisen ulottuvuuden nähdään palvelevan ennen kaikkea yksilöiden terveyttä, hyvinvointia ja viihtyisyyttä. (Zanella et al. 2014, 698–699; National Research Council 2002, 32–34.) Asuttavalle kaupungille ympäristö ei ole suunnittelun kärki vaan yksi huomioitava asia sosiaalisen ja taloudellisen ulottuvuuden rinnalla.

Asuttavan kaupungin pragmaattisuus tulee esille myös paikkojen kehittämisessä. Suuntauksen mukaan kaikkia paikkoja ei voida kehittää samanaikaisesti, vaan suunnittelussa pitää priorisoida eri suunnittelukohteita, sillä kaikki paikat eivät ole yhtä tärkeitä. Tähän linkittyy suuntaukselle ominainen taloudellinen tehokkuus ja asukkaiden mielipiteiden vastaavuus, joiden kautta kaupunki pystyy priorisoimaan suunnittelukohteita. (Elliott 2008, 34–38, 89–104.) Mitä tehokkaampaa alueen

rakentaminen on ja mitä suurempi asukkaiden myötämielisyys hankkeelle on, sitä todennäköisemmin kaupungin rakennushanke parantaa ihmisten hyvinvointia ja elämänlaatua.

Verrattuna vihreän kaupungin ja ekokaupungin tavoitteisiin on asuttavan kaupungin päämääriä vaikeampi tarkemmin määritellä, sillä asuttava kaupunki on hyvin kontekstisidonnainen (National Research Council 2002, 58). Eri paikoissa arvostetaan erilaisia asioita, minkä takia asuttavuuden ja viihtyisyyden katsotaan määrittelevän aina paikalliset ihmiset (Ghorab & Shalaby 2016). Tästä johtuen asuttavan kaupungin suuntaus ei ole synnyttänyt yhtä rikasta kirjallisuutta kuin esimerkiksi vihreä kaupunki tai ekokaupunki, joiden määritelmiä, tavoitteita ja toteutumia on aikojen saatossa päivitetty sekä kritisoitu.

Yhdeksi asuttavan kaupungin kritiikiksi voidaan nostaa Hans K. Lysgårdin ja Jørn Cruickshankin (2013, 2881–2883) tutkimus norjalaisista kylistä, missä he toteavat viihtyisyyden olevan niin kompleksinen käsite, ettei siihen voida löytää konsensusta edes pienimmissä kyläyhteisöissä. Heidän mukaansa viihtyisyyden ratkaiseminen on politiikan tehtävä, jossa yhtenä ulottuvuutena on asukkaiden kuuleminen. Lysgårdin ja Cruickshankin tutkimus nostaa kuitenkin hyvin esille asuttavan kaupungin kontekstimaisen luonteen, joka hankaloittaa suuntauksen määrittelyä.

Toisaalta tämä voi palvella paikallispoliittisia toimijoita, joilla ei ole vahvaa ympäristöagendaa kaupunkisuunnittelussa. Heille ympäristö on vain yksi osa-alue. Tärkeämpää on yksilöiden kokema asuttavuus ja laadukkuus, mikä voi johtaa siihen, että päätöksentekijöiden mielipidettä ohjaa yksittäisten kansalaisten vahvat negatiiviset kokemukset tai mielikuvat suunnittelukohteista. Samankaltaiseen johtopäätökseen on päätyneet Elizabeth Macdonald (2016, 44), jonka mukaan suunnittelun lopputuloksiin vaikuttavat kansalaisten tukema politiikka. Tämänkin näkökulman valossa politiikan ja kaupunkisuunnittelun välistä suhdetta on oleellista tutkia sekä sitä, minkälaisia ympäristöllisiä toimia kansalaiset toivovat kaupungin harjoittavan.

Taulukko 3: Liikenne- ja ympäristöpoliittiset ristiriitavuudet

Ekokaupunki	Vihreä kaupunki	Asuttava kaupunki
<p>Voimakkaasti keskitetty kaupunkirakenne → lyhyet välimatkat</p> <p>Mahdollisimman vähän autoilua → kävely- ja pyöräilyolosuhteiden ensisijainen kehittäminen</p> <p>Kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet</p> <p>Ympäristövaikutukset huomioidaan kaikilla päätöksenteon tasoilla</p>	<p>Tiivis kaupunkirakenne</p> <p>Kevyt ja joukkoliikenteen suosiminen suunnittelussa</p> <p>Tavoitteena päästöjen vähentäminen ja lisätä uusiutuvien energialähteiden käyttöä</p> <p>Viheralueiden säilyttäminen keskiössä → lisää ihmisten hyvinvointia ja asuinalueiden ekologisuutta</p>	<p>Viihtyisät ja monimuotoiset asuinalueet keskiössä → yksilökeskeinen lähestymistapa</p> <p>Monipuoliset liikenneratkaisut → kevyttä ja joukkoliikennettä pitää suosia, mutta ymmärtää autoliikenteen tarpeellisuuden sekä liikennetottumuksien hitaan muutoksen</p> <p>Samalla monipuoliset liikenneratkaisut ovat oikeudenmukaisuuskysymys → jokaisella pitää olla mahdollisuus liikkua kaupungissa.</p> <p>Ympäristö nähdään osana laajempaa kokonaisuutta → ei nosteta taloudellisen tai sosiaalisen ulottuvuuden yläpuolelle</p>

4. TUTKIMUSMETODI JA AINEISTO

4.1. Lähtökohtana policy-analyysi

Policy⁹analyysi on väline hahmottaa poliittisia tai hallinnollisia prosesseja sekä saada tietoa itse prosessista tai sen tuotoksista. Policy-analyysin vahvuus on sen joustavuudessa ja yksinkertaisuudessa muotoutua eri konteksteihin, mikä tekee siitä tutkimuksellisesti monikäyttöisen. (Patton et al. 2016, 2, 17, 21–22; Dunn 1994, 57; Easton 1965, 34; Vedung 2017, 38–40.) Policy-analyysia kuvataan usein mallilla, joka kuvaa prosessin eri vaiheita sekä ympäristön vaikutusta prosessin syötteisiin (input), tuotoksiin (output) ja prosessin sisäiseen käsittelyyn (konversio) (Daniell et al. 2016, 3; Hogwood & Gunn 1984, 17; Easton 1965, 110–113; Knoepfel 2007, 32–34; Vedung 2017, 3). Policy-mallista on useita eri versioita, mutta Evert Vedungin (2017, 3–4) luoma malli on yksi pelkistetyimmistä ja esittää tiivistetysti prosessin eri vaiheet (ks. Kuvio 2).



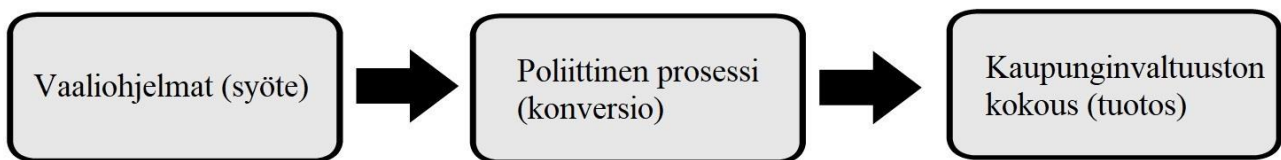
Kuvio 2: Yksinkertainen prosessimalli (Vedung 2017)

Pelkkä malli ei kuitenkaan riitä vaan keskeistä on myös tutkijan valitsema kerronta- ja tarkastelutekniikka, joka vaikuttaa tutkielman näkökulmaan ja analyysiin. Retrospektiivinen (ex post) analyysimuoto keskittyy menneiden päätöksien analysointiin ja tutkii eroavaisuuksia ennen ja jälkeen päätöksien. Vastaavasti prospektiivinen (ex ante) keskittyy tulevien päätöksien ennakointiin ja

⁹ Suomen kielessä policy-sanalle ei ole kunnollista vastinetta, sillä se usein suomennetaan sanalla *politiikka*, vaikka englannin kielessä policy-sanalla viitataan jonkun toimialan toimintaan, suunnitelmallisuuteen tai ohjelman toteuttamiseen. Policy sisältääkin tarkoituksellisuuden elementin ja muodostuu useista yksittäisistä päätöksistä. (ks. esim. Hogwood & Gunn 1984, 13–14, 19–22; Palonen 2003, 171.)

arviointiin. (Dunn 1994, 74–77; Hogwood & Gunn 1984, 22; Patton et al. 2016, 22–24; Vedung 2017, 7–8.) Tämä tutkielma hyödyntää näiden kahden analyysimuodon yhdistelmää, josta William Dunn (1994) käyttää nimitystä integroitunut analyysimuoto. Integroituneessa analyysimuodossa huomioidaan tiedon ja päätöksenteon kumulatiivinen muotoutuminen ennen ja jälkeen päätöksenteon. Päätöksiä jälkikäteisellä tarkastelulla voidaan ennakoita tulevien päätöksiä mahdollisia lopputuotoksia, tarkastelle demokratian legitimitettä sekä oppia epäonnistuneista prosesseista. (Dunn 1994, 79–80; Daniell et al. 2016, 3–5; Hogwood & Gunn 1984, 19–22.)

Tässä tutkielmassa ollaan kiinnostuneita kaikista integroituneen policy-analyysin tarkastelukohteista, sillä tutkimus tarkastelee puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä kantoja sekä ennen että jälkeen poliittisen prosessin. Vaaliohjelmat toimivat tutkimusaineistona ennen konversiota ja kaupunginvaltuuston kokouksen pöytäkirja sekä kokoustallenne konversion jälkeisenä aineistona (ks. Kuvio 3). Ristiriitautuvuuksien avulla pystytään selvittämään puolueiden kaupunkisuunnitteluun kannat, joiden avulla pystytään ennakoimaan puolueiden käyttäytymistä tulevissa kaupunkisuunnittelukohteisiin liittyvissä päätöksentekotilanteissa. Lisäksi tarkastelu ennen ja jälkeen poliittista prosessia mahdollistaa eroavaisuuksien löytämisen puolueiden tavoitteissa ja toteutumassa, joka tässä tutkielmassa on Helsingin yleiskaavaa käsittelevä kaupunginvaltuuston kokous. Mahdolliset muutokset puolueen kannoissa voivat kertoa puolueen kannalta epäonnistuneesta poliittisesta prosessista. Suuret muutokset puolueen vaaliohjelmien ja päätöksentekokäyttäytymisen välillä voivat myös kyseenalaistaa demokratian legitimitetin, jos puolueen tavoitteet eivät vastaa tekoja.



Kuvio 3: Tutkielman prosessimalli

Tutkielman lähtöoletus on, että poliittiset päättäjät tekevät päätöksiä, jotka kasvattavat heidän suosiotaan. Saavuttaakseen poliittista suosiota poliittiset toimijat voivat harjoittaa strategista yhteistyötä, tehdä kompromisseja, manipuloida poliittista agendaa tai pyrkiä vakuuttamaan vastapuoli omien vaihtoehtojen paremmuudesta argumentein ja muilla retorisisilla keinoilla. (Weimer & Vining 2014, 132–133, 247–252.) Tässä tutkielmassa ei kiinnitetä huomiota strategiseen yhteistyöhön, kompromisseihin tai poliittisen agendan vaikuttamiseen, sillä ne ovat näkymättömän vallankäytön keinoja, joilla vaikutetaan poliittisen prosessin sisällä. Tutkielma jättää huomioimatta myös päätöksentekijöiden ja eri intressiryhmien piilotetut agendat sekä päätöksenteon implementoinnin, joka tarkoittaa päätöksenteon täytäntöönpanoa. (Hogwood & Gunn 1984, 12; Knoepfel 2007, 187–190; Vedung 2017, 43–49).

Sen sijaan tutkielmassa kiinnitetään huomiota puolueiden argumentointiin ja muihin retorisiin keinoihin, joita käytetään vaaliohjelmissa ja valtuuston kokouksen puheenvuoroissa. Tutkielmassa poliittisia toimijoita tarkastellaan ensisijaisesti poliittisten ryhmien kautta. Jos yksittäiset edustajat äänestävät enemmistön ryhmäkannasta poikkeavasti, kertoo se joko poikkeavasta mielipiteestä tai siitä, että ryhmällä on kahtiajakautunut mielipide aiheeseen. Tutkielmassa integroitunut policy-analyysi auttaa havainnoimaan konfliktiulottuvuuksia ja näkyvän vallankäytön paikkoja, jotka tässä tapauksessa ovat vaaliohjelmat ennen poliittista prosessia ja käyttäytyminen poliittisen prosessin jälkeen kaupunginvaltuuston kokouksessa. Lisäksi policy-analyysi auttaa havainnollistamaan puolueiden mahdolliset kantojen muutokset tavoitteiden ja toteumien välillä. Yleisellä tasolla policy-analyysi auttaa myös yksinkertaistamaan suunnitteluprosessia, joka on usein kompleksinen ja monivaiheinen prosessi (ks. esim. Fainstein & DeFilippis 2015).

4.2. Sisällönanalyysi menetelmänä

Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus on aina tasapainotellut sen kanssa, kuinka tarkasti eri menetelmien käyttöä halutaan ohjata. Pahimmillaan liian tiukka rajausta karsii tutkimustuloksia. Laadullisessa tutkimuksessa on ennen kaikkea kyse tutkittavan ilmiön käsitteellistämisestä sekä selittämisestä. Tutkijalta tämä vaatii aihepiirin kokonaisvaltaista tuntemista, ymmärtämistä sekä selvittämistä. (Elo & Kyngäs 2008, 114; Finfgeld-Connett 2014, 342; Eskola & Suoranta 1998, 8, 14, 61–62, 75; Krippendorff 2004, 44; Tuomi & Sarajarvi 2009, 28.) Sisällönanalyysi on joustava ja monikäyttöinen analyysimenetelmä, jonka tuottama kehys on rakennettu väljäksi. Tämä mahdollistaa

sisällönanalyysin hyödyntämisen moninaisiin tutkimustarkoituksiin ja soveltuu erityisesti käytännöllisten ongelmien tutkimiseen¹⁰. (Krippendorff 2004, 18; Tuomi & Sarajärvi 2009, 91; White & Marsh 2006, 22.) Sisällönanalyysin joustavat käyttömahdollisuudet luovat tutkijalle samalla haasteen, sillä menetelmän käyttö vaatii tutkijalta vahvaa selkärankaa keskittyä ainoastaan tutkittavaan aiheeseen sekä aineiston rajaamista tarpeeksi selkeästi (Tuomi & Sarajärvi 2009, 91–2; Elo & Kyngäs 2008, 113).

Perinteisesti sisällönanalyysia käytetään laajojen tekstimassojen ja -aineistojen analyysiin, jossa aineistoa halutaan pilkkoa pienempiin osiin (White & Marsh 2006, 27–28; Rossi et al. 2014, 47; Elo & Kyngäs 2008, 114). Keskeistä on jakaa aineisto analyysiyksiköiden eli tekstistä löydettyjen ominaisuuksien mukaan joko luokkiin, tyypeihin tai teemoihin¹¹ (Tuomi & Sarajärvi 2009, 93; Krippendorff 2004, 103–107; White & Marsh 2006, 29–30; Eskola & Suoranta 1998, 161–189). Tämä tutkielma soveltaa teemajaottelua, jossa hyödynnetään kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksia, jotka on koottu kaupunkisuunnitteluun liittyvien teorioiden pohjalta (ks. luku 3). Teemajaottelun tarkoituksena on löytää aineistosta ristiriitaulottuvuuksia kuvaavia teemoja tai aihepiirejä, joiden perusteella jaottelen puolueet eri ristiriitaulottuvuuksille. Teemajaottelussa teoria ja empiria ovat vahvassa vuorovaikutuksessa, mikä mahdollistaa ristiriitaulottuvuuksien joustavan käytön ja etsimisen aineistosta (ks. esim. Tuomi & Sarajärvi 2009, 93; Eskola & Suoranta 1998, 175–176).

Lisäksi empirian ja teorian väliseen vuorokeskusteluun vaikuttaa analysointitapa, joka sisällönanalyysissa perinteisesti voi olla aineistolähtöinen, teorialähtöinen tai teoriaohjaava analysointitapa¹². Tämä tutkielma nojaa teoriaohjaavaan lähestymistapaan, jossa teoria toimii ohjaavana välineenä analyysin etenemiselle. Kuten aineistolähtöisessä lähestymistavassa myös teoriaohjaavassa aineistoyksiköt nousevat aineistosta, mutta löydetty aineistoyksiköt kytketään

¹⁰ Sisällönanalyysi eroaa diskurssianalyysista siten, että sisällönanalyysissa etsitään tekstin sisäisiä merkityksiä, kun puolestaan diskurssianalyysissa keskitytään, miten näitä merkityksiä tekstiin luodaan (Tuomi & Sarajärvi 2009, 104).

¹¹ Luokittelussa aineisto määritellään luokkiin ja lasketaan, montako kertaa luokka esiintyy aineistossa. Tämä on jo hyvin lähellä kvantitatiivista tutkimusta. Tyypittelyssä kyse on puolestaan aineiston yleistämisestä ja tyyppiesimerkkien etsimisestä. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 92–93.)

¹² Aineistolähtöisessä analyysitavassa tutkimusaineistosta pyritään luomaan teoreettinen kokonaisuus ja myös analyysiyksiköt nousevat aineistosta. Teorialähtöisessä analyysitavassa on puolestaan kyse vahvasti tiettyyn teoriaan tai auktoriteettiin nojaavasta lähestymistavasta ja samalla analyysiyksiköt nousevat teoriasta. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 95–98.)

tiukemmin osaksi aikaisempaa tietoa tai teoriaa. Suurin eroavaisuus teoriaohjaavan ja aineistolähtöisen analyysitavan välillä muodostuu analyysin lopussa, jolloin tutkija pyrkii luovasti ja osin pakolla yhdistelemään löydetty analyysiyksiköt osaksi ennalta määriteltyä teoriaa. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 95–98, 117.)

Teoriaohjaavassa sisällönanalyyssissa on tärkeää määritellä jo ennalta mahdollisimman tarkasti teorian ominaisuuksia, jotta tutkija pystyy mahdollisimman tarkasti yhdistämään aineistosta löydetty ominaisuudet osaksi teorioita. Vaarana nimittäin on, että liian laveasti tai kapeasti määritelty teoria johtaa analyysiin, jossa analyysiyksiköitä on joko liian niukasti tai liikaa, jolloin koherentin analyysin tekeminen vaikeutuu (ks. esim. Tuomi & Sarajärvi 2009). Tämän takia olen valinnut tutkielmaan useampia tarkemmin määriteltyjä ristiriitautottuvuuksia, jotta välttyisin edellä mainitulta ongelmalta. Näiden ristiriitautottuvuuksien ominaisuuksia ja teemoja pyrin etsimään tutkimusaineistoista, joka tässä tutkielmassa muodostuu puolueiden vaaliohjelmista ja päätöksentekotilanteen käyttäytymisestä. Aineistosta löydettyjen teemojen perusteella jaottelen puolueet eri ristiriitautottuvuuksille. Seuraavassa luvussa esittelen tarkemmin tutkimusasetelmani, -kysymykseni ja -aineistoni.

4.3. Tutkimusasetelman ja -aineiston esittely

Tutkimusasetelmani koostuu kahdesta analyysivaiheesta, joiden tavoitteena on antaa mahdollisimman kokonaisvaltainen kuva puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvistä kannoista Helsingissä. Ensimmäisessä vaiheessa tarkastelen puolueiden vaaliohjelmien tavoitteita, jotka liittyvät kaupungin suunnitteluun ja kehittämiseen. Toisessa analyysivaiheessa keskityn Helsingin kaupunginvaltuuston kokoukseen (18/26.10.2016 as. nro 5), jossa käsitellään Helsingin uuden yleiskaavan hyväksymistä. Tämän tutkimusvaiheen tarkoituksena on täydentää puolueiden vaaliohjelmien näkemyksiä kaupunkisuunnittelusta sekä samalla paljastaa eroavaisuuksia vaaliohjelmien tavoitteiden ja päätöksentekokäyttämisen välillä.

Tutkimusasetelman kaksivaiheisen luonteen takia tutkielmassani on kaksi erillistä tutkimuskysymystä. Ensimmäinen tutkimuskysymys on *minkälaisen käsityksen ristiriitautottuvuudet antavat helsinkiläisten puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvistä kannoista, kun tarkastelussa ovat puolueiden paikalliset vaaliohjelmat ja Helsingin yleiskaavan päätöksentekotilanne?* Toinen tutkimuskysymys puolestaan on, *muuttuvatko puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvät kannat ristiriitautottuvuuksien näkökulmasta,*

kun vertailussa ovat puolueiden vaaliohjelmien tavoitteet ja valtuustokokouksen puheenvuorot ja äänestyskäyttäytyminen?

Olen rajannut tutkimuskohteeni Helsingin viiteen suurimpaan puolueeseen, jotka ovat Kansallinen kokoomus, Vihreä liitto, Suomen Sosialidemokraattinen puolue, Vasemmistoliitto sekä Perussuomalaiset. Kyseiset puolueet olivat Helsingin viisi suurinta sekä vuoden 2012 että vuoden 2017 vaaleissa (ks. esim. YLE 2012; YLE 2017). Tutkimusaineistona olen käyttänyt puolueiden paikallisia vaaliohjelmia vuosilta 2012 ja 2017 saadakseni selville puolueiden mahdollisimman tarkat Helsinkiin liittyvät kaupunkisuunnittelutavoitteet. Ainoana poikkeuksena on Perussuomalaisten vuoden 2012 vaaliohjelma, joka on puolueen valtakunnallinen kuntavaaliohjelma. Tämä johtuu siitä, ettei puolueella ollut löydettävissä Helsingin Perussuomalaisten kuntavaaliohjelmaa vuodelta 2012.

Toisena tutkimusaineistona käytän *Helsingin kaupunginvaltuuston kokouksen pöytäkirjaa (18/26.10.2016 §272)*, jossa käsitellään Helsingin uutta yleiskaavaa. Lisäksi käytän aineistona *valtuuston kokouksen videotallennetta*, jonka avulla selvitän valtuustossa pidettyjen puheenvuorojen sisältöä. Tallenne on avoimesti löydettävissä Helsinki-kanavan verkkosivulta ja sen kesto on seitsemän tuntia. Analysoitavia äänestyksiä on yhteensä 50 kappaletta ja ne löytyvät kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta. Pöytäkirjan ja videotallenteen tukena käytän aineistona Helsingin uuden yleiskaavan selostetta, joka löytyy liitteenä Helsingin kaupunginvaltuuston 18/26.10.2016 §272 oheismateriaalina. Yleiskaavaselosteen avulla pystyn saamaan mahdollisimman hyvän kokonaiskuvan käsiteltävästä yleiskaavasta ja sen tavoitteista.

Olen sisällyttänyt mukaan myös vuoden 2017 vaaliohjelmat, vaikka yleiskaava käsiteltiin kaupunginvaltuustossa 26.10.2016 eli noin puolta vuotta ennen seuraavia kuntavaaleja. Tästä huolimatta päätin ottaa mukaan vuoden 2017 ohjelman saadakseni mahdollisimman kattavan käsityksen puolueiden näkemyksistä Helsingin kehittämisestä. Samalla vuoden 2017 kuntavaaliohjelmat käsittelevät yleiskaavan kannalta relevantteja sekä pinnalla olevia asioita, sillä aikaeroa yleiskaavan hyväksymisestä ja vaaliohjelman välillä on ainoastaan puoli vuotta.

Lyhyen aikaeron takia on myös todennäköistä, että vaaliohjelmat ovat olleet hyvässä vaiheessa valmisteltuja jo ennen kaupunginvaltuuston kokousta, jossa yleiskaava hyväksyttiin. Valintaani tukee myös tutkielman integroituneeseen policy-analyysiin pohjautuvat lähtökohdat, jossa keskeistä on tiedon ja päätöksenteon kumulatiivinen luonne. Täten oleellista ei ole pelkästään menneiden päätöksien tarkastelu vaan myös tulevien päätöksien ennakointi. Tässä tutkielmassa puolueiden

kaupunkisuunnitteluun liittyviä kantoja hahmotetaan ristiriitauttavuuksilla, joiden kautta on mahdollista ennakoida puolueiden käyttäytymistä tulevissa päätöksentekotilanteissa, jotka käsittelevät kaupunkisuunnitteluun liittyviä kohteita ja hankkeita.

Seuraavassa luvussa esittelen lyhyesti Helsingin kaupunkisuunnittelun historiaa, joka luo pohjaa uuden yleiskaavan lähtötilanteelle. Tämän jälkeen siirryn analysoimaan Helsingin uutta yleiskaavaa tutkielman ristiriitauttavuuksien perusteella. Analysoimalla uuden yleiskaavan tavoitteita pystyn paremmin peilaamaan puolueiden tavoitteita ja käyttäytymistä analysoidessani uuden yleiskaavan päätöksentekotilannetta. Yleiskaavan analyysi helpottaa myös vertailemaan puolueiden vaaliohjelmissa määriteltyjä tavoitteita, kun pystyn vertailemaan vaaliohjelman tavoitteita yleiskaavan päätöksenteossa toteutuneisiin tavoitteisiin. Samalla yleiskaavan analysointi auttaa ymmärtämään kokonaisvaltaisesti sekä yleiskaavan tavoitetta että siitä käytyä keskustelua. Kuudennessa luvussa siirryn tutkielman varsinaiseen analyysivaiheeseen, jossa tutkin ristiriitauttavuuksien perusteella puolueiden vaaliohjelmiä ja käyttäytymistä kaupunginvaltuuston kokouksessa.

5. HELSINGIN YLEISKAAVAN ESITTELY

5.1. Helsingin kaupunkisuunnittelun taustaa

Helsinki on muuttunut suhteellisen lyhyessä ajassa pienestä merenrantakunnasta kansainväliseksi pääkaupungiksi, kun kehityksen nopeutta peilaa muihin eurooppalaisiin pääkaupunkeihin. Kaupungilta puuttuu esimerkiksi eurooppalaisille kaupungeille tyypillinen keskiaikainen keskusta. Nykyinen kaupunkirakenne on peräisin vasta 1800-luvun alkupuoliskolta lähtien, jolloin Helsingistä tehtiin Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki Venäjän halutessa tiivistää sekä hallinnollista että kaupallista yhteistyötä kuvastamaan uuden imperiumin aikakautta. Keskeisenä vaikuttajana nykyiseen kaupunkikuvan muodostumiseen on ollut Carl Ludvig Engel (1778-1840), joka suunnitteli Helsingin arkkitehtuurillisen vision. (Yleiskaavaseloste 2016, 165; Bell & Hietala 2017, 25–28; Norppa 2019, 58–69.)

Helsingin kaupunkikehitystä on leimannut sen jatkuva väestönkasvu, jota 1800-luvulla ruokki Helsingin hallinnollisten ja kaupallisten toimintojen keskittäminen. 1900-luvun taitteessa puolestaan tapahtui julkisen hallinnon ammattimaistuminen, jonka myötä asiantuntijatehtävien määrä lisääntyi. Vuonna 1870 ainoastaan neljä prosenttia suomalaisista työskenteli julkisella sektorilla, mutta vuonna 1910 jo yli 10 prosenttia. Helsinki toimi tämän muutoksen keskipisteenä. (Bell & Hietala 2017, 102–103; Norppa 2019, 57.) Samaan aikaan Helsinkiin keskittyi entistä enemmän teollisuutta, ja tämä toi mukanaan enenevässä määrin myös työläisiä. Ilmiön seurauksena kaupungin väkiluku lähes tuplaantui vuodesta 1910 (120 000 asukasta) vuoteen 1934 (222 000 asukasta). (Bell & Hietala 2017, 282, 278–279; Yleiskaavaseloste 2016, 165; Norppa 2019, 82–86.)

