

Henkilökohtainen portfolio

ARK-C5004 – Vuorovaikutus ja päätöksenteko

Mirja Vallinoja

Tämä on yhdyskuntasuunnittelun opintoihini kuuluvan Vuorovaikutus ja päätöksenteko -kurssin henkilökohtainen esseeni. Käsittelen argumentaatiota, retoriikkaa, vuorovaikutusta ja päätöksentekoa käyttäen esimerkkinä Malmin lentokentän alueesta käytyä keskustelua ja päätöksentekoa osana Helsingin uutta yleiskaavaa 2016. Teimme kurssin aikana ryhmätyönä raportin samasta aiheesta. Tässä henkilökohtaisessa esseessäni pyrin välttämään jo ryhmätyössä tarkasteltujen asioiden toistamista ja kirjoittamaan muista huomioistani Malmin lentokentän suunnittelun ja päätöksenteon, luennoilla käsiteltyjen asioiden ja lukemani aiheeseen liittyvän kirjallisuuden äärellä.

Tapaus Malmi lyhyesti – Raideliikenteeseen perustuva tiivistyvä kaupunki versus kulttuurihistoriallisesti arvokas, toimiva lentokenttä

Malmin lentokentän alueen ottamista asuinrakentamisen käyttöön on pidetty esillä visioissa ja yleiskaavaehdotuksissa 1960-luvulta lähtien, jolloin Vantaan Seutulaan alettiin rakentaa uutta kansainvälistä lentokenttää. 2016 Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi lentokentän rakentamisen asuinalueeksi äänin 56 – 22.

Helsingin kaupungin suunnittelun lähtöoletuksia ovat olleet kaupungistumisen kiihtyminen ja Helsingin väestön ennustettu voimakas kasvu. Myös valtion tavoitteissa Helsingin metropolialueen väestönkasvua ja asuntorakentamista on pidetty sekä tavoitteena että tosiasiana. Malmin lentokentän alue on Helsingissä yksi pinta-alaltaan merkittävimmistä rakentamattomista alueista, ja sinne on suunniteltu rakennettavaksi noin 25 000 asukkaan kaupunginosa. Kasvavaa kaupunkia on suunniteltu raideliikenteeseen perustuvana verkostokaupunkina, missä Malmi olisi yksi risteysasemista. Malmin keskustaa tiivistettäisiin ja pikaraitiotien risteysasema on suunniteltu lentokentän alueelle. Koillis-Helsinkiä on pidetty vaikeasti saavutettavana pussinperänä, ja Malmin lentokentän rakentaminen kaupunkimaiseksi asuinalueeksi on nähty välttämättömänä monilla perusteilla. Kasvavan kaupungin asukkaille saadaan asuntoja, joukkoliikenteeseen perustuvaa tiivistä kaupunkia on pidetty kestävän kehityksen kannalta hyvänä sen lisäksi että monet kaipaavat tiivistä kaupunkimaista miljöötä sen viihtyisyyden ja elävän kaupunkikulttuurin vuoksi. Raideliikenteen rakentaminen Malmin lentokentän alueen läpi on nähty välttämättömänä myös Kontulan ja Jakomäen kehittämisen ja muuhun kaupunkiin kytkemisen vuoksi.

Toisaalta terminaalirakennus, lentokonehallit ja kiitoradat ovat rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Kyseessä on harvinaisen hyvin säilynyt ennen toista maailmansotaa käyttöönotettu lentokenttä, joka on edelleen alkuperäisessä käytössään. Lentokentän alueella on ainutlaatuisia niittybiotooppeja ja harvinaisia lajeja ja lentokentän olemassaolo on ilmailualan yrittäjien ja harrastajien toiminnan edellytys.