Helsingin kaupunkisuunnittelua ovat läpi vuosikymmenten leimanneet erilaiset ideologiat. Toisen maailmansodan jälkeisenä jälleenrakennuksen aikakautena (1940-1960 -luvuilla) hallitsevana ajatuksena oli metsälähiöideologia, josta esimerkkinä ovat uudemmat kerrostaloalueet kuten Kontula ja Olympiakylä. Lähiöideologiaa kyseenalaistettiin kuitenkin 1970-luvulla, ja jalansijaa sai tiivistä ja matalaa rakentamista suosinut kompaktikaupungin ideologia. Malminkartano, Länsi-Pasila tai Katajanokan alueet ovat esimerkkejä urbaanimmasta kaupunkirakentamisesta. 1990-luvulta lähtien kaupungin uudet asuinalueet ovat sijoittuneet satama- ja teollisuuskäytöstä poistuneille alueille kuten Ruoholahteen, Herttoniemeen, Vuosaaren sekä Pikku-Huopalahteen. Yhtenä tavoitteena oli kuroa

umpeen lähiöiden ja kantakaupungin välistä eroavaisuutta. (Yleiskaavaseloste 2016, 165–166; Norppa 2019, 16, 260–261, 294–295, 325.)

Uuden yleiskaavan lähtökohdat ovat kuitenkin voimakkaassa väestönkasvussa, jota edellinen vuonna 2002 hyväksytty yleiskaava ei pystynyt ennakoimaan. Yleiskaava 2002 oli suunniteltu 600 000 asukkaan väestötarpeisiin vuoteen 2020, mutta tämä asukasluku rikkoutui jo elokuussa 2012. Väestönkasvun oltua ennakoitua nopeampaa tarvittiin uusi yleiskaava vastaamaan väestönkasvun aiheuttamiin kehitys- ja kasvutarpeisiin. Uusi yleiskaava on varautunut 860 000 asukaslukuun vuoteen 2050 mennessä. Samalla väestönkasvu on nostanut asuntojen hintoja muuta maata korkeammaksi, ja tähän uusi yleiskaava pyrkii vastaamaan tehostamalla asuntotuotantoa (Yleiskaavaseloste 2016, 170, 182; Norppa 2019, 46–47.) Ennakoitua nopeampi väestönkasvu oli selkein, muttei ainoa syy uudelle yleiskaavalle. Väestönkasvun lisäksi yleiskaavalla haluttiin vastata myös uusiin kansainvälisiin tarpeisiin, joihin vanha yleiskaava ei vastannut.

Muuttuneita kansainvälisiä trendejä ovat logistiikan, turismin ja kaupan kasvu sekä Tallinna-Helsinki -että Pietari-Helsinki -välillä. Lisäksi ilmastotavoitteet ja -asenteet ovat tiukentuneet. Hiilineutraalius on yhä useamman kaupungin tavoite, joka pitää ottaa huomioon myös kaupunkisuunnittelussa. Myös luonnonympäristön merkityksellisyys on kasvanut ja uusi yleiskaava pyrkii hyödyntämään aikaisempaa paremmin meriympäristön tarjoamia mahdollisuuksia sekä vetovoimaa. Toisaalta uusi yleiskaava tavoittelee Helsingin kaupungin työpaikkaosuuden lisäämistä seudun työpaikoista, sillä työpaikkaosuus ei ole väestönkasvusta huolimatta juurikaan kasvanut.¹³ (Yleiskaavaseloste 2016, 168–171; Norppa 2019, 649, 695–698.)

Uuden yleiskaavan visio hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.12.2013, ja sen pohjana toimivat edellä mainitut lähtökohdat. Yleiskaavan kaupunkirakennemalliksi hyväksyttiin raideliikenteen verkostokaupunki ja kantakaupungin laajentaminen, mikä tarkoittaa uusien maa-alueiden käyttöönottoa ja niiden nykyistä tehokkaampaa hyödyntämistä. Lisäksi elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä on tuettu voimakkaasti yleiskaavassa. Vision läpileikkaaviksi teemoiksi valikoituivat ekotehokkuus, saavutettavuus, kaupunkituottavuuden huomioiminen, hyvä kaupunkielämä sekä ympäristöarvot. (Yleiskaavaseloste 2016, 181–182.)

¹³ Helsingin seudun työpaikoista 55 % sijaitsi Helsingissä, 16 % Espoossa, 16 % Vantaalla ja 14 % muissa kehyskunnissa (Yleiskaavaseloste 2016, 171).

Visiossa Helsingin vahvuudeksi on tunnistettu urbaani ympäristö ja laadukkaat viheralueet. Yleiskaavan tavoitteena onkin, että vuonna 2050 Helsinki koostuisi kymmenestä laajasta kaupunginosakokonaisuudesta, joilla on oma identiteetti ja lähipalvelut ja, jotka muodostavat laadukkaan urbaanin ympäristön asukkailleen. Samalla viheralueiden laatu on parantunut määrän sijasta, ja ne toimivat paitsi viihtyisyystekijöinä myös ilmastonmuutoksen hillitsijöinä. (Yleiskaavaseloste 2016, 183–187.) Seuraavassa luvussa esittelen uuden yleiskaavan tavoitteita tutkielman ristiriitailottuvuuksien näkökulmasta.

5.2. Helsingin yleiskaava 2040

Edellisessä luvussa esittelin Helsingin kaupunkisuunnittelun taustaa sekä lähtökohtia, joista uutta yleiskaavaa on lähdetty työstämään. Yleiskaavan visio 2050 toimi pitkän aikavälin kehityskuvana yleiskaavan valmistelulle ja sille valittiin seitsemän teemaa, jotka ovat ”Urbaani Helsinki”, ”Houkuttelevan asumisen Helsinki”, ”Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki”, ”Merellinen Helsinki” sekä ”Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua”. Kaikkien teemojen läpileikkaavat tavoitteet ovat ekotehokkuus, saavutettavuus, kaupunkituottavuus, hyvä kaupunkielämä sekä ympäristöarvot. (Yleiskaavaseloste 2016, 183.) Edellä mainitut lähtökohdat ovat ohjanneet yleiskaavan tarkempaa määrittelyä. Tämän luvun tarkoituksena on analysoida yleiskaavan sisältöä tarkemmin ja pohtia, miten yleiskaava asettuu tutkielmani ristiriitailottuvuuksille.

Ympäristönäkökulmaltaan Helsingin uutta yleiskaavaa voidaan pitää kunnianhimoisena, sillä yleiskaavaselosteesta on löydettävissä sekä ympäristön suojelemiseen että päästövähennyksiin liittyviä tavoitteita, jotka tulevat ilmi jo yleiskaavan valmistelemissä tavoitteissa. Tutkielman ristiriitailottuvuuksien kannalta yleiskaava sopii sekä vihreän kaupungin käsitteeseen, joka painottaa ympäristön suojelua, arvoja ja paikallishistoriaa, mutta myös ekokaupungin käsitteeseen, sillä kaavan tavoitteena on vähentää päästöjä 60 prosenttia vuoteen 2035 mennessä ja 88 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Vihreän kaupungin piirteisiin sopivia tavoitteita ovat virkistys- ja viheralueiden nivominen yhteen yhdeksi verkostoksi sekä merellisen virkistysvyöhykkeen parempi hyödyntäminen. (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 46–47, 76–77, 114, 117, 124.)

Kuten ympäristöarvoiltaan myös liikkumisen kannalta kaava on vihreän kaupungin ja ekokaupungin tavoitteiden risteys. Esimerkiksi kantakaupunkia halutaan kehittää alueeksi, jossa priorisoidaan

pelkästään kävelyä. Eri kaupunginosat yhdistyvät toisiinsa tehokkaiden raideyhteyksien avulla ja kaupunkiin osoitetaan kattava pyöräilyn nopea runkoverkko. Samalla kuitenkin todetaan, että henkilöautoilu kaupungissa on sujuvaa. (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 16–17.) Näiden voidaan katsoa olevan osittain ristiriidassa keskenään, koska esimerkiksi alueilla, joissa kävely ja pyöräily ovat kulkumuotoina priorisoituja, on autoilu huomattavasti hitaampaa.

Yleiskaavaselosteen liikennejärjestelmästä kertova luku kiteyttää tämän vallitsevan ristiriidan osuvasti tavoitteessaan ”luoda Helsinkiin aidosti autoriippumattomia alueita, joissa voi edelleen liikkua myös autolla” (Yleiskaavaseloste 2016, 52). Tavoitteen käytännön toteutuksia ei kuitenkaan yksiselitteisesti avata, minkä lisäksi sujuvan autoilun edistäminen sisältää hankkeita, kuten tunneleita, joista ei ole poliittista yksimielisyyttä (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 52; Vihreät 2017). Yleiskaavaselosteen liikennetavoitteen voikin jakaa karkeasti kahteen kategoriaan: kantakaupungin liikennejärjestelyt vastaavat enemmän ekokaupungin tavoitteita, kun puolestaan kantakaupungin ulkopuolisten alueiden liikennejärjestelyt sopivat monipuolisuus- ja joukkoliikennetavoitteiltaan enemmän vihreän kaupungin piirteisiin. Erityisesti moottoritieväylien muuttamista perustellaan niiden kyvyllä palvella monipuolisesti erilaisia liikkumismuotoja, mikä soveltuu paremmin vihreän kaupungin periaatteisiin.

“Nykyiset moottoritiemäiset Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella muuttavat luonnettaan, kun niiden käyttötarkoitus muuttuu nopeaa autoliikennettä välittävästä väylästä eri liikennemuotoja palveleviksi liikennekäytäviksi. Kaupunkibulevardi on kaupunkimaisen liikkumisen väylä, joka palvelee kaikkia liikkumismuotoja: autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä kuin pyöräilijöitäkin.” (Yleiskaavaseloste 2016, 60.)

“Kävelyä priorisoidaan erityisen voimakkaasti kantakaupungissa ja uusilla keskusta-alueilla. Kävelyverkon yhdistävyys on korkea ja reitit ovat laadultaan korkeatasoisia: suorina, selkeinä, viihtyisinä, esteettöminä ja turvallisinä.” (Yleiskaavaseloste 2016, 76.)

Asuntotuotannon näkökulmasta yleiskaavan tavoitteet ovat asetettu korkeiksi. Yleiskaavan suunnittelupohjaksi asetettiin nopean kasvun vaihtoehto, joka tarkoittaa 5500 asunnon vuosittaista sitovaa asemakaavoitustavoitetta. Arvioiden mukaan Helsingin väkiluku kasvaisi 900 000 ja koko seudun väkiluku 2 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä. (Yleiskaavaseloste 2016, 170.) Tavoite voimakkaasti lisääntyvästä asuntotuotannosta on pakottanut yleiskaavan etsimään uusia asuinalueita ja täydennysrakentamaan vanhoja alueita tiivistäen kaupunkirakennetta. Urbaani kaupunkiympäristö onkin asetettu yhdeksi yleiskaavan tavoitteista (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 148). Tutkielman ristiriitautottuvuuksien näkökulmasta yleiskaavan asuntotuotannolliset tavoitteet sopivat uuden urbanismin piirteisiin, sillä asuinrakentamisessa korostetaan kantakaupunkimaisuutta, persoonallisia

asuntoratkaisuja sekä myönteistä suhtautumista markkinoihin (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 70–72, 137, 146–147).¹⁴

Jo yleiskaavan lähtökohdissa tavoitteena on houkuttelevan asumisen Helsinki, joka selosteessa on kuvailtu tarkoittavan mielenkiintoisuutta, omaleimaisia kaupunginosia, monipuolisuutta niin asunto- kuin asukasrakenteessa sekä yleistä viihtyisyyttä asuinalueilla (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 184). Lisäksi yleiskaava painottaa asuinalueiden persoonallisuuden rinnalla kantakaupungin merkitystä asuntotuotannon lisäämisessä. Uuden yleiskaavan tavoitteena on laajentaa nykyistä Helsingin kantakaupungin aluetta bulevardisoitaville sisääntuloväylille, satamilta vapautuville alueille sekä Pasilaan (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 20–21). Tämä tavoite sopii uuden urbanismin piirteisiin, sillä suuntaus pyrkii sijoittamaan asuntotuotannon mahdollisimman lähelle kantakaupungin aluetta. Yleiskaavan tavoite kantakaupungin laajentamisesta sekä vaatimukset persoonallisista ja viihtyisistä kaupunginosista tulevat ilmi useassa kohdassa selostetta.

”Uudessa yleiskaavassa urbaanin asumisen kysyntään vastataan laajentamalla kantakaupunkia nykyistä laajemmaksi. Kantakaupungin laajentaminen sekä vastaa asuntokysyntään että on myös yksi keskeisimpiä yhdyskuntarakenteen hajautumista estäviä ratkaisuja.” (Yleiskaavaseloste 2016, 105.)

”Hyvän kaupunkielämän laatukriteerien pohdinta on jäänyt taka-alalle muitten, lähinnä terveellisyyteen, turvallisuuteen ja toimintavarmuuteen liittyneiden normistojen painottuessa. Nyt uusi urbaani kaupunkiasuminen on nostanut päätään.” (Yleiskaavaseloste 2016, 183.)

”Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena ovat itsenäisesti toimivat kaupunginosat – pikkukaupungit kaupungin sisällä – joissa on monipuolinen asuntokanta. - - Kaupunginosien identiteetin vahvistaminen ja ominaispiirteiden korostaminen ovat myös tärkeitä seikkoja alueiden segregoitumisen estämisessä.” (Yleiskaavaseloste 2016, 70–71.)

Lisäksi elinkeinoelämän toimintaedellytyksien ja olosuhteiden kehittäminen näkyvät vahvasti yleiskaavan tavoitteissa. Perinteisessä talouskäsityksessä on tyypillistä työpaikka-alueiden keskittäminen ja yksittäisten suuryrityksien toiminnan varmistaminen. Yleiskaavaselosteessa lähtökohtana on perinteisen talouskäsityksen vastaisesti vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta, jossa elinkeinoelämän toimitilat ovat sekoittuneet asuntotuotantoon. Selosteessa myös todetaan suoraan, ettei Helsingin kaupunkiin ole tarkoitus toteuttaa alueita, jotka on suunniteltu pelkästään työpaikkakeskittymiksi. Lisäksi seloste suhtautuu vastahakoisesti suuriin pelkästään

¹⁴ Selosteessa ei esimerkiksi mainita, miten se aikoo turvata edullisten asuntojen riittävyyden muuten kuin tuottamalla markkinoille enemmän asuntoja.

vähittäistavaratalokauppaan erikoistuneisiin liiketiloihin. Sen sijaan yleiskaava haluaa vahvistaa kivijalkakauppojen ja pienten toimitilojen toimintaolosuhteita. (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 8–10, 16, 73.)

”Uusia työpaikka-alueita yleiskaavassa ei ole osoitettu. Tämän vuoksi nykyisten toimivien alueiden säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeätä” (Yleiskaavaseloste 2016, 8).

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. - - Myös asuntovaltaisille alueille voi sijoittua kaupan rakentamista, ei kuitenkaan vähittäiskaupan suuryksiköitä.” (Yleiskaavaseloste 2016, 19.)

Yleiskaavaseloste tukee Marjatta Bellin ja Marjatta Hietalan (2017) väitettä siitä, että Helsinki on kehittynyt Suomen innovaatioiden ja luovan alan pääkaupungiksi, sillä selosteessa uudet työpaikat koetaan syntyvän pieniin ja keskikokoisiin toimitiloihin, jotka mahdollistavat riittävät toimistotilat erilaisille palveluyrityksille. Luovaa taloutta lähestytään selosteessa ennen kaikkea elinkeinoelämän näkökulmasta. Luovuuden mahdollistamista tai kulttuurin merkitystä asukkaan näkökulmasta ei tuoda selosteessa esille. Sen sijaan korostetaan kaupunkituottavuuden ja merellisten tekijöiden positiivista vaikutusta yritysten olosuhteisiin ja matkailuun, jotka puolestaan hyödyttävät elinkeinoelämää ja kaupungin taloutta (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 20, 22, 138, 147).

“Yleiskaavan seudullisten vaikutusten arvioinnin mukaan kantakaupungin laajentamisen taloudelliset vaikutukset ovat todennäköisesti merkittävät koko Helsingin seudun kannalta ja myös valtakunnallisesti. - - Bulevardikaupunginosien aikaansaaman kantakaupungin tiivistymisen voi odottaa lisäävän Helsingin kantakaupungissa toimivien yritysten ja muiden yhteisöjen taloudellisen toiminnan tuottavuutta. Tiivistymisestä hyötyvät erityisesti osaamisintensiiviset asiantuntijapalvelut sekä kulttuuri-, viihde- ja tapahtumapalvelut.” (Yleiskaavaseloste 2016, 106.)

Tutkielmani ristiriitaisuusperusteella Helsingin uusi yleiskaava sijoittuisi ympäristönäkökulmaltaan vihreän kaupungin ja ekokaupungin välimaastoon, asumispolitiikaltaan uuteen urbanismiin ja talousnäkemyksiltään elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden piirteisiin. Edellä esitelty analyysi ei ole kuitenkaan tarkoitus olla tyhjentävä tai täydellinen vaan esitellä uuden yleiskaavan keskeisimmät piirteet. Sen tarkempi määrittely vaatisi oman tutkielman aiheesta. Yleiskaavaseloste on luonteeltaan myös hyvin monitulkintainen, mikä mahdollistaa yleiskaavan tavoitteiden soveltamisen omiin tarkoituseriin. Tämän tutkielman kannalta mielenkiintoisinta ja keskeisintä onkin, miten poliittiset puolueet ovat perustelleet yleiskaavan tavoitteita omien poliittisten päämääriensä kautta.

Seuraavassa luvussa siirryn tutkielman varsinaiseen analyysivaiheeseen, jossa esittelen Helsingin viiden suurimman puolueen kaupunkisuunnitelmalliset tavoitteet ensin kunnallisvaaliohjelmien ja sitten yleiskaavan päätöksentekovaiheen näkökulmasta. Tarkoituksena on myös peilata vaaliohjelmien tavoitteita yleiskaavan kaupunkisuunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin. Analyysikohteena toimii Helsingin kaupunginvaltuuston kokous, jossa yleiskaava lopullisesti hyväksyttiin. Kyseisessä kokouksessa tehtiin kaikkiaan 50 erilaista palautus-, muutos- tai ponsiesitystä. Helpottaakseni analyysityötäni olen jakanut esitykset eri teemoihin, jotka ovat ympäristöarvot, elinkeinoelämä, prosessi¹⁵, asuntotuotanto ja palvelut sekä liikenne. Kyseiset teemat¹⁶ heijastavat tutkielman ristiriitallisuutta. Analysoidessani puolueiden yleiskaavalinjauksia keskityn ensisijaisesti puolueen tekemiin esityksiin, keskeisimpiin puheenvuoroihin sekä äänestystuloksiin, jotka ovat jakaneet puoluetta sisäisesti.

¹⁵ Prosessilla tarkoitetaan tässä yhteydessä päätöksentekoon, avoimuuteen, hallintoon tai kuntalaisten osallistettavuuteen liittyviä esityksiä.

¹⁶ Palautus-, muutos- ja ponsiesityksien teemajako löytyy tutkielman liitteestä kaksi.

6. PUOLUEIDEN TAVOITTEIDEN EROT KAUPUNKISUUNNITTELUSSA

6.1. Kansallinen kokoomus

6.1.1. Vaaliohjelmien analyysi

Kokoomus on ollut historiallisesti vahva Helsingissä¹⁷. Suurimman puolueen valtikkaa se on pitänyt hallussaan koko lähihistorian, kun tarkastelussa ovat vaalit vuodesta 1992 eteenpäin. Puolue on myös aina nauttinut vahvempaa kannatusta pääkaupungissa kuin valtakunnallisesti. Vuoden 2017 kuntavaaleissa kokoomus nautti jopa kymmenen prosenttiyksikköä suurempaa kannatusta kuin kaksi vuotta aikaisemmin eduskuntavaaleissa. Vihreät ovat nousseet haastamaan kokoomuksen vahvaa paikallispoliittista asemaa, mutta vuoden 2017 kuntavaaleissa vihreät jäivät kokoomuksesta vielä 4,2 prosenttiyksikköä. (Liite 1.)

Kokoomuksen historiallinen tausta näkyy myös vaaliohjelmissä, jotka eivät sisällöltään tai laajuudeltaan ole yksityiskohtaisia vaan ohjelmat ovat ensisijaisesti yleisluontoista maalailua tulevaisuudesta. Tätä voi osittain selittää puolueorganisaation historia, joka Maurice Duvergerin puoluejaottelussa sijoittuu kaaderipuolueeksi. Kaaderipuolueiden piirteitä ovat muun muassa henkilökeskeisyys, löyhä organisaatorakenne sekä aktivoituminen vasta vaalien aikana. (Mickelsson 2015, 80–81, 89, 119–120.) Puolueorganisaation historiallinen tausta voi edelleen vaikuttaa siihen, että esimerkiksi ohjelmatyön merkitystä ei korosteta yhtä paljon kuin onnistunutta ehdokasasettelua.

Huolimatta kokoomuksen kuntavaaliohjelmien yleisluonteisuudesta on niistä löydettävissä kaupunkisuunnitteluun ja -kehittämiseen liittyviä piirteitä, jotka sopivat tutkielman ristiriitautottuvuuksille. Asuntopoliittisilta linjauksiltaan puolueen tavoitteet sopivat sekä uusliberalistiseen että uuden urbanismin piirteisiin. Vuoden 2012 ohjelma kuvailee kovin niukkasanaisesti puolueen asuntotuotannollisia tavoitteita. Tärkeintä on puolueen mielestä kaavoittaa ja tuottaa enemmän asuntoja, jotta ne vastaavat kysyntään ja hintojen nousupainetta saadaan padottua. Toinen tärkeä tavoite on yhteistyö kaavoituksessa ja maankäytössä muiden pääkaupunkiseudun kuntien

¹⁷ Sisällissodan jälkeen kokoomuksen kannatus oli Helsinki-keskeistä, mikä osaltaan selittää kokoomuksen valtakunnallista suurempaa suosiota pääkaupungissa (Mickelsson 2015, 89).

kanssa. (Kokoomus 2012, 1.) Tällä viitataan Kataisen hallituksen kuntauudistukseen, jonka tavoite oli kuntaliitoksien avulla uudistaa sosiaali- ja terveyspalveluita. Helsingin kokoomus on nähnyt kuntouudistuksessa mahdollisuuden myös tehostaa ja järjestyttää maankäyttöä ja asumistuotantoa.

Muita asuntopoliittisia linjauksia ei vuoden 2012 ohjelmassa ole löydettävissä. Tämän takia puolue asettuu mielestäni ohjelmaa tarkasteltaessa uusliberalistiselle ulottuvuudelle, koska ohjelman perusteella puolue luottaa markkinoiden kykyyn tuottaa laadukkaita ja kohtuuhintaisia asuntoja. Vuoden 2017 ohjelmassa kokoomuksen asuntopoliittisia näkemyksiä on kuitenkin avattu enemmän. Puolue tavoittelee ”koteja, joihin tavallisilla ihmisillä on varaa”. Tämän se toteuttaisi rakentamalla korkealle ja täydennysrakentamalla hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Tältä osin puolue luottaa edelleen markkinoiden kykyyn tuottaa laadukkaita ja kohtuuhintaisia asuntoja kunhan niiden tehokas rakentaminen mahdollistetaan. Ohjelmasta on myös löydettävissä uuteen urbanismiin liittyviä piirteitä, jotka korostavat asuinalueiden viihtyisyyttä, omaleimaisuutta, täydennysrakentamista, lähipalveluita sekä monipuolista asuintuotantoa. (Kokoomus 2017, 3.)

”Kun rakennetaan koteja, pidetään huolta siitä, että niiden läheisyydessä on myös palveluita. Pidämme huolta nykyisistä asuinalueista. Kestävällä täydennysrakentamisella ja kehittämisellä turvataan vanhojen asuinalueiden viihtyvyys, palvelut ja tulevaisuus. Pienten asuntojen ja opiskelija-asuntojen osuutta asuntotuotannossa lisätään.” (Kokoomus 2017, 3.)

”Kaupunginosien omaleimaisuuden kehittämistä jatketaan yhdessä asukkaiden kanssa. Kaikkien helsinkiläisten on voitava kokea asuvansa Helsingin parhaassa kaupunginosassa - itselleen.” (Kokoomus 2017, 4.)

Uusi urbanismi tavoittelee oikeudenmukaisen kaupungin tapaan asukkaiden diversiteettiä asuinalueilla. Asunnot, jotka sijaitsevat uuden urbanismin alueilla, ovat kuitenkin usein muita alueita kalliimpia, jolloin todellista asuinalueen sisäistä diversiteettiä ei pääse syntymään. Samanlainen vaikutelma jää kokoomuksen vuoden 2017 vaaliohjelmasta, jossa pieniä asuntoja ja opiskelija-asuntojen määrää halutaan lisätä, mutta keinoja esimerkiksi pienituloisten, asunnottomien tai maahanmuuttajien asumiseen ei esitetä, vaan ratkaisun odotetaan syntyvän markkinoiden kautta. Sama markkinausko on yleistä myös uuden urbanismin piirteille. Vuoden 2017 ohjelman tavoitteet sopivatkin monilta osin uuden urbanismin piirteisiin. Ohjelmien perusteella kokoomuksen asuntotuotannolliset tavoitteet sijoittuvat tutkielman ristiriitaisuuksilla uusliberalistisen ja uuden urbanismin näkemyksen välimaastoon. Tiivistetysti kokoomuksen asuntopoliittisia tavoitteita voi kuvailla markkinavetoiseksi uudeksi urbanismiksi.

Kokoomuksen talous- ja ympäristönäkemykset ovat puolestaan selkeämmät. Talousulottuvuudella puolueen tavoitteet sopivat elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden piirteisiin ja ympäristöulottuvuudella asuttavan kaupungin piirteisiin. Talouskysymyksissä kumpikin ohjelma painottaa vahvasti yrittäjien toimintamahdollisuuksia ja -olosuhteita. Vuoden 2017 vaaliohjelmassa puolue haluaa Helsingin olevan ”maan vetovoimaisin vaihtoehto yrityksille” (Kokoomus 2017, 4). Samaa painottaa vuoden 2012 ohjelma linjaamalla, että ”päätöksenteossa täytyy huomioida yritystoiminnalle päätöksistä aiheutuvat vaikutukset” (Kokoomus 2012, 3).

Myös luovuus tulee esille ohjelmissa. Vuoden 2012 ohjelmassa jopa mainitaan, että luova yrittäjyys on keskittynyt Helsinkiin, ja se edistää yhteisöllisyyttä sekä vetovoimaisempaa kaupunkia (Kokoomus 2012, 2). Vuoden 2017 ohjelma on ottanut askeleen eteenpäin ja tähtää Helsingistä avointa ja kansainvälisesti houkuttelevaa metropolia, josta tehdään yhä vetovoimaisempi matkailukaupunki kansainvälisillä urheilu- ja kulttuuritapahtumilla sekä elävällä kaupunkikulttuurilla (Kokoomus 2017, 4). Kumpikin ohjelma haluaa luoda edellytyksiä ihmisten tasavertaisille ja omaehtoisille kulttuurielämyksille, jotka sopivat myös yksilö- ja kulttuurikeskeisen luovan talouden piirteisiin. Yritystoiminnan edistäminen läpileikkaavasti ohjelmassa sijoittaa puolueen kuitenkin elinkeinoelämäkeskeiseen luovan talouden piirteisiin.

”Kaupungissamme edistetään yhteisöllisyyttä myös kulttuurin keinoin. Luova yrittäjyys on keskittynyt Helsinkiin ja se tuottaa monipuolisesti kulttuurinautintoja kaupunkilaisille.” (Kokoomus 2012, 2).

”Helsingistä tehdään yhä vetovoimaisempi matkailukaupunki, joka hyödyntää kaikkia neljää vuodenaikaa. Helsinkiin saadaan lisää kansainvälisiä urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Helsinkiläisten toiminnalle ja omaehtoiselle aktiivisuudelle annetaan tilaa. Elävällä kaupunkikulttuurilla on suora merkitys viihtyvyydelle, osallisuudelle, hyvinvoinnille ja Helsingin kansainväliselle houkuttelevuudelle. Tapahtumajärjestämisen byrokratiaa kevennetään ja annetaan tapahtumanjärjestäjille vapaammat kädet toimia.” (Kokoomus 2017, 4.)

Ympäristönäkemyksiltään ohjelmat sijoittavat puolueen asuttavan kaupungin piirteisiin. Ohjelmat puolustavat monipuolista liikennettä ja myös yksityisautoilua. Puolueen tavoitteena on sujuva pysäköinti, riittävä liityntäpysäköintien määrä sekä ruuhkamaksujen torjuminen. Puolue kannattaa myös keskustatunnelia helpottaakseen autoilua keskustassa ja lisätäkseen tilaa kävelykeskustan laajentamiselle. (Kokoomus 2012, 1; Kokoomus 2017, 3.) Ympäristönäkemyksiä puolue lähestyy ylipäättään arjen elämän, turvallisuuden ja hyvinvoinnin kautta. Ympäristöä ei ole irrotettu sosiaalisesta ja taloudellisesta hyvinvoinnista, mikä on tyypillistä asuttavan kaupungin piirteille.

”Sujuva pysäköinti on osa toimivaa kaupunkikulttuuria - - Poikittaisliikenne toimii, liikut sitten omalla autolla tai julkisilla. Kutsuliikenteen verkkoa kehitetään. Kokoomus ei kannata ruuhkamaksuja, koska ne muodostavat muurin pääkaupungin ja muun Suomen välille.” (Kokoomus 2012, 1).

Vuoden 2012 ohjelmassa ei esimerkiksi oteta laisinkaan kantaa päästövähennystavoitteisiin, mutta vuoden 2017 ohjelmassa tavoitteeksi on asetettu hiilineutraali Helsinki, mutta tätä ei ole aikataulutettu (Kokoomus 2017, 4). Ohjelmissa mainitaan myös Itämeren puhtauden merkitys, mutta esimerkiksi merellisiä rantoja ja saaria lähestytään virkistyskäytännäkökulmasta eikä luonnon moninaisuuden näkökulmasta (ks. esim. Kokoomus 2012, 3; Kokoomus 2017, 3). Kokonaisuutena kokoomuksen ympäristötavoitteet jäävät ohuiksi eikä niitä ole ohjelmissa avattu.

6.1.2. Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta

Kokoomus lähti yleiskaavan päätöksentekoprosessiin Helsingin suurimpana puolueena, minkä voidaan olettaa antaneen sille muita puolueita paremmat lähtökohdat vaikuttaa yleiskaavan linjauksiin. Huolimatta hyvistä lähtökohdista puolue ei ollut yksimielinen yleiskaavan tavoitteista. Erimielisyyttä ryhmässä herättivät muun muassa bulevardien vaikutus kaupungin liikennejärjestelyihin, asuntotuotannon kustannustehokkuus ja sen vaikutus yksittäisten asuinalueiden ympäristöarvoihin.

Valtuuston keskustelun ja esityksien pohjalta kokoomuksen valtuustoryhmästä voidaankin löytää niin sanottu konservatiivinen siipi¹⁸, joka painottaa asuntotuotannossa uusliberalistisia piirteitä ja ympäristönäkökulmassa asuttavan kaupungin piirteiden mukaisesti sosiaalisen, ympäristöllisen ja taloudellisten tavoitteiden tasapainoa. Erityisesti konservatiivista siipeä hiersivät yleiskaavan liikenneratkaisut, jotka perustuivat ekokaupungin ja vihreän kaupungin mukaisesti joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Lisäksi konservatiivisen siiven mielestä yleiskaavan asuntotuotannolliset ratkaisut olivat taloudellisesti kannattamattomia ja ylihinnoiteltuja. (KV 18/26.10.2016 B.)

Erimielisyyksistä huolimatta kokoomus oli valtuuston kokouksessa yleisesti tyytyväinen kaavan keinoihin edistää ja kehittää elinkeinoelämän olosuhteita kaupungissa. Esimerkiksi Lasse Männistö

¹⁸ Kokoomuksen valtuustoryhmän konservatiivisen siiven ytimen muodostivat äänestyskäyttäytymisen ja esitysten perusteella valtuutetut Kauko Koskinen, Ulla-Marja Urho, Sirpa Asko-Seljevaara, Timo Raittinen, Heimo Laaksonen sekä Majuri Pekka. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A, 3–34).

(kok.) mainitsee ryhmäpuheenvuorossaan yleiskaavan varmistavan ”edellytykset riittävälle asuntotuotannolle ja elinkeinoelämälle” sekä luovan ”merkittäviä mahdollisuuksia uusille työpaikoille, yrittäjyydelle ja elinkeinotoiminnalle”. Samoilla linjoilla on valtuutettu Matti Niiranen (kok.), joka mainitsee yleiskaavan olevan Suomen historian suurin investointiohjelma varmistuen Helsingin mahdollisuudet luoda uusia työpaikkoja sekä turvaavan kaupungin kilpailukyvyn kaupungistuvassa ja globalisoituvassa maailmassa. (KV 18/26.10.2016 B.)

Täysin tyytyväisiä kaavan elinkeinopoliittisiin toimiin ei kuitenkaan oltu kokouksessa. Erityisesti Rastilan kartano- ja leirintäalueen muuttaminen asuntovaltaiseksi alueeksi herätti vastustusta konservatiivisen siiven valtuutetuissa (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A, 9–10). Timo Raittinen (kok.) perusteli muutos- ja ponsiesityksiään Rastilasta sen työllisyys- ja elinkeinotoiminnan vaikutuksilla. Hänen mukaansa matkailun merkitys kaupungin elinkeinotoiminnassa ja alueellisena työllistäjänä kasvaa merkittävästi, minkä takia Rastilan leirintätoimintaa täytyy vahvistaa kaventamisen sijasta. (KV 18/26.10.2016 B.)

Huolimatta Rastilan leirintäaluetta koskevia muutoksia noudatteli yleiskaavan linjaukset kokouksen vaaliohjelmien asettamia tavoitteita elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden vahvistamisesta. Tämä ilmeni puolueen yleisenä tyytyväisyytenä keinoihin, joilla elinkeinoelämä ja yritykset huomioitiin kaavassa. Myös Rastilan leirintäaluetta koskevat muutokset ainoastaan vahvistivat kokouksen elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden linjaa, sillä matkailu nähdään tässä ulottuvuudessa tärkeänä luovan talouden voimavarana. Puolue myös äänesti yksimielisesti Rastilan leirintäalueeseen ehdotetuista ponsiesityksistä, mikä osaltaan kertoo vahvasta halusta kehittää Helsingin elinkeinoelämän ehdoilla (KV 18/26.10.2016 A, 31 & B).

Sen sijaan ympäristö- ja asuntotuotannollisissa näkemyksissä kokouksen rivit eivät olleet yhtenäiset. Konservatiivinen siipi esimerkiksi vastusti Malmin lentokentän muuttamista asuinalueeksi sekä asuntotuotannollisesta että ympäristöllisestä näkökulmasta. Jaana Pelkonen (kok.) ja Sirpa Asko-Seljevaara (kok.) perustelivat palautus- ja ponsiesityksiään ilmailun ja lentoliikenteen kasvavalla merkityksellä, sillä kaavamutoksen nähtiin kaventavan ihmisten mahdollisuuksia hyödyntää monipuolisia liikkumismuotoja. Lisäksi Asko-Seljevaara (kok.) vastusti Malmin lentokentän muuttamista asuinalueeksi asumis- ja rakennuskustannuksien taloudellisesti kannattamattomina. Hänen mukaansa Malmin lentokentän maa-alue on liian kallis paikka rakentaa asuntoja. (KV 18/26.10.2016 A, 3, 11 & B.)

Malmin lentokenttäkeskustelussa ja -muutoksissa kulminoituu kokoomuksen sisäinen kahtiajako konservatiiviseen siipeen ja muuhun valtuustoryhmään. Konservatiivinen siipi painotti Malmin muutoskeskustelussa rakentamisen ja asumisen taloudellisia näkökulmia sekä sen vaikutusta nykyisen Malmin asuinalueen ympäristöllisiin ja liikenteellisiin ratkaisuihin. Sen sijaan muu valtuustoryhmä oli valmis hyväksymään uuden yleiskaavan mukaiset keinot, jotka ovat uuden urbanismin mukaisesti viihtyisän kaupunkitilan lisääminen ja tiivis kaupunkirakenne (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 32). Lisäksi ympäristönäkökulma painottui yleiskaavassa vihreän kaupungin ja ekokaupungin piirteisiin, mikä asuttavan kaupungin näkökulmasta kaventaa yksilöiden mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen. Malmin kohdalla tämä tarkoitti mahdollisuutta harjoittaa ilmailutoimintaa.

Kokoomuksen valtuustoryhmän konservatiivisen siiven mielestä yleiskaavassa ei siis huomioitu tarpeeksi puolueen vaaliohjelmien tavoitteita asuttavasta kaupungista tai uusliberalistisesta asumistuotannosta, joka näkyi vahvana erityisesti vuoden 2012 vaaliohjelmassa. Asuntotuotannolliselta näkemykseltään kokoomuksen valtuustoryhmän voidaankin katsoa jakautuneen konservatiivisen siiven uusliberalistiseen leiriin ja uuden urbanismin leiriin, jota kannatti enemmistö kokoomuksen valtuustoryhmästä. Uuden urbanismin piirteet tulivat esille myös vuoden 2017 vaaliohjelmassa, josta voidaan päätellä uuden urbanistien saaneen vahvemman jalansijan puolueessa.

Sen sijaan valtuustoryhmä oli yhtenäinen suhtautumisessaan ympäristö-, asumis- ja liikennemuutoksiin, jotka noudattelevat asuttavan kaupungin piirteitä yksilöllisestä valinnanvapaudesta sekä monipuolisista liikenne-, viher- ja virkistyskäyttömahdollisuuksista. Näitä esityksiä olivat esimerkiksi Terhi Koulumiehen (kok.) ponsiesitys Pareto-periaatteen hyödyntämisestä, jolla haluttiin varmistaa, ettei ekososiaalisesti heikompien kaupunginosien parantaminen huononna parempien kaupunginosien asemaa, sekä esitykset monipuolisen ja sujuvan liikenteen varmistamisesta liikennejärjestelyiden muuttuessa (KV 18/26.10.2016 A, 10–11, 13, 16, 19, 25).

Erityisesti liikennettä koskevissa ehdotuksissa oli havaittavissa selvä ero valtuustoryhmien välillä. Esimerkiksi Karhuvaaran ponsiesityksestä kaupunkibulevardisoinnin vaikutuksista pääväylien liikennesujuvuuteen vasemmisto äänesti tyhjää (vihr., sdp, vas.), kun puolestaan oikeisto (kok., rkp, ps., kes., kd.) kannatti selvitysten tekemistä (KV 18/26.20.2016 A, 16). Äänestystulokset tuovat esille oikeiston ja vasemmiston erot liittyen ympäristöön ja liikenteen kehittämiseen. Siinä, missä oikeisto haluaa turvata yksilöllisen valinnanvapauden liikenneratkaisuissa, haluaa vasemmisto kehittää liikennettä voimakkaasti vihreän ja ekokaupungin mukaisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne edellä.

Pia Pakarinen (kok.) tiivistää omassa puheenvuorossaan kokoomuksen sisäisen jakolinjan syyt sekä ristiriidat yleiskaavan ympäristö- ja liikennelinjauksissa suhteessa kokoomuksen vaaliohjelmiin. Pakarisen mukaan yleiskaava on pakko hyväksyä, koska se mahdollistaa riittävän runsaan asuntotuotannon ja tätä kautta kohtuuhintaisen asumisen. Samanaikaisesti kaavassa on kuitenkin Pakarisen mukaan linjauksia, jotka vaarantavat monipuolista liikkumista heikentäen yksityisautoilua sekä kaventaen asukkaille tärkeitä viheralueita. (KV 18/26.10.2016 B.) Kokoomuksen konservatiivisen siiven ja muun valtuustoryhmän suurin ero voidaankin nähdä niiden suhtautumisessa asuttavan kaupungin piirteisiin. Suurin osa valtuustoryhmästä painottaa asuttavan kaupungin sosiaalista puolta kohtuuhintaisesta asumisesta, minkä lisäksi suurin osa kokoomuslaisista kannattaa uuden urbanismin kaltaista asuntotuotantoa. Konservatiivinen siipi puolestaan painottaa asuttavan kaupungin yksilökeskeistä ympäristönäkökulmaa sekä kustannustehokkuutta uusien asuinalueiden rakentamisessa.

6.2. Vihreä liitto

6.2.1. Vaaliohjelmien analyysi

Vihreillä on perinteisesti ollut vahva poliittinen asema Helsingissä verrattuna puolueen kannatukseen muualla maassa. Vahva kannatus juontaa juurensa 70-luvun Helsinki-liikkeeseen, jonka keskeisiä tavoitteita oli urbaanimpi kaupunkiympäristö sekä kulttuurihistoriallisten rakennusten suojelu. Helsingin vihreät perustettiin tämän liikkeen pohjalta, kun vihreistä muodostettiin puolue 80-90 - lukujen taitteessa. (Soininvaara 2012, 28–40.) Vahva poliittinen asema ilmenee kuntavaalituloksissa, joissa vihreät olivat jo 90-luvulla kolmanneksi suurin puolue. Toiseksi suurimmaksi puolue nousi ensimmäisen kerran vuoden 2000 kuntavaaleissa. Vuodesta 2008 alkaen vihreät on vakiinnuttanut asemansa toiseksi suurimpana puolueena Helsingissä. (ks. Liite 1.)

Vihreiden asema Helsingin kolmen suurimman puolueen joukossa on antanut puolueelle mahdollisuuden vaikuttaa merkittäväällä tavalla Helsingin kehitykseen ja politiikkaan. Tämä ei tosin ollut 2000-luvun taitteessa selviö, sillä SDP:lle oli haaste muokkaantua muuttuneisiin valtasuhteisiin. Osmo Soininvaaran (2012, 46–51) mukaan SDP olisi halunnut hyödyntää vihreitä lähinnä apupuolueena eikä niinkään tasa-arvoisena poliittisena kumppanina. SDP:n asenteellisen suhtautumisen takia vihreät päätyivät tekemään yhteistyötä kokoomuksen kanssa, joka suhtautui yhteistyöhön vihreiden kanssa huomattavasti myönteisemmin kuin SDP. Vihreiden ja kokoomuksen yhteistyön

myötä vihreitä alettiin kutsua julkisessa keskustelussa ”kokoomuksen puisto-osastoksi”, vaikka yhteistyön taustalla olivat enemmänkin pragmaattiset kuin ideologiset syyt (Soininvaara 2012, 51). Yhteistyö kokoomuksen kanssa on kuitenkin taannut vahvan paikallispoliittisen aseman ja yhteistyön kautta vihreillä on ollut mahdollisuus edistää puolueen tavoitteita, joista keskeisimmät on kirjattu ylös vaaliohjelmaan. Vuosien 2012 ja 2017 kunnallisvaaliohjelmien perusteella vihreät edustavat asuntotuotannolliselta näkökulmaltaan oikeudenmukaista kaupunkia, talousnäkökulmaltaan yksilö- ja kulttuurikeskeistä luovaa taloutta ja ympäristönäkökulmasta ekokaupunkia.

Asuntotuotannollisella ristiriitaisuudella vuosien 2012 ja 2017 vaaliohjelmat poikkeavat joiltakin osin toisistaan. Vuoden 2017 vaaliohjelmassa oikeudenmukaisen kaupungin tavoitteet asukkaiden yhdenvertaisuudesta, Helsingin moninaisuudesta sekä asukkaiden osallistamisesta näkyvät huomattavasti vahvemmin kuin vuoden 2012 vaaliohjelmassa. Sen sijaan vuoden 2012 vaaliohjelmassa on huomattavissa myös uuden urbanismin piirteitä. Ohjelmassa tavoitellaan muun muassa lisää kantakaupunkimaista asuntotuotantoa, joka on tyypillinen rakennustuotannollinen tavoite uudelle urbanismille. Lisäksi vuoden 2012 ohjelmassa halutaan muuttaa Länsiväylä kaupunkibulevardiksi sekä tuottaa viihtyisää ja kaunista elinympäristöä helsinkiläisille. (Vihreät 2012, 1, 3.) Uudessa urbanismissa tiiviin, kantakaupunkimaisen ja viihtyisyyteen panostavan asuntotuotannon ajatellaan lisäävän eniten asukkaiden hyvinvointia.

Sen sijaan vuoden 2017 ohjelmassa ei ole löydettävissä uuden urbanismin piirteitä vaan ohjelmassa keskitytään läpileikkaavasti tavoittelemaan asukkailtaan monimuotoista ja yhdenvertaista kaupunkia. Ohjelmassa halutaan muun muassa poistaa asunnottomuus, ehkäistä asuinalueiden eriarvoistumista sekä vaaditaan esteettömyyttä kaikessa rakentamisessa. Näitä tavoitteita vihreät toteuttaisivat rakentamalla 10 000 uutta asuntoa vuodessa, poistamalla tuetun asumisen tulorajat, turvaamalla hätämajoituksen kaikille sekä luopumalla parkkinormista, joka puolueen mukaan nostaa asuntojen hintoja. Lisäksi puolueen tavoitteena on kitkeä kaikenlainen rasismi ja syrjintä helsinkiläisten arjesta. (Vihreät 2017, 5–6.)

”Tavoittelemme yhdenvertaista kaupunkia, jossa ketään ei syrjitä, ja jossa osataan ottaa ihmisten moninaisuus huomioon kaikkialla. Kaupunkia, jossa jokaisella on mahdollisuus pärjätä ja kukoistaa. Yhteiskunnan arvo mitataan sillä, miten se kohtelee heikoimmassa asemassa olevia. Helsinki ei saa erkaantua leipäjonojen kaupunkiin ja menestyjien kaupunkiin – tämä kehitys on pysäytettävä. Olemme saaneet hienoja saavutuksia aikaan: Helsingissä päätettiin tarjota hätämajoitusta kaikille, joilla ei ole yösjaa pakkasöinä.” (Vihreät 2017, 6.)

”Koti on ihmisoikeus. Asumisen korkea ja jatkuvasti nouseva hinta on yksi suurimpia köyhyyttä ja asunnottomuutta lisääviä syitä Helsingissä. Asumisen hinnan kohoamista hillitään ja asuntopulaa ratkaistaan ensisijaisesti rakentamalla lisää koteja kaupunkilaisille.” (Vihreät 2017, 5.)

Kaupunkilaisten osallistaminen päätöksentekoon näkyy yhdenvertaisuus- ja monimuotoisuustavoitteita vähemmän, mutta tulee esille ohjelman lopussa, jossa tavoitteiksi asetetaan muun muassa osallistavan budjetoinnin lisääminen, nuorten osallistumisen kehittäminen sekä nettiosallistumisen ja ihmisten paikallisen kuulemisen lisääminen (Vihreät 2017, 8–9). Myös vuoden 2012 vaaliohjelmassa oikeudenmukaisen kaupungin vaatimus osallistavuudesta ja avoimuudesta tulee esille vaatimuksena pormestarihallinnasta sekä lähidemokratian lisäämisestä. Lisäksi yhdenvertaisuus ilmenee ohjelmassa vaatimuksena tasa-arvoisesta ja esteettömästä Helsingistä sekä halvemmasta asumisesta, jotta myös pieni- ja keskituloisella sekä yksineläjällä on mahdollisuus asua kaupungissa. (Vihreät 2012, 1–3.)

Vaikka vuosien 2012 ja 2017 vaaliohjelmatavoitteet ovat osittain toisistaan poikkeavia, voidaan vihreiden asuntotuotannollinen näkökulma asettaa oikeudenmukaisen kaupungin ulottuvuudelle. Oikeudenmukaisen kaupungin tavoitteet ja kriteerit tulevat kummastakin ohjelmasta vahvasti esille, vaikka vuoden 2012 vaaliohjelmassa on löydettävissä myös selkeitä uuden urbanismin piirteitä. Oikeudenmukaisen kaupungin tavoitteet ja kriteerit ilmenevät kuitenkin niin läpinäkyvästi vuoden 2017 vaaliohjelmassa, että vihreät sijoittuvat ristiriitaulottuvuuksien akselilla oikeudenmukaisen kaupungin ulottuvuudelle. Vuoden 2012 ohjelmassa kuplivat uuden urbanismin piirteet on kuitenkin huomioitava yleiskaavaa käsittelevässä analyysivaiheessa.

Sen sijaan ympäristöllisellä ja taloudellisella ristiriitaulottuvuuksilla vihreiden vaaliohjelmat eivät poikkea toisistaan. Vihreät asettuvat ympäristönäkökulmiltaan ekokaupungin ulottuvuudelle ja taloudellisilta tavoitteiltaan yksilö- ja kulttuurikeskeiseen luovaan talouteen. Kumpikin vaaliohjelmatavoittelevat ekokaupungille tyypillisiä kunnianhimoisia päästövähennystavoitteita sekä hiilineutraalia kaupunkia. Talousnäkökulmassa puolestaan painottuu vahvasti yksilöiden mahdollisuus ja vapaus kulttuurin tuottamiseen sekä kuluttamiseen, minkä lisäksi pienyrityksien toimintaedellytyksiä on korostettu. Yksilö- ja kulttuurikeskeisessä näkökulmassa luovan talouden edellytykset ajatellaan toteutuvan parhaiten ruohonjuuritasolla, minkä takia yksilöiden ja yhteisöjen luovuuden toteuttaminen pitää mahdollistaa matalalla kynnyksellä. Kumpikin vaaliohjelma painottaa voimakkaasti kulttuurin merkitystä sekä asukkaille että luovuudelle.

”Helsinki on myös kulttuurin pääkaupunki, ja tarvitsemme niin pieniä kuin suuriakin kulttuuritoimijoita. Vihreä Helsinki tarjoaa asukkailleen mahdollisuuksia osallistua kulttuuritapahtumiin ja tuottaa omaehtoisesti kulttuuria ympäri kaupungin.” (Vihreät 2012, 3.)

”Kulttuuri on tärkeä osa elävää ja vetovoimaista kaupunkia. Ihmisten omille ideoille kuuluu lähtökohtaisesti sanoa “kyllä”, sillä kiinnostavat tapahtumat värittävät kaupunkikuvaa ja edesauttavat asukkaiden hyvinvointia. Vilkas kaupunkikulttuuri luo mahdollisuuksia myös palveluelinkeinoille, kuten ravintoloille ja kahviloille.” (Vihreät 2017, 5.)

Vaaliohjelmat korostavat yksilö- ja kulttuurikeskeisen luovan talouden mukaisesti matalan kynnyksen kulttuuritarjonnan merkitystä taloudelle ja elinkeinotoiminnalle. Esimerkiksi vuoden 2012 vaaliohjelma haluaa antaa vapaat kädet kaupunkilaisille toteuttaa kaupunkikulttuuria ja pop-up -tapahtumia. Tätä pitää ohjelman mukaan edistää joustavalla kaupungin tilojen käytöllä sekä tukemalla kivijalkakauppojen yrittäjiä (Vihreät 2012, 3–4). Samoilla linjoilla on vuoden 2017 ohjelma, jonka tavoitteena on esimerkiksi lisätä taiteen määrärahoja mahdollistamaan kaupungin oman kulttuurikentän toiminta sekä ruohonjuuritason parempi toiminta. Lisäksi talouslinjauksissa halutaan kiertotalouden sekä kokeilukulttuurin parempaa hyödyntämistä. (Vihreät 2017, 4–6.) Matalan kynnyksen kulttuuritarjonnan ohella pienyrityksien toimintaedellytyksiä halutaan tukea:

”Tehdään kilpailutuksiin osallistuminen helpoksi myös pienemmille yrityksille, esimerkiksi pilkkomalla projekteja ja vaatimalla avoimuutta. Tehdään Helsingistä kansainvälistyvien yritysten kasvualusta: tuetaan luovan talouden rakenteita, start up -toimintaa, yrityshautomaita ja kiihdyttämöitä. Ei pelätä innovaatioita.” (Vihreät 2017, 4.)

Yhdenmukaisuus säilyy myös ympäristölinjauksissa. Vihreiden vaaliohjelmien tärkein tavoite on vähentää kasvihuonepäästöjä kaikilla sektoreilla, mikä on ekokaupungin tavoitteille tyypillistä. Vuoden 2017 vaaliohjelman tavoitteet ovat vuoden 2012 ohjelmaa kunnianhimoisempia, mikä osaltaan selittyy sillä, että ohjelma on tavoitteiltaan yksityiskohtaisempi kuin edeltäjänsä. Kummatkin ohjelmat painottavat silti esimerkiksi matalaenergiarakentamista, uusiutuvia energiamuotoja sekä lähiluonnon merkitystä sekä kaupungille että asukkaille (ks. esim. Vihreät 2012, 1; Vihreät 2017, 1–2). Ohjelmien ekokaupungillisuus ilmenee juuri konkreettisten tavoitteiden listaamisella sen lisäksi, että ohjelmassa on ylätasoin kunnianhimoiset tavoitteet.

”Vuonna 2020 Helsingin energiatarpeista tuotetaan 20 prosenttia uusiutuvilla energianlähteillä ja vuonna 2030 Helsinki on hiilineutraali kaupunki.” (Vihreät 2012, 1)

”Perustetaan Kansallinen kaupunkipuisto Helsingin metsien ja saariston turvaamiseksi. Pidetään huolta kaupunkimme vihersormista ja niiden kytkeytymisestä koko pääkaupunkiseudun

yhteiseen viherkehään. - - Rakennetaan lisää viherkattoja ja aurinkopaneeleja kaupungin katoille. Tehdään Helsingin energiasta hajautetun energian oston edelläkävijä. Kannustetaan kaupunkilaisia, taloyhtiöitä ja yrityksiä pienenergian tuotantoon sekä energiatehokkuuden parantamiseen.” (Vihreät 2017, 4.)

Lisäksi ohjelmien liikenteelliset tavoitteet tukevat ekokaupungin näkökulmaa. Kumpikin ohjelma on asettanut kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tärkeimmäksi tavoitteekseen. Esimerkiksi vuoden 2012 vaaliohjelma on asettanut tavoitteekseen kasvattaa pyöräilyn osuutta liikennemuotona 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Vuoden 2017 ohjelma puolestaan vastustaa kaupunkimoottoriteitä ja Keskustatunnelia ja haluaa niiden sijasta panostaa viihtyisään kävely-ympäristöön, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kävelykeskustoja halutaan lisätä myös kantakaupungin ulkopuolelle rakentamalla esikaupunkikeskustoihin kävelyratjeja, jotta käveleminen on vaivatonta kaikkialla. (Vihreät 2017, 4–5.)

Päästötavoitteiden rinnalla ohjelmissa näkyy vahva halu suojella Helsingin luontoa. Vuoden 2017 vaaliohjelma tähtää yhtenäisten vihersormikäytävien suojeluun sekä haluaa tuoda luonnon monimuotoisuuden selvittämisen osaksi kaavoitusta (Vihreät 2017, 2). Edellisessä vaaliohjelmassa halutaan perustaa suojeluverkosto arvokkaan kaupunkimetsän säilyttämiseksi sekä panostaa omien vesistöjen suojeluun (Vihreät 2012, 1). Mielenkiintoinen huomio on kuitenkin se, ettei Keskuspuiston säilyttämisestä tai tulevaisuudesta mainita vuoden 2012 ohjelmassa mitään, mutta vuoden 2017 ohjelmassa todetaan, että Keskuspuistoon pitää asemakaavoittaa mahdollisimman vähän asuntoja (Vihreät 2017, 2).

Huolimatta siitä, että linjaus on vastoin luontoarvojen kunnioittamista, voidaan sen nähdä tukevan ekokaupungillisia tavoitteita, sillä näkökulma hyväksyy luontoarvojen maltillisen supistamisen, jos se suuressa kokonaiskuvassa edistää ekologisempaa ja eheämpää kaupunkirakennetta. Sen sijaan vihreä kaupunki suhtautuu luontoarvoihin konservatiivisemmin pyrkien suojelemaan niin paljon viherkäytäviä ja luontokohteita kuin on mahdollista. Vaaliohjelmien perusteella vihreiden ympäristötavoitteet noudattelevat ekokaupungillista näkökulmaa, jossa strategisemmat linjaukset luontoarvojen suojelemisesta ja päästövähennystavoitteista ohjaavat päätöksentekoa.