Asiantuntijuuteen perustuvista argumenteista

Vuorovaikutuksellisiin normeihin, jotka määrittelevät osallistujien oikeudet ja velvollisuudet, kuuluu mm. se, että asiantuntijalla on paitsi oikeus, myös velvollisuus tuoda esiin asiaa koskeva oleellinen tieto ja ammatillinen näkemys.

Voidaan siis sanoa, että esimerkiksi Malmin lentoaseman arkkitehtuurihistoriaselvityksen tehneillä asiantuntijoilla on ollut sekä mahdollisuus että velvollisuus argumentoida sen puolesta, että lentokenttä säilytetään alkuperäisessä käytössään, sillä ammattikunnan yleisesti hyväksymissä julistuksissa (esim. UNESCO:n ja ns. kansainvälisen rakennusmuistomerkkien suojelujärjestön ICOMOS:n ns. Venetsian julistus) pidetään autenttisuutta ja aineettomia kulttuurisia tekijöitä, hitaasti muotoutunutta rakennuksiin liittyvää elämäntapaa ja rakennuksiin liittyvää alkuperäistä toimintaa arvokkaana ja erottamattomana osana suojeltavia rakennuksia.

Toisaalta Helsingin kaupunki voi vedota toisiin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin asiantuntijoihin, jotka painottavat enemmän sitä, että rakennettu ympäristö on aina muuttunut ihmisten tarpeiden mukaan ja elävät kaupungit muodostuvat historiallisista kerroksista, jotka muuttuvat alati yhteiskunnan tarpeiden muuttuessa.

Ongelmaksi asiantuntijalausunnoissa muodostuu se, miten määritellään asiantuntijoiden argumenttien painoarvo, kun vain harvat asiat ovat aivan yksiselitteisiä. Useimmat asiat palautuvat arvoihin.

Kun samankin alan asiantutkijat puhuvat toistensa ohi, eri alojen asiantuntijat vasta ovatkin taipuvaisia kukin näkemään asian vain omasta katsantokannastaan, ja muodostuu ns. perspektiiviharha. Raideliikennettä suunnittelevan insinöörin voi olla mahdotonta ymmärtää, miksi valtava tyhjä alue pitäisi säilyttää juuri sillä kohdalla, mihin olisi järkevää rakentaa raiteiden risteysasema.

Muuttuuko arvaus tosiasiaksi, jos sitä toistetaan tarpeeksi – Myytin muodostumisesta

Kun kestävään kehitykseen liittyvät hypoteesit alkavat elää omaa elämäänsä ja tutkimattomista oletuksista muodostuu sääntö, muodostuu vyyhti, missä asiantuntijuus ja retoriikka muodostavat tehokkaan poliittisen työkalun, missä keskustelun seuraajan ei ole enää helppo tietää, mikä on asiantuntijuudesta kumpuavaa kiistatonta faktaa, mikä retoriikkaa, eivätkä puhujat erota näitä toisistaan ehkä enää itsekään. Esimerkkinä tässä toimii myytti tiivistä kaupungista ekologisesti kestäväksi ratkaisuna verrattuna laajalle levittäytyneeseen kaupunkiin. Tällä lähtöoletuksella jokainen tyhjä alue ja viheralue on saanut kantaakseen todistustaakan: Jos alueen olemassaoloa rakentamattomana ei voida kiistattomasti perustella, sinne täytyy rakentaa asuntoja. Tiiviin ja korkean rakentamista on toivottu ja markkinoitu ns. vihreänä vaihtoehtona, vaikka se perustuu teoriaan ja hypoteesiin ei empiiriseen tutkimustulokseen eli arvauksesta on muodostunut myytti.

Jan Blomstedt tuo kirjassaan *Retoriikkaa epäilijöille* eetoksen, päätöksen ja logoksen rinnalle monen uusteoreetikon käyttämän termin *mythos* – “-tarinat, jotka vaikuttavat asenteisiimme, koska olemme kasvaneet niiden vaikutuspiirissä.