6.2.2. Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta

Vihreät olivat vaaliohjelmissaan asettaneet tärkeimmäksi tavoitteekseen hillitä ilmastonmuutosta, vähentää eriarvoisuutta ja vahvistaa yksilöiden tasa-arvoista mahdollisuutta osallistua kaupungin toimintaan. Teemat myös näkyivät puolueen puheenvuoroissa sekä ponsiesityksissä, jotka korostivat kaavan roolia ekologisemman kaupunkirakenteen mahdollistajana sekä liikkumistottumuksien muuttajana. Lisäksi kaavassa oltiin tyytyväisiä sen asuntopolitiikkaan, joka mahdollistaa riittävän suuren määrän asuntotuotantoa. Vaaliohjelmien perusteella vihreiden asuntopolitiikka sijoittuu oikeudenmukaisen kaupungin piirteisiin ja tästä näkökulmasta puolue myös perustelee kaavan hyväksymistä. Riittävä asuntotuotanto mahdollistaa kohtuuhintaisen asumisen ja tiivis kaupunkirakenne puolestaan lyhyet etäisyydet palveluihin, jotka ovat kaikkien saatavilla (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B).

Esimerkiksi kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Otso Kivekäs (vihr.) sanoi vihreiden ryhmäpuheenvuorossaan, että Helsingin uusi yleiskaava on ”vihrein yleiskaava, mitä tässä kaupungissa on koskaan tehty”. Puheessaan hän nosti kaavan merkkipaaluksi ja käännekohtaksi ilmastonmuutoksen torjumisessa, josta otetaan tulevaisuudessa mallia muualla maailmassa. (KV 18/26.10.2016 B.) Kivekkään puheenvuorossa tulee selkeästi esille, että puolueen tärkein tavoite yleiskaavan päätöksentekoprosessissa on ollut ilmastonmuutoksen torjuminen ekologisemmalla kaupunkirakenteella. Tämä on linjassa vihreiden vaaliohjelmien kanssa, jotka tutkielman ristiriitailottuvuuksien mukaan sijoittuu ekokaupungin piirteisiin.

Vihreiden valtuustoryhmä ei kuitenkaan ollut yksimielinen yleiskaavasta. Eripuraa herättivät luontokohteiden supistaminen ja erityisesti Keskuspuistoon kaavailtu rakentaminen herätti vastustusta muutamissa valtuutetuissa. Keskuspuiston rakentamiseen liittyvässä äänestyksessä puolueen kaksi valtuutettua äänesti puiston suojelemisen puolesta, kun enemmistö äänesti kaavaehdotuksen mukaisesti (KV 18/26.10.2016 A, 7). Keskuspuiston äänestys kiteytti hyvin vihreissä vallitsevan sisäisen kahtiajaon ekokaupungin ja vihreän kaupungin kannattajiin. Ekokaupungin kannattajille tärkeintä on päästövähennykset ja ekologinen rakennemuutos, kun taas vihreän kaupungin kannattajat lähestyvät ympäristöarvoja perinteisemmin luonnon suojelemisen näkökulmasta.

Tämä kahtiajako tiivistyy osuvasti valtuutettu Jarmo Niemisen (vihr.) puheenvuorossa, jossa hän nostaa esille Malmin rakentamiseen liittyviä epäkohtia. Hänen mukaansa alueen paaluttamisesta syntyy hiilidioksidipäästöjä, mutta tätä oleellisempaa on pohjavesi- ja pienvesialueiden tulevaisuuden

vaarantuminen (KV 18/26.10.2016 B). Puheenvuorossa ei niinkään olla huolissaan mahdollisista päästöistä vaan rakentamisen vaikutuksista ympärillä olevaan luontoon. Tämä näkyi myös Malmin lentokentän äänestyksessä, jossa vihreiden kaksi valtuutettua äänesti kentän suojelemisen puolesta alueen luonto- ja kulttuuriarvojen takia (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A, 13–14).¹⁹

Tyytymättömyys kaavan linjauksiin luontokohteiden suojelemisesta tai huomioimisesta voidaan havainnollistaa myös puolueen ponsiesityksien kautta, joita tehtiin kaikkiaan yksitoista kappaletta. Näistä peräti yhdeksän liittyi luonnon huomioimiseen jatkosuunnittelussa tai luontoarvojen turvaamiseen. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A.) Ponsiesitykset sisälsivät ehdotuksia muun muassa rakentamisen minimoimiseksi Pornaistenniemessä Natura-alueen suojelemiseksi, kallioluonnon mahdollisimman laaja virkistyskäyttö mahdollistamiseksi, Pirkkolan alueen ekologisia käytävien vahvistamiseksi sekä huomioida liito-oravien kulkuyhteyksien huomioimiseksi jatkosuunnittelussa (KV 18/26.10.2016, 11, 13–14).

On myös mahdollista, että esityksillä pyrittiin paikkaamaan Keskuspuiston kaventamiseen liittyvää hyväksymistä, sillä erityisesti Vasemmistoliiton edustajat kritisoivat vihreitä puiston supistamisen hyväksymisestä (KV 18/26.10.2016). Vasemmistoliiton kritiikki pakotti vihreät hankalaan rakoon ja useissa puheenvuoroissa ilmeni tarve selittää puolueen linjausta. Esimerkiksi valtuutetut Erkki Perälä (vihr.) ja Tuomas Rantanen (vihr.) vetosivat päätöksentekoprosessiin, jossa on useiden neuvottelukierrosten jälkeen päästy yhteisymmärrykseen suurista linjoista. Valtuutettu Rantanen kritisoikin Vasemmistoliiton toimintaa ja erkanemista sovitusta linjasta vastuuttomaksi. Myös kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Kivekäs nosti esille, että vihreät ovat vaatineet kaikissa neuvotteluissa mahdollisimman vähäistä rakentamista luontoalueilla ja myös onnistuneet sitä vähentämään. (KV 18/26.10.2016 B.)

Ponsiesitykset luontokohteiden suojelemiseksi ja eriävä äänestyskäyttäytyminen sekä Malmin lentokenttää että Keskuspuiston suojelemista koskevissa äänestyksissä viestii kuitenkin puolueen pinnana alla kytevästä ristiriidasta vihreän kaupungin ja ekokaupungin välillä. Nämä kaksi ulottuvuutta eivät luonnollisestikaan ole aina ristiriidassa keskenään, sillä ekologista kaupunkia voidaan rakentaa säästämällä mahdollisimman paljon luontokohteita. Helsingin kokoisessa kaupungissa ja yleiskaavan kaltaisessa isossa päätöksentekoprosessissa vihreän kaupungin ja ekokaupungin ihanteet voivat

¹⁹ Esimerkiksi kokoumuksen edustajat äänestivät Malmin lentokentän puolesta taloudellisten ja liikenteellisten syiden takia (KV 18/26.10.2016 A, 13–14).

kuitenkin ajautua ristiriitaan varsinkin, jos rinnalla kulkee useita muita tavoitteita, jotka eivät ole suoranaisesti ympäristöön liittyviä.

Vihreiden myönteinen suhtautuminen yleiskaavan hyväksymiseen voi johtua myös puolueen asuntopoliittisista tavoitteista, jotka noudattelevat vaaliohjelmien perusteella oikeudenmukaisen kaupungin periaatteita. Valtuustokeskustelussa puoluetta huolestaa erityisesti kohtuuhintaisten asuntojen riittävyys nykyisen kasvupaineen alla. Tämän puolue tuo selkeästi esille ja kokee riittämättömän asuntotuotannon suurimmaksi epäoikeudenmukaisuustekijäksi (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B). Esimerkiksi Kivekäs nostaa esille ryhmäpuheenvuorossaan, että ihmiset tarvitsevat asuntoja, ja se onnistuu ainoastaan kaavoittamalla. Lisäksi hän nostaa esille kaavan tasa-arvoa lisäävät vaikutukset kaupunkirakenteen tiivistyessä, joka mahdollistaa kaikille saatavilla olevat palvelut ilman turvautumista yksityisautoiluun. (KV 18/26.10.2016 B.)

Yleiskaavan asuntopoliittinen linjaus kuitenkin synnyttää ristiriidan asuntotuotannon ja luontokohteiden välillä, sillä todella merkittävä asuntotuotanto tarkoittaa väistämättä yksittäisten luontokohteiden kaventamista. Tämä ristiriita tulee ilmi myös Kivekkään puheenvuorossa, jossa hän nostaa Melkin, Vartiosaaren, Keskuspuiston ja Porkkalanniemen luontokohteet esimerkkeinä ongelmallisista rakentamiskohteista (KV 18/26.10.2016 B). Näistä kohteista huolimatta puolue on valmis hyväksymään yleiskaavan kokonaisuutena, sillä puolue näkee sen ratkaisuna toteuttaa ekokaupungin ohella oikeudenmukaisen kaupungin periaatteita.

Vihreiden vaaliohjelmien kannalta puolue on onnistunut perustelemaan kaavan hyväksymisen sekä ekokaupungin että oikeudenmukaisen kaupungin periaatteiden kautta, jotka kummatkin tulivat ohjelmissa esille. Sen sijaan elinkeinopoliittisia tavoitteita puolue ei kommentoi puheenvuoroissaan tai esityksissään. Tämä voi kertoa joko tyytyväisyydestä kaavan elinkeinopoliittisia toimia kohtaan tai poliittisesta sovusta muiden puolueiden kanssa. Vaaliohjelmissaan puolueen tavoitteena on yksilö- ja kulttuurikeskeisen luovan talouden periaatteiden vahvistaminen, mutta yleiskaava lähestyy elinkeinopoliittikkaa voimakkaasti yritysten ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Luovan talouden periaatteita on kaavassa otettu huomioon, mikä on voinut ollut vihreille riittävä elinkeinopoliittinen tavoite.

6.3. Suomen sosialidemokraattinen puolue

6.3.1. Vaaliohjelmien analyysi

Helsingissä sosialidemokraattien kannatus on reilussa kahdessakymmenessä vuodessa puolittunut. Vuoden 1992 kunnallisvaaleissa SDP:n kannatus oli vielä 22,7 prosenttia ja ero suurimpaan puolueeseen kokoomuksen ainoastaan 0,5 prosenttiyksikköä. Vuoden 2017 SDP:n kannatus on pudonnut 13,8 prosenttiin ja ero suurimpaan puolueeseen kokoomukseen on kasvanut 14,5 prosenttiyksikköön. (Liite 1.) Rauli Mickelsson (2015, 339–341, 385) on esittänyt, että perinteiset puolueet ovat kärsineet sosiaalisten verkostojen muutoksesta siten, että ihmiset eivät enää yhtä vahvasti identifioiduta osaksi tiettyä ryhmää, yhteiskuntaluokkaa tai leiriä. Helsingissä SDP:n kannatuslasku on ollut valtakunnan tasoa nopeampaa, mikä saattaa selittyä Helsingin urbanisoituneella luonteella, johon puolue ei ole pystynyt vastaamaan vihreiden ja kokoomuksen tapaan.

Tämä näkyy myös Helsingin SDP:n vaaliohjelmissa, joissa painotetaan ja käsitellään vahvasti ihmisten hyvinvointiin liittyviä teemoja. Tämä heijastuu myös SDP:n kaupunkisuunnittelua käsitteleviin linjauksiin. Erityisen hyvin tämä tulee esille kaupunkisuunnittelun ympäristölinjauksissa, joissa puolue asettuu asuttavan kaupungin ulottuvuudelle. Asuntotuotannollisella ristiriita-akselistolla puolue puolestaan asettuu oikeudenmukaisen kaupungin ulottuvuudelle ja taloudellisella akselistolla yleisesti luovan talouden ulottuvuudelle. Puolue ei määrittele tarkemmin käsitystään luovasta taloudesta, jolloin puoluetta ei pysty ohjelmien perusteella asettelemaan ennakkoon tekemälleni ristiriita-akselistolle.

SDP asettuu ympäristönäkemyksiltään asuttavaan kaupunkiin myös sen takia, että ympäristöä käsitellään vaaliohjelmissa niukasti. Kummatkin ohjelmat painottavat sujuvaa, kattavaa ja edullista joukkoliikennettä, mutta joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmana ei ensisijaisesti ole kasvihuonepäästöjen vähentäminen vaan kaikille edullinen joukkoliikenne (SDP 2012, 5; SDP 2017, 6). Esimerkiksi vuoden 2012 vaaliohjelma ehdottaa, että eläkeläiset voisivat matkustaa maksutta kello 10 ja 15 välillä. Myös jalankulun ja pyöräilyn edistämistä käsitellään ensisijaisesti turvallisuuden näkökulmasta eikä ympäristön. (SDP 2012, 5.) Kyseiset kohdat tuovat hyvin esille sen, miten ympäristöä käsitellään osana sosiaalista ja taloudellista hyvinvointia.

Pelkästään ympäristöön tai luonnonsuojeluun liittyviä mainintoja on ohjelmassa vain vähän. Ympäristökysymysten ja ilmastonmuutoksen huomioidaan olevan maailmanlaajuinen ilmiö, jossa Helsingin on kannettava vastuunsa (SDP 2012, 13). Vuoden 2017 vaaliohjelmassa ilmastonmuutoksen

torjumisen edistämiseksi tavoitellaan hiilivapaata Helsinkiä, mutta tavoiteaikataulua ei ole asetettu (SDP 2017, 7). Esimerkiksi ekokaupungin ulottuvuudessa oleellista on asettaa kunnianhimoiset sekä konkreettiset tavoitteet. Puolue ei myöskään kannata ruuhkamaksuja hillitäkseen autoilua ja sitä kautta syntyviä päästöjä (SDP 2012, 5). SDP:n ohjelmissa ympäristöä käsitellään selkeästi yhtenä sosiaaliseen ja taloudelliseen hyvinvointiin kuuluvista osa-alueista, ja tämä heijastuu myös monista puolueen tavoitteista. Tämän takia puolue asettuu asuttavan kaupungin ristiriitaulottuvuudelle.

”Hiilivapaa Helsinki – kaupunkilaiset ja luonto kiittävät” (SDP 2017, 7).

”Helsinki on suuri ostaja. Hankinnoissaan sen tulee asettaa etusijalle yritykset, jotka pystyvät osoittamaan olevansa hyviä työnantajia ja joiden tuotantoprosessit eivät saastuta ympäristöä.” (SDP 2012, 13.)

Sosiaalinen ja taloudellinen hyvinvointi näkyvät vahvasti myös asuntotuotannollisella ulottuvuudella, mikä tukee oikeudenmukaisen kaupungin näkökulmaa. Erityisesti vuoden 2012 vaaliohjelmassa oikeudenmukaisen kaupungin kaikki piirteet tulevat hyvin esille. Puolue tavoittelee kohtuuhintaista asumista ja haluaa ehkäistä kaupunginosien eriarvoistumista tuottamalla hajautetusti sekä omistus- että vuokra-asuntoja sekä palveluita tasaisesti eri puolille kaupunkia. Ohjelmassa painotetaan myös maahanmuuttajaystävällisyyttä ja kansainvälistä Helsinkiä, minkä voidaan nähdä tukevan diversiteettistä kaupunkirakennetta, kun monikulttuurisuus kaupungissa lisääntyy. Avoimuuden vaatimus puolestaan ilmenee vaatimuksena tuntee asukkaiden elämän monimuotoisuus sekä tukea läpinäkyvää avointa keskustelua ja päätöksentekoa. (SDP 2012, 4, 9–10.) Myös vuoden 2017 vaaliohjelma tukee oikeudenmukaista kaupunkikäsitystä, vaikka asuntotuotannollisia teemoja käsitellään ohjelmassa vähemmän kuin edellisessä vaaliohjelmassa (ks. esim. SDP 2017, 5–6).

Vuoden 2012 vaaliohjelmasta voi löytää myös uuteen urbanismiin liittyviä piirteitä. Ohjelmassa halutaan tukea eri kaupunginosien omaleimaasuutta tarjoamalla tiloja yhteisöllisyyttä tukevalle asukastoiminnalle, minkä lisäksi puolue vaatii arvokkaan rakennusperinnön vaalimista osana yhteistä historiaa (SDP 2012, 9). Omaleimaiset kaupunginosat ja kulttuurihistoriallisten rakennusten suojeleminen ovat piirteitä, jotka voidaan yhdistää uuden urbanismin viihtyisyyttä ja kaupunkikuvaa painottavaan luonteeseen. SDP lähestyy tätä aihetta kuitenkin enemmän yhteisöllisyyden kautta kuin ulkonäkö- tai viihtyisyystekijöiden kautta. Lisäksi oikeudenmukaisen kaupungin eri piirteiden näkyminen läpi kummankin ohjelman asettaa puolueen oikeudenmukaisen kaupungin ulottuvuudelle.

Talousnäkökulmaltaan SDP sijoittuu yleisesti luovan talouden ulottuvuudelle, mikä johtuu vaaliohjelmien toisistaan poikkeavista luovan talouden määritelmistä. Vuoden 2012 vaaliohjelman

talousnäkemykset sopivat paremmin elinkeinoelämäkeskeiseen luovaan talouteen, mutta vuoden 2017 perusteella puolueelle on tärkeitä tukea yksilö- ja kulttuurikeskeistä luovaa taloutta. Sen sijaan ohjelmissa ei korosteta kokoluokaltaan suurien työnantajien tai perinteisten työntekijäammattien tärkeyttä kaupungin elinkeinorakenteen ja työllisyyden kannalta.

Ohjelmat korostavat uusien luovien ideoiden tukemista sekä pienyrityksien keskeistä roolia kaupungin työllisyyden turvaajana. Erityisesti vuoden 2012 vaaliohjelma painottaa pienten ja uusien alojen yritysten merkitystä Helsingin taloudelle. Samalla se korostaa korkeakoulujen merkitystä yritystoiminnalle, ja ohjelman tavoitteena on tiivistää tätä yhteistyötä sekä luoda vilkas kahvila-, tori- ja kivijalkakauppaelämä. (SDP 2012, 12.) Luovan talouden toiminnan yksi peruslähtökohtia on luoda olosuhteet, jotka houkuttelevat alueelle korkeakoulutettuja asiantuntijoita. Luovassa taloudessa kahviloiden ja muiden puolijulkisten tilojen rooli nähdään tärkeäksi, sillä niiden katsotaan tukevan innovatiivista toimintaa ja luovan mahdollisuuksia sosiaaliselle kanssakäymiselle.

”On tuettava uusien työpaikkojen syntyä niin isoissa kuin erityisesti pienyrityksissä. Maksu-, lupa-, kiinteistö- ja kaavoituspolitiikalla voidaan luoda toimintaedellytyksiä tulevaisuuden alojen yrityksille. Uusia luovia ideoita pitää tukea, ei torpata” (SDP 2012, 12.)

”Kansainvälisessä Helsingissä kulttuurit voivat hyvin. Kaupunkilaisten kulttuurihankkeille tukea.” (SDP 2017, 7.)

Vuoden 2017 ohjelma korostaa puolestaan vahvemmin kulttuuritarjonnan merkitystä luovan talouden toiminnalle. Ohjelmassa ei esimerkiksi mainita kertaakaan yritysten roolia tai asemaa kaupungin työllisyydessä tai elinkeinorakenteessa. Tilalle on noussut monipuolisen ja matalan kynnyksen kulttuuritarjonta, joka ilahduttaa niin helsinkiläisiä kuin matkailijoita. Myös kirjastot mainitaan elinvoimaisen kulttuurin keskuksina, mikä on yksilö- ja kulttuurikeskeiselle luovalle taloudelle tyypillistä. (SDP 2017, 7.) Vaaliohjelmien poikkeavien painopistealueiden vuoksi puoluetta ei voida asettaa tietylle luovan talouden näkökulmalle vaaliohjelmien perusteella.

6.3.2. Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta

SDP suhtautui uuden yleiskaavan linjauksiin ryhmäpuheenvuorossaan myönteisesti. Puolue kehui ryhmäpuheenvuorossaan kaavan työllisyys- ja ympäristöratkaisuja, jotka kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Osku Pajamäen (sd.) mielestä vastasivat taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristöllisen kestäväen tasapainon haasteisiin. (KV 18/26.10.2016 B.) Puolueen yleinen tyytyväisyys kaavaa kohtaan

ilmenee myös muutos- ja ponsiesityksissä, joita puolueen edustajat jättivät ainoastaan neljä kappaletta. Esimerkiksi kokoomus jätti erilaisia palautus-, muutos- ja ponsiesityksiä kaikkiaan 14 kappaletta. (KV 18/26.10.2016 A, 3–34.)

Puolueen edustajat vaikuttivat ennen kaikkea tyytyväisiltä kaavan työllisyysratkaisuihin. Erityisen hyvin tämä ilmenee puolueen ryhmäpuheenvuorossa, joka korosti kaavan mahdollistamaa 560 000 työpaikkaa ja SDP:tä työn puolueena. Pajamäki nosti puheessaan saavutukseksi myös nykyisten yritys- ja toimitila-alueiden säilyttämisen, joita ei muuteta asuinalueiksi ympäristösyistä. (KV 18/26.10.2016 B.) Perustelu kiteyttää osuvasti puolueen tahdon profiloitua sekä työ- että ympäristöpuolueena, ja tämä myös näkyy läpi yleiskaavakokouksen, jossa esimerkiksi Pajamäki mainitsee SDP:n olevan ympäristöpuolue (KV 18/26.10.2016 B). Mielenkiintoista onkin, että tämä tahtotila näkyy voimakkaammin yleiskaavaa käsittelevässä kokouksessa kuin vaaliohjelmissa, joissa sosiaalinen hyvinvointi korostui ja ympäristöllisiä näkökulmia oli huomioitu ainoastaan vähän.

Yleiskaavakokouksessa puolueen ympäristötavoitteet tulevat selvemmin esille, vaikkakin jäävät edelleen puolueen työllisyystavoitteita pienempään rooliin. Ryhmäpuheenvuorossa kehutaan kaavan ympäristöratkaisuja esimerkiksi tiivistämällä kaupunkirakennetta, kaupunkitilan haltuunottoa, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen voimakasta priorisointia sekä riittävien viher- ja virkistysalueiden turvaamista. Puheenvuorossa myös piikitellään kaavan ympäristötavoitteita kritisoiden vanhanaikaisia ympäristönäkemyksiä, jotka eivät tosiasiallisesti edistä ekologisemman kaupungin rakentamisessa. (KV 18/26.10.2016 B.) Tällä piikillä Pajamäki viittaa todennäköisesti Keskuspuiston ja Malmin lentokentän puolustajiin, jotka hänen mukaansa ovat vaarantamassa koko kaavan tulevaisuutta.

Puolueesta löytyy kuitenkin myös eriäviä mielipiteitä. Keskuspuiston reuna-alueiden suojelemiseen liittyvässä äänestyksessä valtuutettu Thomas Wallgren (sd.) äänestää muuta ryhmää poikkeavasti Keskuspuiston suojelemisen puolesta (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A, 7). Wallgrenin äänestyskäyttäytymistä ei pidä ylitulkita, mutta hänen näkemys yhdistettynä muiden puheenvuoroihin, joissa kaavan ympäristöratkaisuja kehutaan, liikuttaa puoluetta vaaliohjelmia ympäristömyönteisempään suuntaan.

Yleiskaavakokouksen perusteella SDP sijoittuukin ympäristölliseltä näkökulmaltaan asuttavan kaupungin ja vihreän kaupungin välimaastoon. Vaaliohjelmissa vahvana teemana olleet sosiaalinen, taloudellinen ja ympäristöllinen tasapaino näkyvät yleiskaavakokouksessakin edelleen selvästi, mutta ympäristötavoitteiden osalta puolue vaatii kunnianhimoisempia tekoja. Puolueen ryhmäpuheenvuorossa

esimerkiksi ollaan tyytyväisiä kaavan keinoihin vähentää henkilöautoliikennettä ja vahvistaa kävelyn sekä joukkoliikenteen sujuvuutta. Pajamäen mukaan tähän asti Helsinki on ollut autokaupunki, jossa helpointa on ollut liikkua autolla. Tulevaisuudessa Helsinki muuttuu kävely- ja joukkoliikennekaupungiksi. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B.)

Asuttavassa kaupungissa oleellista on eri liikennemuotojen tasapaino, vaikka joukkoliikenne tunnustetaan tehokkaimmaksi liikkumismuodoksi. SDP:n puheenvuorojen perusteella autoliikennettä halutaan kuitenkin vähentää merkittävästi. Vihreän kaupungin ihanteessa yhdistyvät luontoalueiden laaja suojeleminen, ekologisuus sekä tehokas joukkoliikenne. Tältä osin puolue täyttää enenevässä määrin vihreän kaupungin mukaisia piirteitä. Esimerkiksi valtuutettu Tuoma Valokainen (sd.) penää malttia ja tolkkua tulevaan päätöksentekoon, ettei yksikään viheralue tuhoutu turhaan ja elävää luontoa säästyisi myös tuleville sukupolville (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B).

Talousnäkemyksiltään puolue puolestaan siirtyy valtuustokeskustelun perusteella perinteisen talouskäsitteen ulottuvuudelle, koska puolue käsittelee kaavan työllisyysratkaisuja perinteisesti työpaikkojen ja -alueiden näkökulmasta (KV 18/26.10.2016 B). Tätä käsitystä puoltaa myös Jape Lovénin (sd.) ponsiesitys Rastilan leirintäalueen uudelleensijoittamisesta, jota SDP:n valtuustoryhmä kannatti yksimielisesti. Puolue kannatti myös muita Rastilan leirintäalueeseen tehtyjä ponsiesityksiä. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A, 8, 23, 30–31.) Rastilan leirintäalueen puolustamista voi tarkastella myös elinkeinoelämäkeskeisen luovan talouden näkökulmasta, mutta SDP lähestyy alueen tulevaisuutta ennen kaikkea työllisyysnäkökulmasta. Esimerkiksi Jape Lovén perustelee Rastilaan liittyvää esitystään työllistämisaikutuksilla, jotka hänen mukaansa ovat noin 100 henkilötyövuotta (KV 18/26.10.2016 B).

Perinteistä talousnäkökulmaa puoltavat myös valtuutettujen Tomi Sevanderin (sd.) ja Osku Pajamäen puheenvuorot, jotka painottavat asuntotuotannon rakentamisen työllistäviä vaikutuksia. Esimerkiksi Sevander puolustaa Malmin lentokentän rakentamista asuinalueeksi, koska sitä kautta kaupunki saa rakennustyömiehille työtä. Pajamäki puolestaan tuo esille, ettei vanhoja tuotantotehdasalueita supisteta, sillä tuotantotyön määrän ei arvioida enää vähentyvän. Pajamäen mielestä tämä on hyvä uutinen. (KV 18/26.10.2016 B.) Sen sijaan luovan työn piirteitä ei tuoda puheenvuoroissa esille, vaikka vaaliohjelmissa teemaa käsiteltiinkin yleisellä tasolla. Valtuustokeskustelu osoittaa, että puolueella on edelleen vahva tahto profiloitua työläispuolueeksi perinteisen näkökulman kautta.

Perinteistä talousnäkökulmaa vahvistavat puolueen puheenvuorot asuntotuotannosta, jonka he näkevät ensisijaisesti varmistavan työmarkkinoiden toimivuuden. Riittävällä asuntotuotannolla varmistetaan kohtuuhintaiset asunnot sekä työpaikkojen hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä. Kohtuuhintaisilla asumiskustannuksilla nähdään olevan myös työvoimakustannuksia hillitsevä vaikutus. Kantakaupungin laajentamista SDP puolestaan perustelee keskustan kilpailukyvyn turvaamisella. (KV 18/26.10.2016 B.) Asuntopoliitikka vaikuttaa siis yleiskaavakeskustelun perusteella olevan SDP:lle ennen kaikkea työllisyyspolitiikkaa, jolla varmistetaan työläisille kohtuuhintainen asuminen ja hyvät liikenneyhteydet.

Näkökulman voidaan nähdä tukevan puolueen vaaliohjelman määritelmää oikeudenmukaisesta kaupungista, sillä ylikallis asuminen voidaan nähdä olevan yksi suurimmista epätasa-arvoa aiheuttavista tekijöistä. Tämän nostaa esille myös valtuutettu Ville Jalovaara (sd.), jonka mielestä asuntopula ja asumisen korkea hinta ovat haitaksi kaikkien elämälle (KV 18/26.10.2016 B). Jalovaaran kommentti kiteyttää varsin hyvin puolueen asuntopoliittiset näkemykset liittyen yleiskaavan asuntotuotannollisiin tavoitteisiin. Puolueelle on tärkeintä turvata kohtuuhintainen asuminen ja sujuvat liikenneyhteydet kaikille kaupunkiin muuttaville. Puheenvuorot ovat erityisesti suunnattu työläisille, sillä asuntotuotannon yhteydessä puhutaan myös sen vaikutuksista työllisyyteen tai työvoimakustannuksiin.

6.4. Vasemmistoliitto

6.4.1. Vaaliohjelmien analyysi

Vasemmistoliiton kannatus on pysynyt vuodesta 1992 lähtien melko tasaisena. Kaksissa edellisissä vaaleissa vasemmisto on kuitenkin onnistunut kasvattamaan kannatustaan Helsingissä valtakunnan tasoa korkeammaksi. (Liite 1.) Tämä saattaa johtua SDP:n heikkenneestä kannatuksesta Helsingistä, minkä seurauksena osa vasemmistoa äänestävistä on siirtynyt Vasemmistoliiton taakse. Vuoden 2017 vaaleissa Vasemmistoliiton ja SDP:n keskinäinen ero oli ainoastaan 2,6 prosenttiyksikköä (Liite 1). Yksi syy voi olla vasemmistoliiton sisäinen uudistuminen 1990 -luvulla, minkä myötä puolue uudisti itsensä ”punavihreäksi” hyljäten Suomen Kansan Demokraattisen Liiton (SKDL) korostetun työväenpuolueisuuden (Mickelsson 2015, 294).

Helsingin Vasemmistoliitto kuvaileekin itseään uudenaikaiseksi työväenpuolueeksi, joka tavoittelee oikeudenmukaista, tasa-arvoista ja vapaata yhteiskuntaa, jossa ihmiset ja ympäristö ovat etusijalla.

Puolueen tavoitteena on rakentaa ekologisesti kestävä hyvinvointivaltio. (Helsingin vasemmisto 2019.) Nettisivuilla mainitut periaatteet näkyvät selvästi myös Helsingin Vasemmistoliiton kuntavaaliohjelmissa. Asuntotuotannollisilta tavoitteiltaan puolue sijoittuu oikeudenmukaisen kaupungin, ympäristönäkemyksiltään ekokaupungin ja talousnäkemyksiltään kulttuuri- ja yksilökeskeisen luovan talouden akselistoille.

Ympäristönäkökulmiltaan Vasemmistoliiton tavoitteet sopivat ekokaupungin käsitteeseen, koska puolue asettaa kunnianhimoisia päästövähennystavoitteita sekä konkreettisia ja kokonaisvaltaisia toimia näiden edistämiseksi. Puolue esimerkiksi vaatii vuoden 2012 vaaliohjelmassa päästöjen vähentämistä 40 prosenttia vuoteen 2020 mennessä, ja vuoden 2017 ohjelmassa tavoitteena on hiilineutraali Helsinki luopumalla kivihiilen käytöstä ja sen korvaaminen uusiutuvalla energialla. Lisäksi puolue haluaa lisätä ekologista rakentamista, kuten puurakentamista. (Vasemmisto 2012, 7; Vasemmisto 2017.)

”Ilmastonmuutos on pysäytettävä. Vasemmisto kannattaa nopeita toimenpiteitä, joiden tavoitteena on Hiilineutraali Helsinki. - - Helsingin kaupungin asuin- ja muissa kiinteistöissä on käynnistettävä aurinkoenergian hyödyntäminen.” (Vasemmisto 2017.)

”Jätteiden syntyä tulee ehkäistä sekä kierrätystä kehittää ja tehostaa nykyisestä. Biojätteen keräystä tulee vahvistaa. Jätteenpolto ei edistä pakkausjätteen vähentämistä.” (Vasemmisto 2012, 7.)

Myös Vasemmistoliiton liikenne- ja ratkaisut tukevat ekokaupunkikäsitystä. Puolueen tavoitteena on priorisoida voimakkaasti kävely- ja pyöräilyliikenteen olosuhteita sekä edistää maksutonta ja ekologista joukkoliikennettä. Puolueen tavoitteena on esimerkiksi siirtyä nopeutetulla ohjelmalla käyttämään sähkö-, biopolttoaine- ja kaasukäyttöisiä busseja, kuorma-autoja ja työkoneita käyttöön. Lisäksi vasemmisto kannattaa joko valtakunnallisia tai pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuja. (Vasemmisto 2012, 6–7; Vasemmisto 2017). Ekokaupunkinäkökulmalle tärkeintä on päästövähennystavoitteet kaikilla yhteiskunnallisilla sektoreilla, ja ohjelmissaan vasemmisto on ottanut laajasti kantaa, siten miten se toteuttaisi ekologista kaupunkia. Vasemmisto on yhdistänyt ekologiseen liikkumiseen myös ihmisten sosiaalisen hyvinvoinnin, millä ne perustelevat esimerkiksi maksutonta joukkoliikennettä.

”Liian korkeat lippujen hinnat rajoittavat pienituloisten mahdollisuutta käyttää joukkoliikennettä. - - Kauppojen ja ravintoloiden aukiolojen vapauttaminen on lisännyt yhteiskunnassa sellaisten työssäkäyvien määrää, joiden työvuorot saattavat sijoittua mihin vuorokauden aikaan tahansa. Työssäkäynti ei voi edellyttää oman auton omistamista, vaan työntekijöiden on voitava luottaa siihen, että joukkoliikenne palvelee heitä silloin, kun heillä on tarve liikkua.” (Vasemmisto 2017.)

”Kaupungin vihreät henkireiät tarjoavat vapaata julkista tilaa jokaiselle kaupunkilaiselle. Kaupunkimetsiä, viheralueita ja vapaita rantoja on suojeltava.” (Vasemmisto 2012, 7)

Puolue painottaa voimakkaasti myös luontoarvojen suojelua ja on tältä osin lähellä vihreätä kaupunkia, jolle tyypillistä on vaatia monipuolisesti luontoalueiden suojelua sekä eheätä viherrakennetta. Puolue toteaaakin vaaliohjelmissaan luonnolla olevan itseisarvo myös kaupungeissa. Lisäksi se mainitsee ohjelmissaan tiettyjä viheralueita, joita kaupungin on suojeltava rakentamiselta. Vuoden 2012 ohjelma vaatii Kivinokan ja vuoden 2017 ohjelma puolestaan Keskuspuiston suojelua. (Vasemmisto 2012, 6–7; Vasemmisto 2017.) Vaaliohjelmien perusteella puolue vaatiikin kunnianhimoisia tekoja sekä päästöjä vähentämiseen että luonto- ja virkistysalueiden suojelemiseen. Ympäristönäkökulmien perusteella vasemmisto on hyvin lähellä Vihreän liiton tavoitteita, minkä yhtenä tavoitteena voidaan katsoa olevan vihreiden haastaminen ympäristökysymyksissä.

Helsingin vasemmiston tavoitteena on rakentaa ekologisesti kestävää hyvinvointivaltiota, jossa ihmiset ja ympäristö ovat etusijalla. Tämä näkyy myös vaaliohjelmien asuntotuotannollisissa tavoitteissa, jotka tukevat vahvasti oikeudenmukaisen kaupungin näkemyksiä. Tässä tutkielmassa käsiteltävistä puolueista Vasemmistoliitto haluaa vaikuttaa eniten nykyiseen asuntotuotantoon ja -politiikkaan. Vaaliohjelmien perusteella puolueen tärkein tavoite on kääntää asuntojen hinnat laskuun. Ohjelmissaan puolue esimerkiksi ehdottaa lisäämään tonttien tarjontaa ja vuokraamaan tontteja ensisijaisesti kohtuullisella hinnalla rakentaville toimijoille, lisäämään huomattavasti nykyistä enemmän kaupungin omien vuokra-asuntojen osuutta sekä perustamaan kaupungin oman rakennusyksikön tuottamaan kestävää asumista (Vasemmisto 2012, 1; Vasemmisto 2017).

”Helsingin kaupungin vuosittainen asuntotuotantotavoite on nostettava 10 000 asuntoon (2016: 6000 asuntoa). Kohtuuhintaisten ja säänneltyjen ARA-vuokra-asuntojen osuutta asuntotuotantotavoitteesta tulee nostaa nykyisestä 25 prosentista 33 prosenttiin, samoin HITAS- ja asumisoikeusasuntojen.” (Vasemmisto 2017).

”Asuntojakaumaa ja koko asuntomarkkinoita on muutettava niin, että kohtuuhintaisten kaupungin vuokra-asuntojen osuus nousee tuntuvasti nykyisestä. - - Kaupungin pitää perustaa oma rakentamis- ja korjausyksikkö ja järjestää sille rahoitus. Kun rakentamisella ei haeta suuria voittoja, asukkaat pystyvät maksamaan sen kustannukset. - - Työttömien, maksuhäiriöisten ja asunnostaan hädettyjen syrjintä asuntojonossa on lopetettava. Pitkäaikaisasunnottomille on järjestettävä riittävästi palveluasuntoja ja asunnottomien on oltava etusijalla asuntojonossa.” (Vasemmisto 2012, 1–2.)

Vasemmiston asuntopolitiikan keskeisimpänä tavoitteena on torjua eriarvoisuutta. Oikeudenmukaisen kaupungin näkökulmasta edullisemmat asuntomarkkinat edistävät tasa-arvoa niin ihmisten kuin asuinalueidenkin välillä. Samalla se lisää asuinalueiden sisäistä diversiteettiä, kun useammassa

kaupunginosassa on tarjolla edullisia asuntoja. Diversiteetin vaatimus asuntotuotannossa tulee esille esimerkiksi vaatimuksena rakentaa laadukkaita asuntoja myös opiskelijoille, pitkäaikaistyöttömille ja yksin asuville (ks. esim. Vasemmisto 2012, 1–2; Vasemmisto 2017). Lisäksi ohjelmissa tulee esille oikeudenmukaisen kaupungin tavoite asukkaiden osallistamisesta. Sitovat kansanäänestykset, kaupunginosabudjetointi, asukaspaneelit, avoimet verkkoyhteydet sekä asukkaiden ottaminen mukaan kaavoitukseen jo varhaisessa vaiheessa ovat puolueen ehdottomia keinoja, joilla voidaan lisätä demokratian ja osallisuuden toteutumista Helsingissä (Vasemmisto 2012, 1–2; Vasemmisto 2017).

Talousnäkemyksiltään puolue sijoittuu yksilö- ja kulttuurikeskeisen luovan talouden ulottuvuudelle, koska ohjelmissa painotetaan kaupunkitilan avoimuutta sekä matalan kynnyksen monipuolista kulttuuritarjontaa, joka on asukaslähtöistä. Vuoden 2012 ohjelmassa esimerkiksi halutaan kaupungin tarjoavan mahdollisuuksia asukkaista lähtevälle kulttuurille, kuten kaupunginosatapahtumille ja taiteilijoiden avoimille työskentelytiloille, lisää tiloja kaupunkiviljelylle, laillisia paikkoja katutaiteelle, lisätä kaupungin taiteilija-apurahojen määrää sekä varmistaa niiden tasapuolinen jakautuminen eri taiteenaloille (Vasemmisto 2012, 4–5).

”Kaupunkitila kuuluu kaikille ja asukkailla on oltava oikeus jättää jälkensä siihen. Kaupungin tulee nähdä asukkaiden omaehtoinen toiminta rikkautena: lisää kaupunkiviljelyä ja laillisia paikkoja katutaiteelle! Tarvitaan julkista ei-kaupallista tilaa asukkaiden kohtaamiseen ja yhdessä tekemiseen. Helsingin vasemmisto haluaa enemmän ääntä ja tukea eri kaupunginosien asukaslähtöiselle kulttuurille ja antaa helsinkiläisille taiteilijoille nykyistä paremmat toimintaedellytykset.” (Vasemmisto 2012, 4.)

”Helsinki on kulttuurista, liikunnasta ja luonnosta tunnettu kaupunki. Tätä on kehitettävä edelleen ja taattava kaikille tasavertaiset mahdollisuudet nauttia niistä. Helsingin on tuettava osallistavaa ja kaupunkilaisten itse tekemää taidetta. Kulttuurihankkeita ja kirjastoja on tuettava ympäri kaupunkia. Erityisesti on tuettava projekteja ja työryhmiä, joissa ammattilaiset ja harrastajat yhdessä tuottavat kulttuuria.” (Vasemmisto 2017.)

Vuoden 2017 ohjelmassa puolue nostaa matalan kynnyksen kulttuuritarjonnan rinnalle myös itsensätyöllistäjien aseman kohentamisen muun muassa perustulolla sekä tukemalla toimitilojen hankintaa (Vasemmisto 2017). Asukaslähtöisen ja matalan kynnyksen kulttuuritarjonnan lisääminen, julkiset tilat sekä itsensätyöllistäjien aseman parantaminen ovat kaikki esimerkkejä yksilö- ja kulttuurikeskeisestä luovasta taloudesta. Vasemmiston vaaliohjelmissa puhuttiin kuitenkin yllättävän vähän työllisyydestä itsessään vaan tavoitteet painottuivat vahvasti yksilöiden sosiaalisen hyvinvoinnin edistämiseen. Myöskään perinteisestä talouskäsitystä isoine tehtaineen ohjelmissa ei mainita. Sen sijaan ohjelmissa keskityttiin voimakkaasti yksilöiden sosiaalisen hyvinvoinnin edistämiseen. Ohjelmien

perusteella talous ja hyvinvointi nähdään kumpuavan yksilöiden luovuudesta, joka synnyttää ympärilleen kulttuuria ja taloudellista toimintaa.

6.4.2. Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta

Neljästä suurimmasta puolueesta Vasemmistoliitto oli kokoomuksen ohella ainoa, joka teki valtuuston yleiskaavakokouksessa muutosesityksen. Kokoomuksen konservatiivisen siiven tavoitteena oli suojella Malmin lentokenttäalue pääasiassa liikenteellisistä syistä, kun puolestaan Vasemmistoliiton tavoitteena oli poistaa kaavassa osoitettu rakentaminen Keskuspuiston reuna-alueelle. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 A.) Vasemmisto perusteli ryhmäpuheenvuorossaan Keskuspuiston suojelemista sen luonto- ja kulttuuriarvoilla. Paavo Arhinmäki (vas.) sanoi ryhmäpuheenvuorossa kaavaehdotuksen nakertavan yli satavuotisen puiston metsäverkostoa ja virkistyskäyttöä vaarallisen paljon, sillä Keskuspuisto on monelle kaupunkilaiselle henkireikä. Arhinmäki profiloikin vasemmistoliiton vahvaksi luonnon ja luonnon monimuotoisuuden puolustajaksi, joka suojelee jokaisen ihmisen oikeutta lähiluontoon. (KV 18/26.10.2016 B.)

Samanlainen tematiikka toistuu myös muissa vasemmiston valtuutettujen puheenvuoroissa. Esimerkiksi Zahra Adbulla (vas.) sanoo Keskuspuiston olevan Helsingille bränditekijä, joka on kaikille helsinkiläisille tärkeä luontokohde. Anna Vuorijoki (vas.) puolestaan näkee kaupungin tehtäväksi suojella luonnonmukaisia metsäalueita, ja myös riittäviä puistoalueita on jätettävä kaikkien kaupunkilaisten nautinnoksi. Myös valtuutettu Sirpa Puhakka (vas.) korostaa, että vasemmistossa pidetään huolta kaupungin viher- ja virkistysalueiden suojelemisesta. (KV 18/26.10.2016 B.) Vasemmiston valtuutettujen useissa puheenvuoroissa tulee esille huoli luontoalueiden tulevaisuudesta ja ihmisten mahdollisuudesta nauttia lähiluonnosta.

Havainto on mielenkiintoinen, sillä yleiskaavakeskustelussa puolueen painopistealue ympäristöön on eri kuin vaaliohjelmista voi ymmärtää. Ohjelmien perusteella puolue asettui lähelle vihreätä puoluetta vaatien kunnianhimoisia päästövähennystavoitteita sekä kävelyn ja pyöräilyn voimakasta priorisoimista. Sen sijaan yleiskaavakeskustelussa korostuivat joukkoliikenne ja luontoalueiden suojeleminen. Luontoalueiden säilyttäminen olivat esillä vaaliohjelmisakin, mutta valtuuston keskustelussa luonnonsuojelu sekä viher- ja virkistysalueiden turvaaminen korostuvat voimakkaasti.

Päästövähennystavoitteet ja ekologiset ratkaisut jäävät sen sijaan huomattavasti pienemmälle huomiolle.

Vasemmiston toinen tärkeä teema yleiskaavassa on kohtuuhintaisen asuntotuotannon varmistaminen, mikä nousee esille myös vaaliohjelmissa. Ohjelmissa vasemmisto tavoittelee oikeudenmukaisen kaupungin mukaisesti tasa-arvoisesta, diversiteettistä ja kaupunkilaisia osallistavaa sekä kuuntelevaa kaupunkia. Vasemmiston suhtautuminen oikeudenmukaisen kaupungin piirteisiin on kuitenkin erilainen kuin esimerkiksi SDP:n, joka puheenvuoroissa painottuivat yleisesti kohtuuhintaisen asumisen varmistaminen. Vasemmistoliiton valtuutetut vaativat kohtuuhintaisen asumisen varmistamiseksi paljon yksityiskohtaisempia tekoja.

Monissa puheenvuoroissa nousee huoli vuokra-asuntotuotannon riittävydestä. Esimerkiksi valtuutettu Malin (vas.) nostaa huolen vuokranmaksuvaikeuksista ja Adbulla (vas.) sen, miten kahden tai kolmenkaan työn tekeminen ei välttämättä riitä kattamaan kaikkia asumiskuluja. Hän myös mainitsee omakohtaisen esimerkin siitä, miten kättilön ammatilla voi olla vaikea tulla toimeen Helsingissä. Myös Arhinmäki (vas.) nostaa asumisen kalleuden esille puolueen ryhmäpuheenvuorossa, jossa hän sanoo ihmisten tuloista puolet menevän asumiskustannuksiin. Lisäksi hän nostaa epäilykset siitä, ettei lisärakentaminen välttämättä takaa kohtuuhintaisia asuntoja vaan siihen tarvitaan asuntopolitiikan muutos, johon vasemmisto on ehdottanut kaupungin vuokra-asuntotuotannon lisäämistä. (KV 18/26.10.2016 B.)

Vasemmisto lähestyy vaaliohjelmien tapaan kohtuuhintaisen asumisen ja tätä kautta oikeudenmukaisen kaupungin käsitettä vuokra-asuntojen näkökulmasta. Karkeasti yleistäen vuokra-asunnoissa voidaan ajatella asuvan vähävaraisia tai pienipalkkaisia. Vasemmistolle oikeudenmukainen kaupunki tarkoittaakin ennen kaikkea pienituloisten huomioimista, kun SDP:lle puheenvuorot olivat suunnattu enemmän keskiluokkaisille työläisille. Vasemmiston linjaan viittaavat esimerkiksi valtuutettu Malinin (vas.) puheenvuoro maksuhäiriömerkkinnoista ja vuokranmaksuhäiriöistä.

Toinen oikeudenmukaisen kaupungin tematiikkaan löytyvä piirre yleiskaavaa koskevissa keskusteluissa on vasemmiston huoli yleiskaavaprosessin riittävästä kaupunkilaisten osallistamisesta, vaikkakaan se ei ole yhtä isosti tapetilla kuin huoli pienituloisten pärjäämisestä asunomarkkinoilla. Esimerkiksi valtuutettu Sami Muttilainen (vas.) kritisoi menettelyä, jolla Malmin lentokentän tulevaisuudessa ohitettiin kaupunkilaisten adressi ja mielipiteet (KV 18/26.10.2016 B). Myös tämä puoltaa näkemystä oikeudenmukaisen kaupungin piirteistä. Vasemmisto näkee yleiskaavan toteuttavan

pääasiassa puolueen asuntotuotannollisia tavoitteita, vaikka toivookin julkiselta vallalta tiukempaa ohjausta asuntomarkkinoissa ja -tuotannossa.

Yleiskaavakeskustelun puheenvuoroissa nousee vasemmiston edustajilta yllättävän vähän esille talous- tai työllisyyspolitiikkaan liittyviä puheenvuoroja. Tämän voi tulkita yleisenä tyytyväisyytenä kaavan elinkeinopoliittisiin keinoihin, vaikka yleiskaavan lähestymiskulma talouteen on erilainen kuin vasemmiston vaaliohjelmissa. Yleinen tyytyväisyys voidaan havaita esimerkiksi Arhinmäen (vas.) ryhmäpuheenvuorossa, jossa hän mainitsee kaavan yleisten periaatteiden olevan hyviä, sillä se luo työpaikkoja ja mahdollistaa kasvun (KV 18/26.10.2016). Muuten vasemmistoliiton puheenvuorot keskittyvät joko kohtuuhintaisen asumistuotannon turvaamiseen tai kaavan ympäristökysymyksiin.

Ainoastaan valtuutettu Muttilainen (vas.) vaatii puheenvuorossaan lisää pienteollisuustyöpaikkoja Helsinkiin eikä ainoastaan toimistoja, mikä hänen mukaansa vaatisi uusia työalueita. Myös Adbulla (vas.) suhtautuu kriittisesti toimistotonttien suureen varausmäärään, sillä hänen mukaansa tyhjiä toimistotiloja löytyy jo nyt kaupungista. (KV 18/26.10.2016.) Puheenvuorot eivät kuitenkaan synnytä muutos- tai ponsiesityksiä liittyen kaavan työ- ja talouslinjauksiin. Lisäksi puolue äänestää yhtenäisesti Rastilan leirintäalueen tulevaisuudesta kaavaehdotuksen mukaisesti, vaikka alueen puolustajat pitivät sitä elinkeinopoliittisesti merkittävänä alueena.

Talousnäkökulmaltaan Vasemmistoliiton edustajien puheenvuorot yleiskaavakeskustelussa eroavat puolueen vaaliohjelmien tavoitteista, joissa keskiössä olivat yksilöiden mahdollisuudet käyttää ja tuottaa kulttuuria sekä luovuutta. Valtuuston keskustelussa näitä piirteitä ei kuitenkaan ilmennyt. Sen sijaan Muttilaisen (vas.) ja Adbullan (vas.) veivät puoluetta enemmän perinteisen talouskäsitteiden suuntaan. Erityisesti Muttilaisen puheenvuoro pienteollisuusalueista eroaa vaaliohjelmien linjauksista. Kyseessä on kuitenkin ainoastaan yhden valtuutetun mielipide, minkä takia suuria johtopäätöksiä puolueen talous- ja työllisyyslinjan muutoksesta ei voida tehdä.

6.5. Perussuomalaiset

6.5.1. Vaaliohjelmien analyysi

Perussuomalaiset ovat analysoitavista puolueista ainoa, jolla ei ollut vuoden 2012 vaaleissa omaa paikallispoliittista ohjelmaansa vaan vaaleihin lähdettiin puolueen valtakunnallisella kunnallisvaaliohjelmalla. Syynä menettelylle voi olla valtuustoryhmän pieni koko, sillä Perussuomalaiset sai vielä vuoden 2008 kunnallisvaaleissa ainoastaan 5,3 prosentin kannatuksen. Myös perussuomalaisten yllätyksellisen suuri vaalivoitto vuoden 2011 eduskuntavaaleissa saattoi vaikuttaa kuntavaalien valmisteluun. Puolueorganisaation kehitys ja voimavarat eivät välttämättä ole pysyneet kannatuslukemien perässä. Vuoden 2017 kuntavaaleissa Helsingin perussuomalaisilla on muiden helsinkiläisten paikallispuolueiden tapaan oma vaaliohjelmansa.²⁰ Vuoden 2012 vaaliohjelmassa käsitelläänkin pääasiassa kuntien palvelurakenteen kehittämistä eikä niinkään kaupunkisuunnittelua. Ohjelmasta on kuitenkin löydettävissä kaupunkisuunnitteluun liittyviä ominaisuuksia ja periaatteita, jotka ovat hyödynnettävissä kaikissa suomalaisissa kunnissa.

Perussuomalaisten kannatus on pysynyt Helsingissä varsin maltillisena verrattuna valtakunnalliseen kannatukseen 2010-luvulla. Toki puolue oli suurin vaalivoittaja sekä vuoden 2008 (+ 3,7 prosenttiyksikköä) että 2012 (+ 4,1 prosenttiyksikköä) vaaleissa, mutta prosentuaalisesti sen kannatus oli pienempi kuin esimerkiksi Vasemmistoliiton kannatus. Puolue kohosi käytännössä nollakannatuksesta 5,3 prosenttiin vuoden 2008 vaaleissa ja jatkoi kasvuaan vuoden 2012 vaaleissa 9,4 prosenttiin. Vuoden 2017 vaaleissa näkyi puolueen hallitusvastuu eduskunnassa, minkä myötä puolue koki vaaleissa tappion ja jäi 6,7 % kannatukseen. (Liite 1.)

Perussuomalaisten laiha kannatus Helsingissä voidaan osittain selittää puolueen historialla. Puolueen tausta on Suomen Maaseudun Puolueessa (SMP), jonka ydinkannattajia olivat maaseudulla asuvat vähävaraiset ja kouluttamattomat ihmiset. Lisäksi puolue profiloitui vahvasti Helsingin herrojen ja poliittisen eliitin vastustajana. SMP:n Helsinki-vastaisuus näkyi puolueen kuntavaalituloksissa, sillä 1990 -luvulla sen kannatus Helsingissä oli alle yhden prosentin. (ks. esim. Mickelsson 2015, 164–165, 371.)

²⁰ Perussuomalaiset ovat tehneet harvakseltaan periaate- tai muita puolueen linjoihin vaikuttavia ohjelmia, mikä osaltaan voi selittää paikallisten vaaliohjelmien vähyyttä (Mickelsson 2015, 306).

SMP:n tausta vaikuttaa edelleen perussuomalaisten ohjelmiin. Vuonna 1992 hyväksytyssä periaateohjelmassa SMP julistautuu perustuslakiin, yksilönvapauteen, perusarvoihin ja perinteisiin nojaavaksi puolueeksi. Yksilönvapauden korostaminen näkyy ohjelman sosiaali- ja asuntopoliittikan vaatimuksissa, jossa on selviä viitteitä uusliberalistiseen ideologiaan. (ks. esim. Mickelsson 2015, 306.) Tämä yksilönoikeuksia ja -vapauksia korostava linja näkyy myös Helsingin perussuomalaisten vaaliohjelmien asuntopoliittisissa näkemyksissä.

Erityisesti vuoden 2012 valtakunnallinen kuntavaaliohjelma korostaa maanomistajan oikeuksia ja vapauksia. Ohjelmassa esimerkiksi korostetaan jokaisen oikeutta osallistua kunnan kehittämiseen, vaaditaan pakkolunastuksista käypää hintaa maanomistajille ja korvaukset lunastuksesta aiheutuvasta vahingosta sekä puolustetaan oikeutta rakentaa loma-asuntoja tai uudisrakentamista omistamalleen maalle. Lisäksi ohjelmassa puolustetaan haja-asutusalueita ja omakotitaloasumista, jonka pitää olla mahdollista pieni- ja keskituloiselle. (Perussuomalaiset 2012, 5, 19.)

”Jokaisen suomalaisen on oltava mahdollista omalla työllään kustantaa oma ja perheensä asuminen. Myös tavallisella ihmisellä tavallisessa työssä.” (Perussuomalaiset 2017, 3:2.)

Vuoden 2012 ohjelmassa on löydettävissä viitteitä myös oikeudenmukaisen kaupungin periaatteisiin, mutta ne ovat varsin ohuesti ohjelmassa. Pääasiassa ohjelma painottaa pienituloisten yhtäläisiä mahdollisuuksia asua kohtuuhintaisesti ja osallistua kunnan kehittämiseen (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 5, 12, 15, 19.) Vuoden 2017 ohjelmassa puolestaan oikeudenmukaisen kaupungin periaatteet näkyvät vuoden 2012 ohjelmaa enemmän, mutta tässäkin ohjelmassa yksilönvapauden suojeleminen on vahvasti läsnä (ks. esim. Perussuomalaiset 2017, 2:2–3). Lisäksi puolueen näkemys yhteiskunnallisesta diversiteetistä ja tasa-arvosta on varsin erilainen verrattuna muihin puolueisiin, sillä ohjelmat suhtautuvat kriittisesti maahanmuuttoon. Lisäksi vuoden 2017 ohjelma korostaa helsinkiläisyyttä vuokra-asuntojonojen purkamisessa sekä rakentaisi kontti- ja moduuliasuntoja asunnottomille (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 21; Perussuomalaiset 2017, 1:3–4, 2:2–3.)