Jos filosofiseksi heittäydytään, melkein kaikki perustuu tarinoille: uskomme talouskasvuun, kulttuuriarvot, rakennussuojelu, pöhinä, kaikki skenaariot tulevaisuudesta, luontoarvot... Me uskomme ja toivomme jotain, me toivomme hyvää elämää ja parempaa maailmaa, ja siitä muodostuu tarinoita, jotka ovat meille totta. Ihminen on mielikuvitteleva olento ja se on ihmisen vahvuus.

Kilpailussa siitä, mikä tarina on paras, mikä tarina ns. ostetaan, kuvien merkitys on valtava. Retoriikassa on totta, että kuva puhuu enemmän kuin tuhat sanaa. Tunnelmalliset unelmamaailman maisemat havainnekuvilla toimivat ja vetoavat niihinkin, jotka näkevät, että kuva ei voi vastata todellisuudessa sitä, mitä sillä ollaan myymässä.

Tiiviin ekologisen kaupungin idean tunnistaa myytiksi siitä, että olemme todennäköisesti kaikki kuulleet siitä, uskomme, että se ainakin saattaa olla totta, mutta emme tiedä, mihin tai kenen laskelmiin ajatus perustuu emmekä muista missä ja milloin olemme sen ensimmäisen kerran kuulleet.

YLE julkaisi tiiviin ekokaupungin myytin kyseenalaistavan artikkelin 31.08.2015
Artikkeli alkaa näin:

*Monilla ilmastonmuutoksesta huolta kantavilla kaupunkilaisilla saattoi hetkeksi mennä pasmat sekaisin, kun Helsingin Sanomat äskettäin (8.8.) [uutisoj](#) Aalto-yliopiston [tutkimuksesta](#), jonka mukaan tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla asuvat ihmiset tuottavatkin enemmän ilmastopäästöjä kuin väljemmillä laita-alueilla asuvat. Ainakin yksi hämmentyneistä oli vihreä vaikuttaja **Osmo Soininvaara**, joka tuomitsi saman tien (HS. [10.8.](#) ja [11.8.](#)), että moinen väite oli tutkijoilta suorastaan ”moraaliton teko”. Yleinen, vakiintunut käsitys kun on, että yhdyskuntien tiivistäminen on ekologista. Mutta mikä onkaan totuus? Mitä tuore tutkimus meille oikeastaan opettaa, ja mitä koko seuranneesta debatista pitäisi ajatella? ---*

Kuka on viestin takana – sopiiko puhujan motiivia epäillä?

Edellä mainittua myyttiä tiiviistä vihreästä kaupungista on saattanut hyväksikäyttää myös moni ei niin idealistinen taloudellisia voittoja tavoitteleva taho. Ehkä ei suoraan, mutta mahdollisesti välittäjien välityksellä. Kun myytti on muodostunut, sitä voivat käyttää argumentoinnissa nekin, jotka eivät siihen usko, mutta hyötyvät siitä, ja myyttiä saattaa pitää elossa useampikin ns. “hyödyllinen idiootti”. Erittäin vaikutusvaltaisessa Lisää kaupunkia Helsinkiin -facebook-ryhmässä tiiviin ja korkean rakentamisen ideologia on ollut niin systemaattista, että se on herättänyt minussa epäilyjä taustajoukkojen motiiveista.

Toisaalta voihan olla niinkin, että edellä mainitun tiiviin rakentamisen kyseenalaistavan artikkelin kirjoittajan tai artikkelissa esiintyvien tutkijoiden motiivit eivät nekään ehkä ole objektiiviset.

Yhtä lailla voidaan kyseenalaistaa Malmin lentokentän ystävät ry:n motiivit: Yksityislennoilla bisnestä tekevä yrittäjän suuri huoli korvaamattomien kulttuurihistoriallisten arvojen menettämisestä voi sisältää muitakin motiiveja kuin kulttuurihistorian säilyttämistä. Mutta entä sitten? Argumentoijan motiivien arvailu johtaa harha-argumenttiin ”argumentum ad hominem”. Kaikki hyvät argumentit lienee syytä tuoda esiin – lausujan motiiveista riippumatta.

Jos lausujan henkilöä ei sovi arvostella, onko lausujien määrä maankäytön suunnittelussa relevantti asia? On esitetty väitteitä, että lentokentän säilyttämisen takana ovat harvat ja varakkaat ilmailun harrastajat. Varakkuus lienee ilman muuta sopimaton ad hominem -tekijä, mutta miten pieni pitää ihmisjoukon olla, jotta heidän tarpeensa ei ole merkittävä tarve verrattuna suurten kuviteltujen, tulossa olevien joukkojen eli potentiaalisten uusien asukkaiden tarpeisiin tai koko kaupungin uusien veronmaksajien tarpeisiin? Tätä joutuu jokainen kaavoittaja varmasti pohtimaan ilman oikeita vastauksia.

Itseään toteuttavat ennusteet

Kaupunkimaantieteen professori Mari Vaattovaara pelkisti luennollaan itseään toteuttavan ennusteen kaupungin suunnittelussa näin: Valtuusto äänestää siitä, paljonko halutaan väkeä -> äänestyspäätös ohjaa kaavoitusta -> kaavoitus ohjaa rakentamista. Kaiken taustalla on se, että kaikki kunnat haluaisivat maksukykyisiä veronmaksajia, ja voidaan ymmärtää, että pääkaupunkiseudun kunnat haluavat rakentaa kaupunkia, johon muuttaminen on helppoa ainakin niille, joilta voidaan odottaa maksukykyä joko nyt tai lähitulevaisuudessa: Niin työssäkäyville kuin opiskelijoille ja lapsiperheille. Tämä on kai peruserä, jota on vaikea sivuuttaa. Silti kaupungin tulevaisuudessa tapahtuvaan kasvuun perustuva argumentti, joka vaatii rakentamista joka paikkaan, koska kaupunki kasvaa tulevaisuudessa, koska me olemme päättäneet, että se kasvaa tulevaisuudessa, on masentava kehäpäätelmä, jossa joudumme ainoan vaihtoehdon totalitarismiin.

Vaikenemisesta

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston 2014 julkaistu raportti *Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt* sisältää kappaleen ajankohtaisista Helsingissä sijaitsevista asuinalueista, jotka sisältyvät DOCOMOMO-järjestön luetteloon, mihin on listattu 1900-luvun rakennustaiteen arvokkaita kohteita. (International Committee for documentation and conservation of buildings, sites and neighbourhoods of the modern movement) Malmin lentokentästä ei ole tekstiosuudessa mitään mainintaa, vaikka sekin on DOCOMOMO-kohte. Lopussa olevassa kohdeluettelossa lentokenttä on mukana, mutta tekstissä ajankohtaisista alueista tämä on jäänyt pois. Sattumaako? Vaikeneminen kiusallisista aiheista on ehkä myös yksi retoriikan hiljainen muoto.

Argumentoinnin johdonmukaisuudesta

Joskus argumentoijan tekee mieli vetää entisetkin argumenttinsa takaisin, kun yht'äkkiä tahot, joihin vedotaan, vaihtavatkin mielipidettään tai heiltä löytyykin sellaisia perusteluja, joihin ei yhtään tee mieli vedota. Malmin kentän asuinrakentamista puolustettiin Tukholman esimerkkiin vedoten: Bromman kentälle oli tehty suuret suunnitelmat asuinrakentamisesta. Kun valtiopäivät äänestivät sen säilyttämisen puolesta, ruotsalaisista ei enää ollutkaan esikuvaksi.