”Hellitetään hirttoköyhtä kiinteistöverossa ja tonttivuokrissa. Pahimmillaan asunnon hinnasta liki 45 % veroja ja tämäkin päättyy vuokriin. Säännellään jatkossa kaupungin omistamien tahojen veroluonteisia kuluja, kuten energia- ja kaukolämpömaksuja. Kartellisoituneet toimijat laskuttavat taloyhtiöitä verottajan tavoin ja maksajalla ei ole mitään mahdollisuutta kilpailuttaa kuluja.” (Perussuomalaiset 2017, 3:2.)

Huolimatta siitä, että ohjelmissa nousee esille huoli pienituloisista, asunnottomuudesta ja kuntalaisten osallistamisesta, eivät ohjelman linjaukset täytä tyhjentävästi oikeudenmukaisen kaupungin periaatteita. Sen sijaan ohjelmien asuntopoliittikkaa ohjaa vahva yksilönvapauden ja -oikeuden tematiikka. Lisäksi

puolue suhtautuu avoimen kriittisesti yleishyödyllisen asuntotuotannon toimivuuteen, vaikka niiden alkuperäinen tarkoitus on tuottaa edullisia vuokra-asuntoja (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 20; Perussuomalaiset 2017, 3:3). Tämän takia puolueen asuntotuotannolliset linjaukset sopivat tutkielman uusliberalistisen ulottuvuuden periaatteisiin.

”Yksityismaata käytetään korvauksetta yleiseen virkistyskäyttöön V-kaavamääräyksellä, jolloin aiheutuvat vahingot ja maankäyttörajoitukset säilytetään yksin maanomistajan kontollee. - - Valtapuolueiden kaavoitus-, maankäyttö ja ympäristöpolitiikka on vuosikautia pyrkinyt yksityisen maankäytön rajoittamiseen monin eri tavoin. Esimerkkeinä tästä ovat EU-aloitteinen Natura 2000 – suojelu ja valtakunnalliset suojeluohjelmat. Monet kunnat ovat jatkaneet samansuuntaista politiikkaa muun muassa yleiskaavoituksessa, jossa varsinkin haja-asutusalueiden maanomistajien maankäyttöä on vaikeutettu.” (Perussuomalaiset 2012, 19.)

Myös talousnäkemyksiltään Perussuomalaiset erottuvat muista puolueista. Vaaliohjelmien perusteella puolue sijoittuu perinteisen talousnäkemyksen ulottuvuudelle, kun muut puolueet ovat omaksuneet luovan talouden erilaisia periaatteita. Perussuomalaiset puolestaan korostaa ohjelmissaan perinteisiä työpaikkoja ja yritysten toimintamahdollisuuksia. Erityisesti vuoden 2012 vaaliohjelma keskittyy yksinomaan yritysten ja työpaikkojen säilyttämiseen ja luomiseen. Vuoden 2017 vaaliohjelmassa luovan talouden periaatteet tunnustetaan ja mainitaan, että suomalaiset pystyvät kilpailemaan investoinneista ja lahjakkaasta työvoimasta ”ammattitaidolla, omaleimaisuudella, koulutuksella, ystävällisyydellä, rohkeudella sekä ripauksella luovaa hulluutta” (Perussuomalaiset 2017, 1:2).

Vaaliohjelmassa ei kuitenkaan määritellä tarkemmin kumpuaako luovuus ja luova talous yrityksistä, kulttuuripalveluista vaiko yksilöistä itsestään. Ohjelmassaan puolue korostaa yleisellä tasolla luovan talouden toimintaedellytyksien mahdollistamista, joka tarkoittaa perussuomalaisten mukaan normien ja lupabyrokratian purkamista sekä lisäämällä vapautta, joustavuutta ja kokeilevuutta. Puolue haluaa esimerkiksi purkaa esteitä, jotka estävät ihmisten ideoiden toteuttamisen. Ohjelmassa kuitenkin mainitaan, että on yhtä tärkeää varmistaa perinteisten alojen tulevaisuus, kuten pienteollisuusalueiden, kuin uudenlainen innovaatiotoiminta. Varsinkin yritysten toimintaolosuhteiden kohentaminen on ohjelman elinkeinopolitiikan keskiössä (Perussuomalaiset 2017, 1:3–4, 4:2–3.) Tältä osin vuoden 2017 vaaliohjelma on sekoitus luovan talouden ja perinteisen talouskäsitteiden periaatteita, joissa samaan aikaan halutaan mahdollistaa uudet innovaatiot yritysten, koulutusten ja ihmisten kautta, mutta turvata myös perinteinen pienteollisuus olemassaolo Helsingissä.

”Uudet ja parhaat ideat syntyvät kaupungeissa, ja näillä ideoilla menestyy koko Suomi, ei vain Helsinki. Helsingin tulee tarjota mahdollisuudet niin perinteisen yritystoiminnan kuin tulevaisuuden alojenkin harjoittamiseen. Työ on aina arvokasta, tapahtuu se sitten autokorjaamossa, telakalla tai digilaboratoriossa. - - Perinteiset alat tarvitsevat perinteisiä

asioita, kuten vaikkapa kaupungin pienteollisuusalueita. Näitä toimintaedellytyksiä ei saa ylioptimistisessa innovaativimmassa tuhota.” (Perussuomalaiset 2017, 1:3–4.)

Vuoden 2012 ohjelma ei puolestaan käsittele laisinkaan luovan talouden piirteitä. Esimerkiksi kulttuuripalveluita ohjelma lähestyy sosiaalipolitiikan näkökulmasta eikä näe niitä voimavarana taloudelle (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 14). Sen sijaan ohjelma korostaa voimakkaasti yritysten toimintamahdollisuuksien ja -olosuhteiden kehittämistä. Esimerkiksi tarjouskilpailut on laadittava siten, että paikallisilla yrityksillä on niihin mahdollisuus osallistua. Lisäksi kaavoituksen yksi tärkeimmistä tehtävistä on suojella nykyisiä ja luoda uusia työpaikkoja. (Perussuomalaiset 2012, 17.) Vuoden 2012 ohjelma käsittelee kunnan elinkeinopolitiikkaa vahvasti perinteisen talouskäsityksen näkökulmasta, minkä takia puolue sijoittuu vaaliohjelmien perusteella perinteisen talouskäsityksen ulottuvuudelle.

Ympäristönäkökulmaltaan Perussuomalaiset edustaa asuttavan kaupungin ristiriitaulottuvuutta, sillä puolue käsittelee vaaliohjelmassaan ympäristökysymyksiä osana sosiaalisia ja taloudellisia kysymyksiä. Lisäksi ohjelmien käsitys yksilönvapaudesta sopii asuttavan kaupungin periaatteisiin. Yleisellä tasolla puolue suhtautuu kriittisesti ympäristötavoitteisiin, ja esimerkiksi vuoden 2017 ohjelmassa Perussuomalaiset kieltäytyy ”osallistumasta aatteelliseen vastakkainasetteluun, autoilijoiden, pyöräilijöiden ja julkisen liikenteen käyttäjien välillä” (Perussuomalaiset 2017, 1:2). Kummassakin ohjelmassa puolustetaan yksityisautoilua, mikä osaltaan soveltuu asuttavan kaupungin individualistiseen lähestymistapaan sekä käsitykseen liikennetottumuksien hitaasta muutoksesta. Vuoden 2012 ohjelmassa vaaditaan myös valtion rahoitusta yksityisteiden kunnossapitoon ja dieserveron poistamista. (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 16, 19–20; Perussuomalaiset 2017, 1:2.)

”Nykyiset Helsingin hiili- ja kaasuvoimaloiden käyttöasteet ovat maailman huippua ja niiden päästöt ovat pienimpiä maailmassa. - - Ilmastomuutoksen mallilaskelmiin liittyy niin paljon epävarmuuksia, että niiden tuottamat väärät tulokset eivät voi olla järkevän päätöksenteon ja energiapolitiikan perusteina.” (Perussuomalaiset 2017, 5:2.)

Huolimatta siitä, että Perussuomalaiset suhtautuu kriittisesti ympäristötavoitteisiin ja ilmastonmuutoksen hillintään, on puolueen ohjelmista silti löydettävissä ympäristönsuojeluun liittyviä tavoitteita (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 20). Esimerkiksi vuoden 2017 vaaliohjelma peräänkuuluttaa virkistysalueiden ja Malmin lentokentän kaltaisten mittaamattoman arvokkaiden kulttuurikohteiden säilyttämistä (Perussuomalaiset 2017, 1:3). Näkökulma soveltuukin hyvin asuttavan kaupungin lähestymistapaan, jossa ympäristö nähdään tärkeänä osana kaupungin ja ihmisten hyvinvointia. Perussuomalaiset lähestyvät ympäristökysymyksiä ohjelmissaan samalla näkökulmalla, jossa ympäristön arvo mitataan siinä, tuottaako se ihmisille hyvinvointia.

”Tahtomme säilyttää kaupungin virkistysalueet ja Keskuspuiston rakentamattomina. Puihin verhoutuva, luonnonläheinen ja merellinen Helsinki kuvastaa suomalaisuutta, eikä maailmassa ole toista vastaavaa.” (Perussuomalaiset 2017, 1:3.)

”Suomen merialueen rannikon arvokalakannat ovat tuhoutumassa. Siika- ja lohikannat ovat niin heikossa kunnossa, että kalastajien määrä on pudonnut jo reilusti alle tuhannen. - - Vesistöjen tilaan ja kalakantojen hoitoon täytyy Perussuomalaisten mielestä viimeinkin kiinnittää huomiota.” (Perussuomalaiset 2012, 20.)

6.5.2. Analyysi yleiskaavan päätöksenteosta

Perussuomalaisia on puolueena kuvailtu populistipuolueeksi, jossa keskeistä on kansaan vetoaminen, politiikan toimintatapojen arvostelu ja eliittivastaisuus (ks. esim. Mickelsson 2015, 141, 321, 429). Puolueen tausta tulee esille myös yleiskaavakokouksen ryhmäpuheenvuorossa, jossa valtuutettu Mika Raatikainen (ps.) arvostelee kovin sanakääntein suurimpien valtuustoryhmien nokkamiehiä ja yleiskaavan päätöksentekoprosessia. Raatikaisen (ps.) mukaan yleiskaavan päätöksentekoprosessi ei ole toteuttanut demokratiaa, eikä kansan mielipiteellä ole väliä. Tällä hän viittaa erityisesti Malmin lentokentän suojeluun liittyvään adressiin ja kansalaisaloitteeseen. (KV18/26.10.2016 B.) Yleisesti ryhmäpuheenvuorossa tuodaan esille niukasti perussuomalaisten omia näkemyksiä yleiskaavasta vaan keskiössä on valtapuolueiden arvostelu.

Selkeimmät ryhmäpuheenvuoron kaupunkisuunnitteluun liittyvät kannanotot kohdistuvat kaavan liikenneratkaisuihin. Raatikainen arvostelee esimerkiksi kaupunkibulevardeja, jotka hänen mukaansa ehkäisevät ihmisten pääsyn kaupunkiin vaarantaen sujuvan liikenteen ja tuhoten arvokasta Keskuspuistoa. Lisäksi puheenvuorossa ihmetellään linjausta verkostokaupunkimaisesta rakenteesta ja kantakaupungin laajentamisesta, sillä Raatikaisen mielestä Helsingin kantakaupunki on jo rakennettu eikä sitä voida enää mihinkään laajentaa. (KV 18/26.10.2016 B.) Puheenvuoron perusteella puolue ei kannata kantakaupunkimaisten asuinalueiden lisärakentamista vaan asumistuotannon osoittamista sinne, missä on mahdollista rakentaa väljemmin. Raatikainen ehdottaakin lisärakentamista esimerkiksi Viikin pelloille ja Östersundiin, joissa hänen mukaansa on paljon tilaa uusille asuinalueille (KV 18/26.10.2016 B).

Muissa puolueen puheenvuoroissa ei keskitytty valtaeliitin arvosteleminen. Sen sijaan yksilökeskeinen näkökulma on vahvasti läsnä puheenvuoroissa. Esimerkiksi Helena Kantola (ps.) on huolissaan, rakennetaanko Helsingistä ”big city vai big city, jossa välitetään ihmisten hyvinvoinnista”. Hänen

mukaansa kaikessa rakentamisessa on huomioitava sen vaikutukset ihmisten hyvinvoinnille ja terveydelle. Myös valtuutettu Nina Huru (ps.) lähestyy kaavaa yksilön hyvinvoinnista, jossa painottuvat luonnonläheinen ympäristö, kohtuulliset asumiskustannukset sekä vaivaton liikkuminen lähiöstä toiseen. (KV 18/26.10.2016 B.) Puheenvuorot ovat linjassa puolueen vaaliohjelmien ympäristönäkökulmien kanssa, jotka painottuvat asuttavan kaupungin piirteiden mukaisesti sosiaalinen, taloudellinen ja ympäristöllinen hyvinvointi sekä yksilökeskeinen lähestyminen liikenne- ja ratkaisuihin. Tätä näkökulmaa lähestytään erityisesti Hurun ja Kantolan puheenvuoroissa yksilön sosiaalisesta, ympäristöllisestä ja taloudellisesta näkökulmasta.

Lisäksi asuttavan kaupungin näkökulmaa tukee Raatikaisen maininta liito-oravista, jotka hänen mukaansa ovat jälleen ilmestyneet ”taruista todellisuuteen”. Hänen mukaansa kaupunkia ei pidä suunnitella liito-oravien näkökulmasta vaan ihmisten. (KV 18/26.10.2016 B.) Tämä soveltuukin hyvin asuttavan kaupungin lähtökohtiin, jotka perustuvat ensisijaisesti ihmisen kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistämiseen ja kehittämiseen. Tässä luonto nähdään tärkeänä palasena taloudellisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin rinnalla, mutta ei muita tärkeämpänä.

Yksilökeskeinen näkökulma tulee esille myös Malmin lentokentän suojelemista koskevissa puheenvuoroissa. Raatikainen puolusti Malmin lentokenttää sen kulttuurihistoriallisen arvon takia, mutta esimerkiksi valtuutetut Huru (ps.) ja Seppo Kanerva (ps.) perustelivat Malmin lentokentän suojelemista turvallisuuden näkökulmasta. Nina Huru oli esimerkiksi huolissaan, heikkeneekö huoltovarmuus, jos Malmin lentokentästä luovutaan. (KV 18/26.10.2016 B.) Näkemys on varsin erilainen kuin esimerkiksi kokoomuksen, joka perusteli Malmin lentokentän suojelua ensisijaisesti taloudellisista näkökulmista. Perussuomalaisen turvallisuusnäkökulma tukee entisestään vahvemmin puolueen sijoittumista asuttavan kaupungin ulottuvuudelle, sillä turvallisuuden voidaan katsoa olevan yksi keskeinen ominaisuus asuttavan kaupungin ominaisuuksista.

Sen sijaan asumistuotannolliselta näkökulmaltaan puolueen puheenvuorot erkanevat osittain vaaliohjelmien linjauksista, joiden perusteella puolueen asuntotuotannollinen näkemys on lähellä tutkielman uusliberalistista näkökulmaa. Valtuuston puheenvuorot painottivat kuitenkin enemmän yksilöiden hyvinvointia kuin yksilöiden vastuita tai vapautta. Esimerkiksi Nina Huru (ps.) on huolissaan kaavan kyvystä ehkäistä sosiaalisten ongelmien kasautumista tai lähiöiden ghettoutumista sekä edistää maahanmuuttajien integroitumista yhteiskuntaan, yhteisöllisyyttä ja Helsingin kilpailukykyä (KV 18/26.10.2016 B). Hurun puheenvuoron perusteella puolue sijoittuukin lähemmäs oikeudenmukaisen kaupungin piirteitä. Tätä vahvistavat myös Hurun ponsiesitykset, joissa ehdotetaan

muun muassa yhteisöllisyyden edistämistä sekä kohtuuhintaisten vanhusten palveluasuntojen etsimistä kaavoituksen myöhemmissä vaiheissa. Perussuomalaiset myös kannattivat yhtenäisesti Hurun esityksiä. (KV 18/26.10.2016 A, 14, 29–30.)

Perussuomalaiset käyttivät valtuustossa muita puolueita vähemmän puheenvuoroja, mikä on osittain selitettävissä valtuustoryhmän muita pienemmällä koolla. Tästä huolimatta on mielenkiintoista, ettei puheenvuoroissa käsitelty juuri lainkaan talouteen tai työllisyyteen liittyviä näkemyksiä, vaikka esimerkiksi SDP:n ryhmäpuheenvuoron mukaan yleiskaava on talous- ja työllisyyspolitiikan kovaa ydintä. Vaaliohjelmien perusteella puolue hahmottaa talouskysymyksiä edelleen perinteisestä näkökulmasta, jossa painottuvat yrityksien ja tuotantotalouden rooli talouskasvun sekä työllisyyden moottorina.

Ainoa talouteen tai työllisyyteen liittyvä puheenvuoro on Helena Kantolan puhe, jossa hän ehdottaa Malmin lentokentän kehittämistä Helsinki Business Park -idean mukaisesti. Kantolan mukaan alueesta voisi kehittää monipuolinen kaupunginosa, jossa tuettaisiin lentoliikennetoimintaa ja muita elinkeinotoiminnan sektoreita. (KV 18/26.10.2016 B.) Business Park -aloitetta ei käydä puheenvuoroissa tarkasti läpi, mutta Kantolan puheenvuoroista saa käsityksen, että aluetta kehitettäisiin ensisijaisesti elinkeinoelämän ehdoilla. Tämä ajatus tukee puolueen vaaliohjelmien näkemystä perinteisestä talouskäsitelmästä, jossa keskiössä ovat uudet työ- ja yritysalueet. Puheenvuorojen vähäisyys aiheesta viestii myös siitä, että puolue on pääsääntöisesti valmis hyväksymään kaavan elinkeinopoliittiset toimet. Kaavassa elinkeinoelämää halutaan tukea ennen kaikkea yrityselämän lähtökohdista, mikä on voitu perussuomalaisissa todeta hyväksi lähestymistavaksi tukea myös perinteisiä yrityksiä.

7. JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1. Kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuudet

Tutkielmassa on tarkasteltu Helsingin viiden suurimman puolueen kaupunkisuunnitteluun liittyviä kantoja. Tavoitteena on ollut selvittää, minkälaisen käsityksen kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuudet antavat puolueiden tavoitteista, kun tarkastelukohteena ovat puolueiden kunnallisvaaliohjelmat ja Helsingin uuden yleiskaavan päätöksentekotilanne. Samalla olen tarkastellut, muuttuvatko puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvät kannat, kun vertailussa ovat vaaliohjelmien tavoitteet ja kaupunginvaltuuston puheenvuorot ja päätökset. Lähtökohta tutkimukselle on ollut Steve Lukesin (2005) valtateorian ensimmäinen valtaulottuvuus, jossa keskiössä ovat päätöksentekoa hallitsevat erilaiset konfliktit ja intressiristiriidat. Tässä tutkielmassa päätöksenteon konfliktimaisuutta ja intressiristiriitoja on tarkasteltu kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Lisäksi tutkielman lähtökohtana on toiminut Rauli Mickelssonin (2015) puoluekäsitys, jossa puolueet ymmärretään yhteiskunnallisten konfliktien ilmentäjinä, säilöjinä ja muuttajina. Lähtöoletuksen mukaan yhteiskunnallisten konfliktien pitäisi näkyä puolueiden kannoissa, tavoitteissa ja toiminnassa.

Tämä tutkielma on kiinnostunut kaupunkisuunnitteluun liittyvistä konflikteista ja siitä, miten ne näkyvät puolueiden tavoitteissa. Pohjana kaupunkisuunnittelun eri konfliktien hahmottamiselle olen käyttänyt Scott Campbellin (1996) suunnittelijan triangelia, joka ilmentää kaupunkisuunnitteluun liittyvien sosiaalisten ja tilallisten ominaisuuksien synnyttämiä konflikteja. Triangeli muodostuu taloudellisen kasvun, ympäristön suojelemisen sekä sosiaalisen oikeudenmukaisen tavoitteista, joiden välille syntyy intressiristiriitoja. Campbellin mukaan suunnittelijat ja päättäjät joutuvat jokaisessa suunnittelukohteessa tasapainoilemaan näiden intressiristiriitojen välillä. Tutkielmassa olen muodostanut analyysissa hyödynnettävät ristiriitaulottuvuudet itse pohjautuen Campbellin triangeliin ja siksi käyn ristiriitaulottuvuudet kertaalleen läpi johtopäätöksissä. Tämän on myös tarkoitus luoda pohjaa seuraavalle luvulle, jossa käsittelen johtopäätökseni puolueiden kaupunkisuunnittelun kannoista ja niiden muutoksista päätöksentekoprosessin aikana.

Campbellin triangelin mukaisesti tutkielman ristiriitaulottuvuudet perustuvat taloudelliselle, ympäristölliselle ja asuntotuotantoon liittyvälle ristiriitaulottuvuudelle. Tässä tutkielmassa asuntotuotannollinen ristiriitaulottuvuus on ilmentänyt Campbellin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tavoitetta, sillä erityisesti Pohjoismaissa asuminen on koettu osaksi yksilön sosiaalista oikeutta (ks.

esim. Häkli et al, 2015, 46). Jokainen ristiriitaulottuvuus sisältää omat ristiriitaulottuvuusakselistonsa, jotka edustavat ristiriitaulottuvuuden eri ilmentymiä ja ne pohjautuvat kaupunkisuunnittelun eri teorioihin.

Asuntotuotannollinen ristiriitaulottuvuus muodostuu uudesta urbanismista, oikeudenmukaisesta kaupungista ja uusliberalistisesta näkökulmasta. Uusi urbanismin näkökulma painottaa viihtyisyyden merkitystä osana yksilöiden ja yhteisöjen hyvinvointia. Näkökulman mukaan laadukas kaupunkikuva, persoonallinen asumisympäristö ja hyvät imagolliset tekijät ovat keskeisiä tekijöitä onnistuneessa asuntotuotannossa. (ks. esim. Helbrecht & Dirksmeier 2011; Cabrera & Najarian 2013; Grant 2006; Besel & Andreescu 2013.) Sen sijaan oikeudenmukainen kaupunki lähestyy asumista oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, jossa keskeisintä on asukkaiden runsas kuuleminen ja osallistaminen, sekoittunut asukasrakenne sekä asukkaiden tasapuolinen kohtelu. Lisäksi näkökulma suhtautuu kriittisesti yksityisen sektorin toimintaan, sillä yksityisen sektorin toiminnan ei nähdä palvelevan sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa olevia. (ks. esim. Fainstein 2000; Fainstein 2010.) Uusliberalistinen asuntotuotanto puolestaan tarkoittaa tässä yhteydessä omistamisoikeuden puolustamista ja vahvaa luottamusta markkinatalouden kykyyn tuottaa kustannustehokkaasti paras mahdollinen asuntokanta. Uusliberalistinen näkökulma kiinnittää myös ainoastaan vähän huomioita suunnittelun oikeudenmukaisuus- ja viihtyisyystekijöihin. (ks. esim. Brenner & Theodore 2002; Fainstein 2014.)

Talouteen liittyvät yhteiskunnalliset konfliktit ovat olleet hallitsevia länsimaisessa puoluejärjestelmässä. Näitä sosioekonomisia konflikteja on kuitenkin tarkasteltu pääasiassa kansallisen tason näkökulmasta, jossa keskeisenä kysymyksenä on ollut työläisten ja omistavan luokan väliset konfliktit. (ks. esim. Mickelsson 2015.) Kuntatasolla nämä kysymykset eivät kuitenkaan ole olleet yhtä hallitsevia. Sen sijaan globalisaation ja kaupungistumisen myötä keskeisimmiksi taloudellisiksi kysymyksiksi ovat muodostuneet kaupunkien kyky luoda otolliset olosuhteet yrityksille (ks. esim. Atkinson & Easthope 2009). Viime vuosikymmeninä kaupunkien yritystoimintaan on vaikuttanut kehittyneiden valtioiden taloudellinen ja sosiaalinen rakennemuutos, jossa uudeksi talouskasvun takaajaksi on noussut kyky ratkaista ongelmia ja luoda uusia ideoita. Keskeiseksi kysymykseksi kunnissa onkin noussut kyky luoda uudenlaisia olosuhteita yrityksille, joiden keskeisenä voimavarana on markkinoinnin, tiedon, taidon ja kulttuurin hyödyntäminen. (ks. esim. Florida 2003; Florida 2005; Healey 2004a.)

Taloudellisen ristiriitautottuvuuden näkökulmina ovat perinteinen talouskäsitys sekä luovan talouden kaksi erilaista näkemystä, joista toinen painottaa elinkeinoelämän olosuhteita ja toinen matalan kynnyksen yksilö ja kulttuuri olosuhteiden kehittämistä. Elinkeinoelämäkeskeisessä luovassa taloudessa keskeisintä on talouskasvu tavoittelu luomalla monipuolisia toimintatiloja luoville yrityksille (INTELI 2011; Jacob Trip & Romein 2014). Sen sijaan yksilö- ja kulttuurikeskeisessä luovassa taloudessa talouskasvun ajatellaan syntyvän luovien yksilöiden kautta, jotka tarvitsevat matalan kynnyksen kohtaamis- ja kulttuuripaikkoja. Tätä kautta mahdollistetaan erilaisten ideoiden ja taloudellisen toiminnan syntyminen, kun yksilöt pystyvät vapaasti verkostoitumaan ja toimimaan keskenään. (ks. esim. Smith & Warfield 2008; Hospers & Van Dalm 2005; INTELI 2011; Jacob Trip & Romein 2014.) Perinteinen talouskäsitys puolestaan nojaa työllistämiseen ja talouskasvussa suuryrityksien varaan, jotka toimivat alueellisina työllistäjinä. Lisäksi perinteisessä talouskäsitäksessä keskeisiä kysymyksiä ovat perinteiset sosioekonomiset konfliktit vasemmisto-oikeisto-akselilla (ks. esim. Mickelsson 2015.)

Tutkielman viimeinen ristiriitautottuvuus on liikenteeseen ja ympäristöön liittyvät konfliktit, jotka ovat kaupunkisuunnittelussa hallitsevia. Kaupunkien ympäristövaikutukset ovat myös olleet alkusysäys modernille kaupunkisuunnittelulle, kun teollistumisen aiheuttamiin sosiaalisiin, terveydellisiin ja ympäristöllisiin vaikutuksiin havahduttiin 1900-luvun alussa (ks. esim. Fainstein & DeFilippis 2015). Kaupunkisuunnittelun alkuperäiset tavoitteet ovat edelleen havaittavissa kaupunkisuunnittelukirjallisuudessa, jossa ympäristön huomioimista pidetään keskeisenä tekijänä onnistuneeseen kaupunkisuunnitteluun, mutta näkökulmat lähestyvät kaupunkien ympäristövaikutuksia eri tavoilla.

Asuttavan kaupungin lähtökohdat ovat taloudellisissa, sosiaalisissa ja ympäristöllisissä tavoitteissa, joissa yksilön hyvinvointi on keskiössä. Tähän liittyy myös tietty pragmaattisuus esimerkiksi liikennetottumuksien muutoksen osalta, joita ei asuttavan kaupungin näkökulmasta voida muuttaa liian radikaalisti taikka nopeasti. (ks. esim. Zanella et al. 2014; National Research Council 2002; Elliott 2008.) Ekokaupunki puolestaan edustaa ympäristönäkemyksiltään ehdottominta näkökulmaa, jossa keskiössä on ennen kaikkea kasvihuonepäästöjen vähentäminen. Kaikki kaupunkisuunnittelu pitäisi ekokaupungin mielestä tapahtua päästövähennyksien ehdoilla. (ks. esim. Ghorab & Shalaby 2016; Kenworthy 2006; Joss et al. 2013; Joss 2010.) Vihreä kaupunki puolestaan edustaa perinteisempää näkökulmaa, jossa keskeisintä on viheralueiden laaja säilyttäminen, joukkoliikenteen kehittäminen ja

pitkällä aikavälillä kasvihuonepäästöjen vähentäminen (ks. esim. Macdonald 2016; Ghorab & Shalaby 2016; Low et al. 2005; Norppa 2019).