Vuorovaikutus ja vaihtoehtoiset skenaariot

Maankäyttö- ja rakennuslaki vuodelta 2000 tukee hengeltään vuorovaikutteista suunnittelua, missä mm. ne ihmiset, joiden elinkeinon harjoittamiseen tai muuhun elämään suunnittelu vaikuttaa, ovat osallisia, joiden kanssa suunnittelu pitäisi tehdä vuorovaikutteisesti. Lain kirjaimen mukaan näin onkin toimittu. Malmin lentokentän ilmailuyrittäjillä ja -harrastajilla on ollut mahdollisuus sanoa mielipiteensä, mutta voidaan kysyä, ovatko he tulleet aidosti kuulluiksi. Onko kentän säilyttämistä ja Koillis-Helsingin liikenteen ja kaupunkikeskusten kehittämistä missään vaiheessa yritetty yhdistää laatimalla vaihtoehtoisia suunnitelmia? Kaupungin poliitikkojen intressi rakentaa uusille asukkaille asuntoja ja kehittää Koillis-Helsingin kaupunkikeskuksia ja niiden välistä liikennettä on ehkä sekä suunnittelijoiden että poliitikkojen mielestä ollut jo lähtökohtaisesti niin kaukana lentokentän säilyttämisestä, että vaihtoehtoisten, säilyttävien kaavojen laatimista on saatettu pitää ajan hukkana ja säilyttämistä vaativien äänien vakavaa huomioonottamista merkityksettömänä. Voidaan kysyä, onko tämä ollut viisasta politiikkaa, vaikka se olisi tehokasta kaupunkisuunnittelua.

Ns. Arnsteinin tikapuut ovat asteikko, jolla kuvataan vaikuttamismuotojen vahvuutta. Heikoimmillaan vaikuttaminen on esimerkiksi mielipidekyselyissä, vahvimmillaan silloin, kun kaikki päätöksenteko hyväksytetään laajan kaikkia kuntalaisia koskevan keskustelun ja päätöksenteon kautta. Malmin lentokentän suunnittelussa tikapuita ei ole kovin korkealla yritettykään kiivetä. Olisiko kiistanalaisesta alueesta voinut järjestää esimerkiksi vaihtoehtoisen, säilyttävän suunnittelukilpailun, ja kaupunkilaiset olisivat äänestäneet lentokentän säilyttävien ja lakkauttavien suunnitelmien välillä? Ainoan vaihtoehdon politiikan vallitessa monet hyvät vaihtoehdot saattavat jäädä tutkimatta.

On aiheellista pohtia myös sitä, onko vuorovaikutteisen suunnittelun tavoittelu liian optimistinen tavoite ja voiko kaikkien mahdollisuus aitoon osallistumiseen koskaan toteutua. Jürgen Habermasin kommunikatiivisen toiminnan teorian keskeisenä heikkoutena on pidetty epärealistisia oletuksia kommunikaatiosta suunnittelutilanteessa. Teoriassa ja suunnittelutilanteessa kaikkien vuoropuhelun osapuolten pitäisi tulisi voida osallistua keskusteluun samantarvoisina. Teoriassa kaikkien olisi myös haluttava vilpittömästi ymmärtää toistensa näkökohtia. Käytännössä suunnittelu ei lähde kuitenkaan koskaan tällaiselta puhtaalta pöydältä, vaan keskustelu aloitetaan aina joistakin lähtökohdista, ja toisilla keskustelijoilla on enemmän valtaa päättää siitä, mitkä asiat ovat ylipäänsä esityslistalla ja mitkä argumentit relevantteja. Artikkelissaan "Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun tiedonpolitiikka" Jouni Häkli tuo Michel Foucaultin kriittisen pessimismin Habermasin rakentavan optimismin rinnalle. Vuorovaikutus näyttää tässä valossa

“- naivilta vallan myötäilyltä vailla todellista muutoksen mahdollisuutta. Asiantuntijavalta sekä kaupungin hallintokoneisto ovat määritelleet suunnittelutilanteen muuttajat jo kauan ennen kuin suunnittelualoite on tehty. Osalliset ovat myöhässä jo ennen kuin osallisuus on tullut ajankohtaiseksi. Jäljellä ovat suunnitelman hienosäätö ja ratkaisujen oikeuttamisen tehtävä.”