Ristiriitaulottuvuuksien määrittely on ollut tutkielmassa merkittävässä roolissa, koska sen avulla olen pystynyt selvittämään puolueiden kantoja aineistosta. Se, ettei ristiriitaulottuvuuksia ole luotu aiemmin kuntakontekstiin, kertoo yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen painottumisesta kansallisten ja kansainvälisten konfliktien tutkimiseen (ks. esim. Mickelsson 2015; Chiasson et al. 2014). Kaupunkisuunnittelua on kuitenkin oleellista tutkia erilaisten näkyvien konfliktien kautta kolmesta erisyystä. Ensinnäkin kaupunkisuunnittelulla luodaan ja muokataan sekä nykyisten että tulevien asukkaiden identiteettiä, sillä Patsy Healeyn mukaan ihmiset luovat identiteettiään osittain fyysisten materiaalien, tilojen ja paikkojen kautta (ks. esim. Healey et al. 2003; Healey 2004b). Puolueille kaupunkisuunnittelu tarjoaa mahdollisuuden muokata kaupunkia oman kannattajakuntansa arvojen mukaisesti.

Toiseksi kaupunkisuunnittelun ristiriitaulottuvuuksien tutkiminen mahdollistaa paljastamaan yhteyksiä valtakunnan politiikkaan. Esimerkiksi Guy Chiasson, Mario Gauthier ja Caroline Andrew (2014) löysivät tutkimuksessaan yhteyden kuntavaalitulokseen ja kaupunkikohteiden politisoitumisen välillä. Tutkimuksen mukaan ehdokkaat ja puolueet, jotka käsittelivät kaupunkikohteita vaaleissa, menestyivät paremmin kuin ehdokkaat, jotka eivät tarttuneet politisoituneisiin kaupunkikohteisiin. Näin puolueiden valtakunnallinen kuntavaalitulos voidaan katsoa olevan osittain riippuvainen siitä, miten ehdokkaat osaavat hyödyntää paikallispoliittisia kysymyksiä vaaleissa. Lisäksi Mike Raco ja Jamie Kesten (2018) huomasivat tutkimuksessaan yhteiskunnallisen diversiteetin vaikutuksen valtakunnan politiikkaan. Esimerkkinä he käyttävät Brexit-äänestystä, jossa EU-myönteisintä oltiin paikoissa, joissa yhteiskunnallinen diversiteetti oltiin onnistuttu valjastamaan voimavaraksi onnistuneella kaupunkisuunnittelulla.

Kolmanneksi – ja viimeiseksi – puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä ristiriitaulottuvuuksia pitää tutkia, jotta ymmärtäisimme paremmin kuntatasolla vallitsevia konflikteja. Anni Kangas (2017) on esittänyt, että kuntatasolla yhteiskunnalliset konfliktit ovat pirstaleisemmat kuin kansallisella tai kansainvälisellä tasolla. Jos näitä pirstaloituneita konflikteja halutaan paljastaa, täytyy niitä myös tutkia. Ristiriitaulottuvuuksien avulla voidaan selvittää puolueiden kantoja paikallisiin konflikteihin. Erityisesti Pohjoismaissa, joissa kunnilla on itsehallinto-oikeus, puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyvien kantojen tutkiminen on poikkeuksellisen tärkeätä, sillä merkittävimmät kaupunkisuunnitteluun liittyvät linjaukset tehdään kunnissa.

7.2. Puolueiden tavoitteet kaupunkisuunnittelussa

Tutkielmassa on selvitetty kaupunkisuunnittelun ristiriitauttuvuuksien avulla puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä kantoja taloudellisesta, asuntotuotannollisesta ja ympäristöllisestä näkökulmasta. Kuntavaaliohjelmien ja yleiskaavan päätöksentekotilanteen perusteella puolueiden välillä on löydettävissä kaupunkisuunnitteluun liittyviä konflikteja, jotka jakavat puolueita tutkielman eri ristiriitauttuvuuksiin. Lisäksi puolueiden kannoissa oli havaittavissa eroavaisuuksia, kun vertailussa olivat kuntavaaliohjelmien tavoitteet ja yleiskaavan päätöksentekotilanne.

Asuntotuotantoon liittyvässä ristiriitauttuvuudessa puolueita jakoivat erityisesti asuntotuotannon oikeudenmukaisuuteen ja taloudelliseen kustannustehokkuuteen liittyvät kysymykset. Tutkimusaineiston perusteella vihreät, SDP ja Vasemmistoliitto kuuluvat oikeudenmukaisen kaupungin ulottuvuudelle, jossa keskeisiä tekijöitä ovat esimerkiksi vaatimus tasapuolisuudesta, asuntotuotannon ja asukkaiden diversiteetistä sekä kuntalaisten osallistamisesta ja kuulemisesta osana kaupunkisuunnittelua. Kaikki kolme puoluetta painottivat näitä ominaisuuksia sekä ohjelmissa että valtuuston yleiskaavakeskustelussa.

Erityisesti Vasemmistoliiton kannanotoista oli löydettävissä vahva oikeudenmukaisen kaupungin tematiikka. Puolueen mukaan kaupungin tehtävänä on tarjota edullisia asuntoja erilaisiin elämäntilanteisiin. Laadukkaita asuntoja pitää rakentaa niin pitkäaikaistyöttömille, opiskelijoille kuin yksin asuville. Lisäksi puolue vaatii, että kuntalaisia pitää osallistuttaa jo varhaisessa vaiheessa kaupunkisuunnittelun eri vaiheisiin. (ks. esim. Vasemmisto 2012, 1–2; Vasemmisto 2017.) Samat vaatimukset nousevat esille myös valtuustossa, jossa vaaditaan selkeämpiä tekoja kohtuuhintaisen asuntotuotannon varmistamiseksi. Puolueen edustajien mukaan pelkällä runsaalla lisärakentamisella ei voida varmistaa kohtuuhintaisten omistus- ja vuokra-asuntojen määrää kaupungissa vaan sen varmistamiseksi tarvitaan kaupungin ohjaustoimia. (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B.)

Vasemmistoliiton lähestymiskulma oikeudenmukaiseen kaupunkiin eroaa sekä SDP:stä että vihreistä. SDP lähestyy oikeudenmukaisen kaupungin tavoitetta huomattavasti enemmän työssäkäyvien näkökulmasta, kun Vasemmistoliitolla keskiössä ovat enemmän pienituloiset ja työttömät. SDP:n puheenvuoroissa kallis asuminen nähdään ensisijaisesti negatiivisena vaikutuksena työvoimakustannuksiin. (ks. esim. SDP 2012, 4, 9–10; SDP 2017, 5–6; KV 18/26.10.2016 B.) Sen sijaan vihreät lähestyvät aihetta oikeudenmukaisuuden yleisien periaatteiden kautta. Puolue puhuukin esimerkiksi asunnottomuuden poistamisesta, asukkaiden vahvemmassa osallistamisesta ja

asuinalueiden eriarvoisuuden ehkäisemisestä yleisellä tasolla erittelemättä liikaa tiettyjä ihmisryhmiä (ks. esim. Vihreät 2012, 1, 3; Vihreät 2017, 5–6).

Vihreiden ja SDP:n vuoden 2012 kuntavaaliohjelmista on kuitenkin löydettävissä myös joitakin uuden urbanismin piirteitä, mutta ne eivät tule yhtä vahvasti esille kuin oikeudenmukaisen kaupungin piirteet (ks. esim. SDP 2012, 9; Vihreät 2012, 1, 3). Yksittäisten uuden urbanismin piirteiden näkyminen ohjelmissa on kuitenkin voinut vaikuttaa puolueiden myönteiseen suhtautumiseen uutta yleiskaavaa kohtaan (ks. esim. KV 18/26.10.2016 B). Uudessa yleiskaavassa on asuntuotannon näkökulmasta paljon piirteitä, jotka voidaan yhdistää uuteen urbanismiin (ks. esim. Yleiskaavaseloste 2016, 20–21, 70–72, 137, 146–148, 184).

Sen sijaan kokoomus ja perussuomalaiset eroavat asuntuotannon ristiriitaisuudella muista puoleista. Vuoden 2012 kuntavaaliohjelmien mukaan sekä perussuomalaiset että kokoomus kuuluvat tutkielman uusliberalistiselle ristiriitaisuudelle, jossa keskeisinä piirteinä ovat voimakas taloudellinen näkökulma, markkinatalouteen nojautuminen sekä yksilönvapauksien ja oikeuksien puolustaminen. Erityisesti perussuomalaisten kuntavaaliohjelma puolustaa vahvasti yksilöiden oikeutta hyödyntää ja kehittää omistamaansa maata haluamallaan tavalla (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 5, 19). Kokoomuksella lähtökohta puolestaan on vastata kasvaneeseen kysyntään rakentamalla lisää asuntoja (ks. esim. Kokoomus 2012, 1). Vuoden 2012 ohjelmassa kokoomus luottaa siis markkinoiden kykyyn tuottaa kaupungille paras mahdollinen asuntokanta ja kohtuuhintaiset asumisratkaisut.

Perussuomalaisten ja kokoomuksen asuntuotantoon liittyvät kannat muuttuvat hieman vuoden 2017 ohjelmissa. Kokoomus painottaa ohjelmassaan markkinatalouden ohella asuinalueiden viihtyisyyttä, täydennysrakentamista ja persoonallisuutta, jotka ovat yhdistettävissä uuden urbanismin piirteisiin (ks. esim. Kokoomus 2017, 3). Ohjelmien välinen näkemusero on kulminoitavissa kaupunginvaltuuston kokoukseen, jossa kokoomuksen valtuustoryhmästä on eroteltavissa uusliberalistisia piirteitä kannattanut konservatiivinen siipi sekä yleiskaavan mukaisia toimia kannattanut uuden urbanismin siipi. Konservatiivisen siiven näkemykset tulevat hyvin esille esimerkiksi Malmin lentokentän tulevaisuutta käsittelevässä keskustelussa, jossa konservatiivinen siipi pitää yleiskaavan suunnitelmia rakentaa alueelle asuntoja taloudellisesti kannattamattomina ja haluaa tämän takia muuttaa kaavamerkintää. (KV 18/26.10.2016 B.)

Perussuomalaisten kohdalla on puolestaan löydettävissä oikeudenmukaisen kaupungin piirteitä sekä vuoden 2017 kuntavaaliohjelman että yleiskaavakeskustelun pohjalta. Puolueen käsitys

oikeudenmukaisesta kaupungista eroaa kuitenkin huomattavasti esimerkiksi Vasemmistoliiton käsityksestä, jossa painopiste on pienituloisissa ja työttömissä. Perussuomalaisen kohdalla vaaliohjelma painottaa helsinkiläisten asukkaiden oikeutta vuokra-asuntoon ja poistaisi asunnottomuutta kontti- ja moduuliasunnoilla, kun Vasemmistoliitto ja vihreät ratkaisisivat ongelman suuremmalla määrällä vuokra-asuntoja. Lähestymiskulma oikeudenmukaisuuteen on muutenkin edelleen vahvan yksilökeskeinen ja yksilön vapauksia korostava. (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 21; Perussuomalaiset 2017, 1:3–4, 2:2–3.) Yleiskaavakeskustelussa puolueen puheenvuorot kuitenkin eroavat vaaliohjelmista, sillä valtuustossa pidetyissä puheenvuoroissa on keskiössä entistä vahvemmin oikeudenmukaisen kaupungin mukaiset piirteet. Puheenvuoroissa ollaan huolissaan esimerkiksi maahanmuuttajien integroitumisesta, yhteisöllisyydestä, lähiöiden sosiaalisista ongelmista ja ikääntyneiden palveluasumisen riittävydestä (KV 18/26.10.2016 B).

Liikenteen ja ympäristön ristiriitaisuudessa puolueet pystytään jakamaan vaaliohjelmien perusteella kahteen koriin: vihreät ja Vasemmistoliitto kannattavat ekokaupungin mukaista kaupunkisuunnittelua, kun puolestaan kokoomus, Perussuomalaiset ja SDP puoltavat asuttavan kaupungin mukaisia piirteitä, joissa keskiössä ovat yksilön hyvinvointi sekä taloudellisen, ympäristöllisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin tasapaino. Yleiskaavakeskustelussa puolueet kuitenkin lähentyvät toisiaan ja puolueiden väliset erot pehmenevät.

Kriittisintä ympäristönäkemyksestä edustaa Perussuomalaiset, joka vaaliohjelmissaan esimerkiksi irtisanoutuu autoilijoiden, pyöräilijöiden ja julkisen liikenteen käyttäjien aatteellisesta vastakkainasettelusta sekä suhtautuu kriittisesti ympäristötavoitteisiin ja ilmastonmuutoksen hillintään (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 16, 19–20; Perussuomalaiset 2017, 1:2). Linja näkyi myös yleiskaavakeskustelussa, jossa puolue käsitteli yleiskaavan ympäristövaikutuksia ennen kaikkea yksilöiden hyvinvoinnin näkökulmasta (KV 18/26.10.2016 B). Vastakkaista näkemystä puolestaan edustavat vihreät ja Vasemmistoliitto, jotka vaativat ekokaupungin mukaisesti kunnianhimoisia tekoja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi Helsingissä. Lisäksi puolueet haluavat kehittää kävelyä, pyöräilyä ja ekologista joukkoliikennettä. (ks. esim. Vihreät 2012, 1; Vihreät 2017, 1–2, 4–5; Vasemmisto 2012, 7; Vasemmisto 2017.)

Yleiskaavan päätöksentekotilanteessa Vasemmistoliiton ja vihreiden puheenvuorot painottuivat kuitenkin vihreän kaupungin piirteisiin. Erityisesti Vasemmistoliitto halusi profiloitua valtuustonkokouksessa luonnon monimuotoisuuden ja viheralueiden puolustajina, mikä asetti vihreät hankalaan asemaan (KV 18/26.10.2016 B). Vasemmistoliiton kannanmuutosta voidaan pitää myös

yllättävänä, sillä vaaliohjelmien perusteella puolue sijoittui ekokaupungin ristiriitautuvuudelle. Muutos voi kertoa Vasemmistoliiton prioriteettimuutoksesta, jossa tärkeämpää on suojella kaupungin luontoarvoja kuin rakentaa ekokaupungin mukaisesti tiivistä yhteiskuntarakennetta. Kyseessä voi myös olla Vasemmistoliiton yritys kasvattaa poliittista kannatustaan vihreiden kustannuksella profiloitumalla Keskuspuiston ja tätä kautta luontoarvojen puolustajaksi.

Vihreät korostivat omissa puheenvuoroissaan, että käsittelyssä oleva yleiskaava on Helsingin historian ympäristöystävällisin, sillä se torjuu ilmastonmuutosta muuttamalla liikenneratkaisuja ja tiivistämällä kaupunkirakennetta. (KV 18/26.10.2016 B.) Huolimatta siitä, että vihreät puolustivat kaavaa sen positiivisilla ympäristövaikutuksilla, oli puolueelle haasteellista hyväksyä kaavan linjaukset, jotka kaventavat Keskuspuistoa ja Malmin ympäristöarvoja. Tämä näkyi vihreiden runsaina ponsiesityksinä, joista suurin osa koski kaavan luontovaikutuksia (KV 18/26.10.2016 A). Lisäksi vihreistä erottautui kahden valtuutetun siipi, joka puolsi voimakkaasti vihreän kaupungin piirteitä ja vaati esimerkiksi Keskuspuiston ja Malmin lentokentän suojelua niiden luontoarvojen takia (KV 18/26.10.2016 B). Tästä voidaan päätellä, että vihreissä on edelleen olemassa niin sanottu perinteistä vihreää kaupunkia kannattava kaupunkisuunnittelulinjaus, jonka päätehtävänä on suojella kaupungin luontoarvoja ja viheralueita. Suurin osa puolueesta näyttäisi kuitenkin vaaliohjelmien ja yleiskaavakeskustelun perusteella olevan ekokaupungin kannattajia, jossa keskiössä eivät ole pelkästään luontoarvot vaan myös kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet.

Kokoomuksen käyttäytyminen yleiskaavan päätöksentekotilanteessa ei eronnut puolueen vaaliohjelmien liikenne ja ympäristötavoitteista. Puolueen valtuutetut käyttivät puheenvuoroja ja kannattivat ehdotuksia, joissa puolustettiin monipuolista liikennettä, kuten ilmailua ja yksityisautoilua. Erityisesti kokoomuksen konservatiivinen siipi kyseenalaisti kaupunkibulevardien ja tiiviin kaupunkirakenteen hyödyllisyydet. (KV 18/26.10.2016 B.) Suurin osa kokoomuksen valtuustoryhmästä myös kannatti konservatiivisen siiven tekemiä ponsiehdotuksia (KV 18/26.10.2016 A).

Mielenkiintoinen huomio oli myös SDP:n kantojen muutos, kun vertailussa ovat puolueen puheenvuorot yleiskaavasta ja puolueen kuntavaaliohjelmat. Vaaliohjelmien perusteella puolue sijoittuu asuttavan kaupungin ulottuvuudelle, sillä niissä painottui taloudellisen, ympäristöllisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin tasapaino. Yleiskaavakeskustelussa SDP kuitenkin linjasi olevansa ympäristöpuolue, joka kannattaa tiivistä kaupunkirakennetta, kävely- ja joukkoliikenteen kehittämistä sekä riittävien viher- ja virkistysalueiden turvaamista. SDP:n valtuutetuissa oli myös ihmisiä, jotka

kannattivat Keskuspuiston säilyttämistä kokonaisuudessaan. (KV 18/26.10.2016 B.) Yleiskaavakeskustelun periaatteella puolue asemoituukin vihreän kaupungin ulottuvuudelle, sillä puolueen puheenvuoroissa painottuvat joukkoliikenteen ja viheralueiden puolustaminen. Ekokaupungin piirteitä puolue ei kuitenkaan täytä, sillä puolueen puheenvuoroissa tai ponsiesityksissä ei ilmene ekologisten ratkaisujen korostuminen.

Taloudellisella ristiriitaulottuvuudella puolueiden välistä hajontaa nähtiin kaikista vähiten. Yleisesti suurin osa puolueista näyttää omaksuneen luovan talouden toimintaperiaatteet. Jopa Perussuomalaisten vuoden 2017 vaaliohjelmassa on maininta ammattitaidon, koulutuksen, rohkeuden ja luovan hulluuden merkityksestä kilpailussa innovaatioista ja lahjakkaasta työvoimasta (ks. esim. Perussuomalaiset 2017, 1:2). Haasteeksi kuitenkin muodostui luovan talouden joustava ja lavea määritelmä. Tutkimuskirjallisuuden perusteella luovaa taloutta pystytään hyödyntämään todella joustavasti erilaisiin kuntakonteksteihin, mikä tekee luovan talouden periaatteista todella kirjavat. Tämä tutkielma pyrki selvittämään yksinkertaisesti sen, näkevätkö puolueet luovan talouden syntyvän ylhäältä alaspäin (elinkeinoelämäkeskeinen luova talous) vai spontaanisti alhaalta ylöspäin ihmisten kohtaamisten kautta (yksilö- ja kulttuurikeskeinen luova talous).

Käsiteltävistä puolueista kokoomus oli omaksunut luovan talouden periaatteet kaikista parhaiten ja se näki luovuuden syntyvän yritysten olosuhteita kohentamalla. Ristiriitaulottuvuuksilla kokoomus sijoittui sekä vaaliohjelmien että yleiskaavakeskustelun perusteella elinkeinoelämäkeskeiseen luovaan talouteen (ks. esim. Kokoomus 2012, 3; Kokoomus 2017, 4). Sen sijaan vihreät ja Vasemmistoliitto sijoittuivat vaaliohjelmien perusteella yksilö- ja kulttuurikeskeiselle luovan talouden ulottuvuudelle, mutta valtuuston yleiskaavakeskustelussa puolueet eivät nostaneet esille juuri lainkaan kaavan talous- ja työllisyysvaikutuksia (KV 18/26.10.2016 B). Tämä voi johtua puolueiden yleisestä tyytyväisyydestä kaavan toimenpiteisiin kohentaa luovan talouden olosuhteita, vaikka uusi yleiskaava lähestyy luovaa taloutta ensisijaisesti yritysten näkökulmasta. Puolueiden vähäiset kommentit voivat kertoa myös poliittisesta sovusta, jonka myötä kokoomus on saanut kaavaan elinkeinopoliittisia tavoitteitaan ja vihreät sekä Vasemmistoliitto ympäristötavoitteitaan.

Perinteistä talousnäkemystä edustaa Perussuomalaiset, joka vaaliohjelmissaan ja yleiskaavakeskustelussa näkee kaupunkisuunnittelun yhtenä tärkeimpänä tehtävänä varmistaa paikallisten yritysten toimintaolosuhteet, jotka puolueen mukaan toimivat merkittävänä alueellisina työllistäjinä. Vaaliohjelmissa muun muassa puolustetaan pienyrityksiä, pienteollisuusalueita, autokorjaamoita ja telakoita. (ks. esim. Perussuomalaiset 2012, 17; Perussuomalaiset 2017, 1:3–4, 4:2–

3.) Myös yleiskaavakeskustelussa puolue esittää, että Malmin lentokenttäaluetta kehitettäisiin asuntoalueen sijasta monipuolisena yritysalueena, jota kehitettäisiin ensisijaisesti elinkeinoelämän ehdoilla (KV 18/26.10.2016 B). Perussuomalaisten asemoituminen pienyrittäjien ja perinteisten työpaikkojen puolustajaksi on todennäköisesti tietoinen retorinen valinta, jolla puolue asemoituu haastamaan perinteisiä vasemmistopuolueita työläisten äänistä ja kokoomusta yrittäjien äänistä.

Perussuomalaisten retoriikka asettuu mielenkiintoiseen valoon, kun tarkastellaan SDP:n talouslinjauksia kaupunkisuunnittelussa. Vaaliohjelmien perusteella puolue sijoittuu yleisesti luovan luokan ulottuvuudelle, sillä se ottaa tasapainoisesti huomioon sekä yksilö- ja kulttuurikeskeiseen että elinkeinoelämäkeskeiseen luovaan talouteen sopivia piirteitä (ks. esim. SDP 2012, 12; SDP 2017, 7). Sen sijaan yleiskaavakeskustelun puheenvuoroissa puolue asemoituu perinteisen talousnäkemyksen ulottuvuudelle, sillä puolue keskittyy puheenvuoroissaan perinteisten työpaikka-alueiden merkitykseen osana kaupungin työllisyysratkaisuja. Puolue esimerkiksi iloitsee, ettei vanhoja tuotantotehdasalueita Helsingissä supisteta yleiskaavassa. (KV 18/26.10.2016 B.) Valtuustokokouksen puheenvuorot ovat kuitenkin ristiriidassa vaaliohjelmien tavoitteiden kanssa, joissa ei käsitellä perinteisten työpaikka-alueiden merkitystä osana kaupungin elinkeino- työllisyysrakenteita. SDP:n kannanotot perinteisten työpaikkojen puolesta voivatkin kertoa puolueen vahvasta tahdosta edelleen profiloitua perinteiseksi työväenpuolueeksi.

Yleisellä tasolla tarkasteltuna puolueiden kannat eivät radikaalisti muuttuneet vaaliohjelmien tavoitteista ja yleiskaavan päätöksenteon välillä. Puolueet pystyivät perustelevaan suurimman osan yleiskaavan näkemyksistä omien tavoitteidensa ja linjauksiensa mukaisesti. Kaikilla puolueilla oli kuitenkin ristiriitailottuvuuksia, joissa tapahtui linjamuutoksia. Useimmilla puolueilla linjamuutokset eivät kuitenkaan olleet merkittäviä vaan ennemminkin painotuserojen muutoksia. Lisäksi puolueiden sisällä oli huomattavissa eroavaisuuksia, joista merkittävimmät olivat kokoomuksen konservatiivinen siipi ja vihreiden vihreätä kaupunkia puolustanut siipi. Tutkielman ristiriitailottuvuuksien avulla pystyttiin selvittämään puolueiden kantoja kaupunkisuunnittelussa, minkä lisäksi puolueiden välillä havaittiin eroavaisuuksia. Tutkielman ristiriitailottuvuuksia on myös mahdollista hyödyntää jatkossa toisessa kuntakontekstissa.

7.3. Puolueet kaupunkien muokkaajina

Yksi tutkielman innoittajista on ollut Patsy Healeyn huomio siitä, että paikka vaikuttaa ihmisten identiteettiin (ks. esim. Healey 2003; Healey 2004b). Tätä kautta paikan fyysiset, sosiaaliset ja tilalliset ominaisuudet vaikuttavat ihmisten poliittiseen käyttäytymiseen, sillä ympäristöllä on todettu olevan vaikutusta ihmisten poliittiseen osallistumiseen (ks. esim. Rose & McAllister 1990). Tutkielmassa paikka on puolestaan tulkittu alati muuttuvaksi kokonaisuudeksi, jota muokataan kaupunkisuunnittelulla eri intressien ohjaamana. Näitä intressejä ilmentävät ja tuottavat puolueet, jotka tutkielmassa on ymmärretty merkittävinä paikan muokkaajina. Nämä olivat lähtökohdat, joista lähdin selvittämään puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä tavoitteita, ja tätä kautta ymmärtää paremmin sitä, minkälaiseen ympäristöön puolueet itse ja heidän kannattajansa identifioituvat.

Toinen tutkielman innoittajista on ollut kansainvälinen ilmiö kaupungistumisesta, joka on nähdäkseni muokannut voimakkaasti paikallista, kansallista ja kansainvälistä pelikenttää. Esimerkiksi Anni Kangas (2017) on artikkelissaan käsitellyt kaupunkien roolia kansainvälisen politiikan areenoilla. Kaupungistumisesta ei nimestään huolimatta ole pelkästään kyse kaupunkien vaan myös yksittäisten alueiden vaikutusvallan kasvusta. Richard Florida (2005) käyttää esimerkkinä Piilaaksoa, joka on alueellinen teknologian ja talouden keskittymä San Franciscon kaupungissa. Toinen esimerkki on Lontoo City, joka on hallinnollisesti itsenäinen alue Lontoon kantakaupungissa ja finanssikeskuksen sydämessä. Britannian EU-eron myötä Lontoo City tekee aikaisempaa aktiivisempaa kansainvälistä yhteistyötä muiden kansainvälisten kaupunkien, kuten Helsingin, kanssa. (HS 2019.)

Kaupungistumisen ja globalisaation kiihtyessä onkin todennäköistä, että yksittäiset alueet nousevat entistä merkittävämpään asemaan paitsi maan sisäpolitiikassa myös kansainvälisen politiikan areenoilla, kun kaupunkien kansainvälinen yhteistyö syvenee. Lisäksi mielenkiintoista on seurata, nouseeko kansainvälisten kaupunkien ja kansallisvaltioiden välille intressiristiriitoja. On tulevaisuuden suuntaus mikä tahansa, on poliittisilla puolueilla keskeinen asema siinä, miten kaupungit kehittyvät ja kasvavat, ja minkälaisen aseman yksittäiset kaupungit saavat kansallisen ja kansainvälisen politiikan areenoilla.

Kolmas merkittävä syy tutkielman tekemiseen oli mielenkiinto tutkia puolueiden kantoja ja tapaa käsitellä kaupunkisuunnittelua, sillä puolueiden kaupunkisuunnitteluun liittyviä tavoitteita on tutkittu ainoastaan vähän, vaikka kaupunkisuunnittelulla pystytään vaikuttamaan ympäristöön ja tätä kautta ihmisten poliittiseen käyttäytymiseen. Esimerkiksi Guy Chiasson, Mario Gauthier ja Caroline Andrew

(2014) ovat tutkimuksessaan löytäneet viitteitä siitä, että poliittisten puolueiden ja ehdokkaiden kaupunkikohteisiin liittyvillä kannoilla on merkitystä ihmisten äänestyskäyttäytymiseen. Lisäksi Bent Flyvbjergin (1998) tutkimus on osoittanut, että poliittisilla toimijoilla on merkittäviä intressejä vaikuttaa kaupunkisuunnittelukohteisiin.

Paikallispoliittisten toimijoiden käyttäytymiseen ja kantoihin on myös syytä kiinnittää tulevaisuudessa enenevissä määrin huomiota, sillä on todennäköistä, että tulevaisuudessa Suomi jaetaan maakuntiin tai muihin vastaaviin suurempiin aluekokonaisuuksiin (ks. esim. HS 2019; Hallitusohjelma 2019–2023). Suuremmat hallinnolliset alueyksiköt, jotka mahdollisesti valittaisiin vaaleilla, kasvattavat aluekeskittymien merkitystä alueellisten palveluiden ja talouskasvun tuottajina. Se, minkälaisen roolin aluekeskittymät ottavat tai miten aluekeskittymiä tulevaisuudessa kehitetään, riippuu pitkälti poliittisista puolueista. Merkittäviä taloudellisten, sosiaalisten ja hallinnollisten toimintojen aluekeskittymiä voivat tulevaisuudessa olla esimerkiksi Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Seinäjoki ja Jyväskylä, joiden kehitykseen ja asemoitumiseen kansallisilla ja kansainvälisillä areenoilla kannattaa kiinnittää erityistä mielenkiintoa. Näiden kaupunkien poliittiset voimasuhteet vaikuttavat tulevaisuudessa myös nykyistä voimakkaammin kansalliseen politiikkaan.

Viimeiseksi haluan nostaa esille länsimaisten yhteiskuntien taloudellisen rakennemuutoksen syyksi, sille miksi kaupunkisuunnittelua on oleellista tutkia useasta eri näkökulmasta. Richard Florida (2005) on esittänyt väitteen, jonka mukaan alueiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehittymiseen vaikuttaa niiden kyky luoda olosuhteet, jotka houkuttelevat alueelle luovia aloja ja korkeasti koulutettuja ihmisiä. Näitä alueita yhdistävät kyky hyödyntää teknologiaa sekä suvaitsevainen ja monikulttuurillinen ilmapiiri. Floridan väitteessä on siinä mielessä perää, että tuotanto- ja jalostusteollisuus siirtyy entistä enemmän teknologian ja tekoälyn hoidettavaksi, jolloin kaupunkien luomat olosuhteet ihmisten väliselle kanssakäymiselle korostuu. Samalla korostuu kaupunkisuunnittelun tarve luoda houkuttelevuustekijöitä, joilla kaupunkeihin saataisiin sekä luovan alan yrityksiä että työntekijöitä.

Samalla kaupunkisuunnittelun rooli korostuu, kun kaupunkien fyysisten, sosiaalisten ja tilallisten olosuhteiden kehittämisen tärkeys korostuu osana kaupungin houkuttelevuustekijöitä. Kaupunkisuunnitteluun osallistuu aina useita eri toimijoita, mutta loppukädessä poliittiset puolueet ja kaupunkisuunnitteluun vaikuttavat ideologiat ohjaavat kaupunkien kehitystä ja suunnittelua. Kaupunkien merkityksen ja vaikutusvallan kasvaessa on entistä tärkeämpää tutkia myös paikallispoliittisten toimijoiden näkemyksiä kaupunkien ja alueiden kehittämisestä sekä niitä konflikteja, joita kaupunkisuunnittelu pitää sisällään.

LÄHTEET

PRIMÄÄRIAINEISTO

Kokoomus (2017), *Helsinki yhteinen kotimme*.

Kokoomus (2012), *Helsingin Kokoomuksen tavoitteena: hausempi, turvallisempi ja toimivampi Helsinki*.

KV 18/26.10.2016 A, §272 Helsingin uuden yleiskaavan – Kaupunkikaavan hyväksyminen. Pöytäkirja. Saatavilla: <https://datapumppu.helsinkikanava.fi/archive/hel-2015-012598/fi/pdf/asia-2016-10-26-8.pdf>

KV 18/26.10.2016 B, Kaupunginvaltuuston kokous 18/26.10.2016. Saatavilla: <https://www.helsinkikanava.fi/kanava/fi/videot/video?id=3121>. [Yleiskaavaa käsitellään aikavälillä 06:35–7:08:20].

Perussuomalaiset (2017), *Perussuomalainen Helsinki*.

Perussuomalaiset (2012), *Kunnallisvaaliohjelma 2012*.

SDP (2017), *Anna ääni kaupungille!*

SDP (2012), *Hyvä elämä Helsingissä. Stadin Demareiden tavoitteita kuntavaalikaudella 2013–2016*.

Vasemmisto (2017), *Kuntavaalit 2017*. Saatavilla: <http://helsinki.vasemmisto.fi/vaalikarjet/>.

Vasemmisto (2012), *Helsingin vasemmiston kunnallisvaaliohjelma 2012. Vasemmiston Helsinki on asukkaiden kaupunki*

Vihreät (2017), *Helsingin vihreiden kuntavaaliohjelma 2017–2021*. Saatavilla: <http://www.helsinginvihreat.fi/politiikka/arvot/vaaliohjelma/>.

Vihreät (2012), *Vihreä kaupunki on lähellä – Kunnallisvaaliohjelma 2012*. Saatavilla: <http://www.helsinginvihreat.fi/politiikka/arvot/>.

Yleiskaavaseloste (2016), *Helsingin yleiskaavaselostus. Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

SEKUNDÄÄRIAINEISTO

Aitken, M. (2010), ‘A three-dimensional view of public participation in Scottish land-use planning: Empowerment or social control?’, *Planning Theory* 9, 248–64.

Alexander, C. (1966), ‘A city is not a tree’, *Design* 206, 1–17.

Allen, S. J. (2008), *Social Economy of the Metropolis: Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*. New York: Oxford University Press.

- Anttiroiko, A.-V. (2014), 'Creative city policy in the context of urban asymmetry', *Local Economy* 29, 854–67.
- Anttonen, K. (2007), *Piiloutuva politiikka: Ympäristökysymysten hallintaa kolmessa kaupungissa*. Tampereen yliopisto.
- Ascher, F. (2004), 'METAPOLIS A THIRD MODERN URBAN REVOLUTION CHANGES IN URBAN SCALE AND SHAPE IN FRANCE', teoksessa Bölling, L.; Sieverts, T., ed. *Mitten am Rand Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur Regionalen Stadtlandschaft Band I*, Wuppertal: Werlag Müller.
- Atkinson, R. & Easthope, H. (2009), 'The consequences of the creative class: The pursuit of creativity strategies in Australia's cities', *International Journal of Urban and Regional Research* 33, 64–79.
- Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (2017), *Kansalaiset kaupunkia kehittämässä*. Tampere: Tampere University Press.
- Batty, M. (2008), 'The size, scale, and shape of cities', *Science* 319, 769–71.
- Bell, M. & Hietala, M. (2017), *Helsinki: Finland's innovative capital*. 2nd revise., Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Besel, K. & Andreescu, V. (2013), *Back to the Future: New Urbanism and the Rise of Neotraditionalism in Urban Planning*. University Press of America, Inc.
- Brenner, N. & Theodore, N. (2002), 'Preface: From the New Localism to the Spaces of Neoliberalism', *Antipode* 34, 341–7.
- Broersma, K. (2015), 'What makes a Smart City Smart?', *Royal Haskoning DHV* 1.6., 1–3.
- Cabrera, J. F. & Najarian, J. C. (2013), 'Can New Urbanism Create Diverse Communities?', *Journal of Planning Education and Research* 33, 427–41.
- Campbell, S. (1996), 'Green cities , Growing cities , Just cities?: Urban planning and the Contradictions of Sustainable Development', *Journal of American Planning Association* 62, 1–30.
- Caprotti, F. (2014), 'Eco-urbanism and the eco-city, or, denying the right to the city?', *Antipode* 46, 1285–303.
- Castells, M. (2010), *The Rise of the Network Society*. 2th ed., John Wiley & Sons, Ltd.
- Chiasson, G., Gauthier, M. & Andrew, C. (2014), 'Municipal Political Parties and Politicization: The Case of the 2013 Gatineau Elections', *Canadian Journal of Urban Research* 23, 79–99.
- Christophers, B. (2011), 'Revisiting the Urbanization of Capital', *Annals of the Association of American Geographers* 101, 1347–64.
- Clark, P. (2009), *European Cities and Towns 400-2000*. Oxford: Oxford University Press.
- Corburn, J. (2009), *Toward the Healthy City: People, Places, and the Politics of Urban Planning*. Cambridge: MA, MIT Press.
- Curtis, S. (2016), *Global Cities and Global Order*. Oxford: Oxford University Press.

- Daniell, K. A., Morton, A. & Insua, D. R. (2016), 'Policy analysis and policy analytics', *Annals of Operations Research* 236, 1–13.
- Dümpelmann, S. & Brantz, D. (2011), *Greening the City : Urban Landscapes in the Twentieth Century*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Dunn, W. N. (1994), *Public policy analysis : An introduction*. 2. ed., Englewood Cliffs (N.J.): Prentice Hall.
- Easton, D. (1965), *A framework for political analysis*. Englewood Cliffs (N.J.): Prentice-Hall.
- Edelman, H. (2007), *Urban Design Management*. Helsinki: Helsinki University of Technology.
- Encyclopædia Britannica Online (2018), *Urbanization*. Saatavilla: <https://academic-eb-com.libproxy.tuni.fi/levels/collegiate/article/urbanization/74449>
- Elliott, D. L. (2008), *A Better Way to Zone : Ten Principles to Create More Livable Cities*. Washington D.C.: Island Press.
- Elo, S. & Kyngäs, H. (2008), 'The qualitative content analysis process', *Journal of Advanced Nursing* 62, 107–15.
- Eskola, J. & Suoranta, J. (1998), *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.
- EU (2016), *The State of European Cities 2016 Cities leading the way to a better future*. Saatavilla: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/citiesreport/state_eu_cities2016_en.pdf.
- Fainstein, S. S. (2000), 'New Directions in Planning Theory', *Urban Affairs Review* 35, 451–78.
- Fainstein, S. S. (2014), 'The just city', *International Journal of Urban Sciences* 18, 1–18.
- Fainstein, S. S. (2010), *The Just City*. New York: Cornell University Press.
- Fainstein, S. S. & DeFilippis, J. (2015), *Readings in Planning Theory*. 4th ed., John Wiley & Sons, Inc.
- Faucher-King, F. & Le Galès, P. (2010), *The New Labour Experiment : Change and Reform Under Blair and Brown*. Stanford, Calif: Stanford University Press.
- Fingfeld-Connett, D. (2014), 'Use of content analysis to conduct knowledge-building and theory-generating qualitative systematic reviews', *Qualitative Research* 14, 341–52.
- Florida, R. (2005), *Cities and the Creative Class*. New York, NY: Routledge.
- Florida, R. (2003), 'Cities and the Creative Class', *City & Community* 2, 3–19.
- Flyvbjerg, B. (2002), 'Bringing Power to Planning Research One Researcher's Praxis Story', *Journal of Planning Education and Research* 21, 353–66.
- Flyvbjerg, B. (1998), *Rationality and power : democracy in practice*. Chicago: University of Chicago Press.
- Friedmann, J. (1998), 'Planning Theory Revisited', *European Planning Studies* 6, 245–53.
- Ghorab, H. K. El & Shalaby, H. A. (2016), 'Eco and Green cities as new approaches for planning and

- developing cities in Egypt’, *Alexandria Engineering Journal* 55, 495–503.
- Gilderbloom, J. I., Hanka, M. J. & Lasley, C. B. (2009), ‘Amsterdam: planning and policy for the ideal city?’, *Local Environment* 14, 473–93.
- Goodland, R. & Daly, H. (1996), ‘Environmental Sustainability: Universal and Non-Negotiable’, *Ecological Applications* 6, 1002–17.
- Grant, J. (2006), *Planning the Good Community : New Urbanism in Theory and Practice*. New York: Routledge.
- Häikiö, L., Koskiaho, B. & Leino, H. (2001), *Paikallinen valta*. Tampere: Tampereen yliopistopaino oy.
- Häkli, J., Vilkkö, R. & Vähäkylä, L. (2015), *Kaikki kotona?: asumisen uudet tuulet*. Helsinki: Gaudeamus.
- Hall, P. (2014), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*. 4th ed., John Wiley & Sons, Incorporated.
- Hall, P. (1997), *The First Megacities Lecture, Rotterdam: Megacities , World Cities and Global Cities*.
- Hallitusohjelma 2019–2023 (2019), *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*.
- Healey, P. (2004a), ‘Creativity and urban governance’, *Policy Studies* 25, 87–102.
- Healey, P. et al. (2003), ‘Place, identity and local politics: Analysing initiatives in deliberative governance’ *Deliberative Policy Analysis : Understanding Governance in the Network Society*, United Kingdom: Cambridge University Press.
- Healey, P. (2004b), ‘The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe’, *International Journal of Urban and Regional Research* 28, 45–67.
- Helbrecht, I. & Dirksmeier, P. (2011), *New Urbanism : Life, Work, and Space in the New Downtown*. Great Britain: Ashgate Publishing Limited.
- Helsingin vasemmisto (2019), *Helsingin vasemmiston kotisivut*. Saatavilla: <https://helsinki.vasemmisto.fi/> [luettu 12.3.2019].
- Hogwood, B. W. & Gunn, L. A. (1984), *Policy analysis for the real world*. Oxford University Press.
- Hooghe, L. & Marks, G. (2013), *Politicization*. Jones, E., Menon, A., & Weatherill, S., eds., Oxford University Press.
- Hospers, G. & Van Dalm, R. (2005), ‘How to create a creative city? The viewpoints of Richard Florida and Jane Jacobs’, *Foresight* 7, 8–12.
- Hyvärinen, J. (2017), *"Raiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitää yhteiskunnan kehityksen kiskoihin."* - Tampereen raitiotiehanke Aamulehden mielipidekirjoituksissa vuonna 2014. Tampereen yliopisto.
- HS (2019), ‘Brexit-epävarmuus turhauttaa Lontoon finanssikeskuksessa, mutta pormestari ottaa

tyynesti: ”Cityllä on ollut enemmän pormestareita kuin Britannialla pääministerejä”. 28.5.2019. Saatavilla: <https://www.hs.fi/paivanlehti/28052019/art-2000006122450.html?share=151e470e1ea6973a5a152de002ec466a>. [Luettu: 1.6.2019].

- HS (2019), ‘HS-analyysi: Sote syntyi nopeasti, koska keskusta sai maakunnat ja vasemmisto työnsi terveysyritykset sivurooliin’, 23.5.2019. Saatavilla: <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000006116318.html>. [Luettu: 1.6.2019].
- HS (2018), ‘Kaupungistuminen voi yllättää suunnallaan, nopeudellaan ja pikaisilla käännteillä’, 30.11.2018. Saatavilla: <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000005917381.html> [Luettu 9.5.2019].
- HS (2017), ‘Trump ilmoitti vetäytyvänsä Pariisin ilmastopimuksesta Pittsburghin vuoksi, Pittsburgh: ”Emme edes äänestäneet sinua”’, 2.6.2017. Saatavilla: <https://www.hs.fi/nyt/art-2000005237567.html> [Luettu 14.6.2018].
- Hubendick, B. (2008), ‘Industrialization and Urbanization’, *The Global Environment: Science, Technology and Management*, 657–70.
- Häikiö, L., Koskiahho, B. & Leino, H. (2001), *Paikallinen valta*. Tampere: Tampereen yliopistopaino Oy.
- INTELI (2011), *Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for Local Authorities*.
- Jaakkola, M. (2012), ‘Helsinki Finland: Greenness and Urban Form’, in Beatley, T., ed. *Green Cities of Europe: Global Lessons on Green Urbanism*, Washington D.C.: Island Press.
- Jacob Trip, J. & Romein, A. (2014), ‘Creative City Policy and the Gap with Theory’, *European Planning Studies* 22, 2490–509.
- Joss, S. (2010), ‘Eco-Cities — A Global Survey 2009 Part A: Eco-City Profiles’, *Governance & Sustainability: Innovating for Environmental & Technological Futures*.
- Joss, S., Cowley, R. & Tomozeiu, D. (2013), ‘Towards the “ubiquitous eco-city”: An analysis of the internationalisation of eco-city policy and practice’, *Urban Research & Practice* 6, 54–74.
- Kahn, M. E. (2006), *Green cities: urban growth and the environment*. Virginia: Brookings Institution Press.
- Kangas, A. (2017), ‘Global Cities, International Relations and the Fabrication of the World’, *Global Society* 31, 531–50.
- Kangas, A., Kujala, J., Heikkinen, A., Lönnqvist, A., Laihonon, H., & Bethwaite, J. (2019), *Leading change in a complex world: Transdisciplinary perspectives*. Tampere: Tampere University Press.
- Kenworthy, J. R. (2006), ‘The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development’, *Environment & Urbanization* 18, 67–85.
- Keskinen, V. et al. (2002), *Helsinki - pohjoinen metropoli 16 ajankohtaisnäkökulmaa Helsingistä suurkaupunkina*. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Knoepfel, P. (2007), *Public Policy Analysis*. Bristol: Policy Press.

- Krippendorff, K. (2004), *Content analysis : an introduction to its methodology*. 2. ed., Thousand Oaks (Calif.): Sage.
- Kühn, M. (2017), 'Planung, Politik und Macht in Städten', *The Planning Review* 53, 109–19.
- Kuntaliitto (2016), *Kuntaviestinnän opas. Ohjeet kunnan ja kuntapalveluja tuottavan yhteisön viestintään ja markkinointiin*. Helsinki: Kuntaliiton paino.
- Kuntaliitto (2018), *Onnistuva Suomi tehdään lähellä - Finlands framgång skapas lokalt*. Saatavilla: [https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kansantalous maakunnittain 07032018.pdf](https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kansantalous_maakunnittain_07032018.pdf) [Luettu 4.6.2018].
- Kytömäki, J. & Moisio, S. (2006), *Paikka, kaupunki, valtio : ihmismaantieteen perspektiivejä*. Turku: Kirja-Aurora.
- Laine, M. & Peltonen, L. (2003), *Ympäristökysymys ja aseveliakseli Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959-1995*. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Lampinen, S. (2015), *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen*. Tampereen yliopisto.
- Landry, C. (2008), *The Creative City A Toolkit for Urban Innovators*. 2th ed., Lontoo & Sterling, VA: Earthscan.
- Laurila, H. (2009), *KAUPUNKI JA KAUPUNKIKOKO, MUUTTOLIIKE JA POLITIIKKA*. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Laurila, H. (1998), *Suomalaisen kaupunkipolitiikan taloudelliset lähtökohdat*. Helsinki: Valtion taloudellinen tutkimuskeskus.
- Leino, H. (2006), *Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun dynamiikka: Tutkimus Tampereen Vuoreksesta*. Tampereen yliopisto.
- Ljungkvist, K. (2016), *The Global City 2.0: From Strategic Site to Global Actor*. New York: Routledge.
- Liljeroos, R. (2018), *PORMESTARI HALLINNON JA POLITIIKAN RAJAPINNASSA: Pormestarihallinnon vaikutukset viranhaltijaorganisaation ja luottamushenkilöorganisaation väliseen valtasuhteeseen*. Tampereen yliopisto.
- Loescher, G. & Betts, A. (2011), *Refugees in International Relations*. Oxford University Press: Oxford.
- Low, N. et al. (2005), *The Green City: Sustainable Homes, Sustainable Suburbs*. 1 ed., London: Routledge.
- Lukes, S. (2005), *Power : a radical view*. 2nd ed., Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Lysgård, H. K. & Cruickshank, J. (2013), 'Creating attractive places for whom? A discourses-theoretical approach to knowledge and planning', *Environment and Planning A* 45, 2868–83.
- Macdonald, E. (2016), 'The planning dimension of sustainable urban design', *Journal of Urban Design* 21, 43–5.

- Mäntysalo, R., Nyman, K. & Valanta, J. (1997), *Törmäyksiä: vallankäytöstä, tulkinnoista ja osallisuudesta yhdyskuntasuunnittelussa*. Oulu: Oulun yliopisto.
- Mäntysalo, R. & Rajaniemi, J. (2003), 'Vallan ulottuvuuksia maankäytön suunnittelussa', *Synteesi* 22, 117–36.
- Mickelsson, R. (2015), *Suomen puolueet: vapauden ajasta maailmantuskaan*. Tampere: Vastapaino.
- Mneimneh, F. et al. (2017), 'Eco-City Projects: Incorporating Sustainability Requirements during Pre-Project Planning', *Journal of Urban Technology* 24, 47–74.
- National Research Council (2002), *Community and quality of life: data needs for informed decision making*. Board on Earth Sciences and Resources, Division on Earth and Life Studies, National Research Council, National Academy Press.
- Nawratek, K. & Rykwert, J. (2011), *City As a Political Idea: Citizenship, Sovereignty and Politics*. Exeter: University of Plymouth Press.
- Newman, P. & Kenworthy, J. R. (2015), *The End of Automobile Dependence: How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning*. Washington: Island Press.
- Newman, P. & Thornley, A. (1996), *Urban planning in Europe: international competition, national systems, and planning projects*. London: Routledge.
- Nilsen, H. R. (2010), 'The joint discourse "reflexive sustainable development" — From weak towards strong sustainable development', *Ecological Economics* 69, 495–501.
- Norppa, M. (2019), *Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- OECD (2006), *Competitive Cities in the Global Economy*. Pariisi: OECD Publishing.
- OECD (2010), *Cities and Climate Change*. OECD Publishing.
- Oshima, K. T. (1996), 'Denenchōfu: Building the Garden City in Japan', *Journal of the Society of Architectural Historians* 55, 140–51.
- Pal, A. (2008), *Planning From the Bottom up: Democratic Decentralisation in Action*. Haveka: IOS Press BV.
- Palonen, K. (2003), 'Four Times of Politics: Polity, Policy, Politicking, and Politicization', *Alternatives: Global, Local, Political* 28, 171–86.
- Parzen, J., Nicholas, S. S. & Johnston, S. A. (2013), *The Guide to Greening Cities*. Washington: Island Press.
- Patton, C. V., Sawicki, D. S. & Clark, J. (2016), *Basic methods of policy analysis and planning*. 3. painos., Lontoo: Routledge.
- Phelps, N. A. (2002), 'When was post-Fordism? The uneven institution of new work practices in a multinational', *Antipode* 34, 205–26.
- Picon, A. (2015), *Smart cities: a spatialised intelligence*. Chichester: Wiley.

- Porter, M. E. (2000), 'Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy', *Economic Development Quarterly* 14, 14–34.
- Pratt, A. C. (2008), 'Creative Cities: The Cultural Industries and the Creative Class Author', *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 90, 107–17.
- Raco, M. & Kesten, J. (2018), 'The politicisation of diversity planning in a global city: Lessons from London', *Article Urban Studies* 55, 891–916.
- Romein, A. & Trip, J. J. (2009), 'Key elements of creative city development: An assessment of local policies in Amsterdam and Rotterdam' *City Futures '09, 4-6*, Madrid: Universidad Rey Juan Carlos of Madrid.
- Rose, R. & McAllister, I. (1990), *The Loyalties of Voters. A Lifetime Learning Model*. Lontoo: Sage.
- Rossi, G. B., Serralvo, F. A. & Joao, B. N. (2014), 'Content Analysis', *Revista Brasileira De Marketing* 13, 39–48.
- Schmidt-Thomé, K. & Mäntysalo, R. (2014), 'Interplay of power and learning in planning processes: A dynamic view', *Planning Theory* 13, 115–35.
- Scott, A. J. (2001), *Global city-regions : trends, theory, policy*. Oxford: Oxford University Press.
- Silver, D. H., Weiss, K. L. & Jensen, B. B. (2016), *Art of many: the right to space: the Danish Pavilion - Biennale Architettura 2016 : catalogue*. Kööpenhamina: Danish Architecture Centre.
- Smith, N. (2002), 'New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy', *Antipode* 34, 427–50.
- Smith, R. & Warfield, K. (2008), 'The creative city: a matter of values', in Cooke, P. & Lazzeretti, L., eds. *Creative cities, cultural clusters and local economic development*, Cornwall: Edward Elgar Publishing Inc.
- Soininvaara, O. (2012), *Vihreä politiikka*. Porvoo: Bookwell Oy.
- Tapaninen, U. (2018), *Logistiikka ja liikennejärjestelmät*. Helsinki: Gaudeamus.
- Tilastokeskus (2019), *Liitetaulukko 1. Puolueiden kannatus eduskuntavaaleissa 1983-2019 (%)*. Saatavilla: https://www.tilastokeskus.fi/til/evaa/2019/evaa_2019_2019-04-24_tau_001_fi.html. [Luettu 29.5.2019].
- Tilastokeskus (2017), *1.2. Kunnallisvaalit 1976-2017, puolueiden kannatus*. Saatavilla: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vaa__kvaa__kvaa_as/020_kvaa_2017_tau_102.px/. [Luettu 29.5.2019].
- Tuomi, J. & Sarajarvi, A. (2009), *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 5., 1., Helsinki: Tammi.
- Vedung, E. (2017), *Public policy and program evaluation*. Lontoo: Routledge.
- Vuorio, E. (2017), 'Asuntojen hinnat nousseet muuttovoittokunnissa', *Tieto&Trendit*. Saatavilla: <http://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2017/asuntojen-hinnat-nousseet-muuttovoittokunnissa/> [Luettu 10.1.2019].

- Weimer, D. & Vining, A. R. (2014), *Policy analysis: concepts and practice*. 5. painos., Harlow: Pearson.
- White, M. D. & Marsh, E. E. (2006), 'Content Analysis: A Flexible Methodology', *Library Trends* 55, 22–45.
- Williams, J. J. & Muchadenyika, D. (2017), 'Politics and the practice of planning: The case of Zimbabwean cities', *Cities* 63, 33–40.
- YK (2014), 'World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights', *Department of Economic and Social Affairs, Population Division*, 1–49. Saatavilla: <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>.
- YLE (2012), 'Helsingin vaaliپییری - Helsinki - Puolueiden kannatus | Tulospalvelu - Kuntavaalit 2012 |', 6.11.2012. Saatavilla: http://vaalit.yle.fi/tulospalvelu/2012/kuntavaalit/kunnat/helsinki_puolueiden_kannatus_1_91.html [Luettu 30.1.2019].
- YLE (2017), 'Helsinki - Kuntavaalit 2017 - Vaalien tulospalvelu', 11.10.2017. Saatavilla: <https://vaalit.yle.fi/tulospalvelu/kv2017/vaaliپییری/1/kunta/91> [Luettu 30.1.2019].
- Zanella, A., Camanho, A. S. & Dias, T. G. (2014), 'The assessment of cities' livability integrating human wellbeing and environmental impact', *Annals of Operations Research* 226, 695–726.

LIITE 1

Helsingin kuntavaalitulos 1992–2017 (Tilastokeskus 2017)

Puolueet	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2017
Kokoomus	23,2 %	27,2 %	28,9 %	28,2 %	29,2 %	26,9 %	28,3 %
Vihreät	17 %	18,4 %	23,5 %	19,9 %	23,2 %	22,3 %	24,1 %
SDP	22,7 %	23,1 %	20,5 %	23,4 %	17,9 %	16,8 %	13,8 %
Vasemmistoliitto	8,5 %	7,7 %	8,2 %	8,9 %	8,4 %	10,1 %	11,2 %
SMP/Perussuomalaiset	0,6 %	0,2 %	-	1,6 %	5,3 %	9,4 %	6,7 %

Valtakunnalliset eduskuntavaalitulos 1991–2019 (Tilastokeskus 2019)

Puolueet	1991	1995	1999	2003	2007	2011	2015	2019
Kokoomus	19,3 %	17,9 %	21,0 %	18,6 %	22,3 %	20,4 %	18,2 %	17,0 %
Vihreät	6,8 %	6,5 %	7,3 %	8,0 %	8,5 %	7,3 %	8,5 %	11,5 %
SDP	22,1 %	28,3 %	22,9 %	24,5 %	21,4 %	19,1 %	16,5 %	17,7 %
Vasemmistoliitto	10,1 %	11,2 %	10,9 %	9,9 %	8,8 %	8,1 %	7,1 %	8,2 %
SMP/Perussuomalaiset	4,8 %	1,3 %	1,0 %	1,6 %	4,1 %	19,1 %	17,7 %	17,5 %