Malmin lentokentän olennaisimmat kysymykset: Voidaanko lentokenttä säilyttää, on kysymys, jota ei enää otettu vakavasti silloin, kun osallistamisvaiheeseen päästiin.

Lain ja oikeuslaitoksen rajoitettu rooli

Kun Malmin lentokentän kaltaisessa hyvin kiistanalaisessa kohteessa tehdään koko ympäristön peruuttamattomasti muuttava päätös, on luonnollista, että päätöksestä valitetaan paljon. Valittaa voi hallinto-oikeuteen. Muodollisesti voidaan sanoa, että elämme oikeusvaltiossa, kun päätöksistä voi valittaa ja joku puolueeton taho tarkistaa, onko päätökset tehty säädettyjen lakien mukaan. Kuitenkaan mihinkään ei voi valittaa harhaanjohtavasta retoriikasta tai kiistanalaisista lähtöoletuksista, joista on muodostunut ainoiden totuuksien ja niistä seuraavien ainoiden vaihtoehtojen myytti. Myöskään vuorovaikutuksen näennäisyydestä tai teatterinomaisuudesta ei voi valittaa.

Lopuksi

Malmin lentokenttä on ollut pitkään lukkiutuneiden mielipiteiden ja vaihtoehtottomuuden alue. Olisikin mielenkiintoista alkaa tutkia syntyvää keskustelua, argumentaatiota, retoriikkaa ja päätöksentekoa joltain sellaiselta alueelta, joka on vasta tulossa suunnittelijoiden pöydälle ja jonka ideoita vasta luonnostellaan eikä kukaan ole vielä päässyt esittämään mielipiteitään julkisesti. Mistä uusista alueista kiistelemme kymmenen vuoden kuluttua?

Mietin mielipiteenmuodostuksen ja päätöksenteon laumasieluisuutta. Kaiken kurssilla lukemani aineiston perusteella olisin kaupunginvaltuuston äänestyksessä ollut taipuvainen äänestämään lentokentän säilyttämisen puolesta tai ainakin vaatimaan vaihtoehtoisten säilyttävien kaavojen ja liikennesuunnitelmien tuomista aidosti tarkasteluun ja äänestämistä eri vaihtoehtojen välillä yhden ainoan vaihtoehdon politiikan sijaan. Kaiken lukemani valossa näyttää siltä, että niin kauan, kun on ilmailijoita, jotka haluavat käyttää kenttää sen alkuperäisessä käyttötarkoituksessa, sellaisena se pitäisi säilyttää, ja liikennettä ja kaupunkia sen ympärillä pitäisi kehittää kauniiksi ja toimivaksi lentokentän vahvuudet esiin nostaen. Usein suojelukohteiden ympäristöineen annetaan vain rapistua niin kauan, että kaikki alkavat toivoa purkamista. Eräs retoriikan tai taistelustrategian muoto sekin on: eräänlainen väsytystaistelu.

Huomaan kuitenkin, että ne puolueet, joihin yleensä identifioidun, äänestivät valtuustossa poikkeuksetta rakentamisen puolesta ja säilyttämistä vastaan. Olisinko jaksanut puolustaa ehdotustani vaihtoehtoisista kaavoista ja kentän säilyttämisestä, jos kaikki ystäväni ja koko se

ryhmä, mihin haluan identifioitua, olisivat olleet ympärilläni toista mieltä. Kuinka paljon päätöksenteossa painaa laumaidentiteetti, eivät niinkään argumentit?

Lähteet

Tässä esseessä lähteenä on ollut kaikki se materiaali, mitä olemme lukeneet kurssin ryhmätyön aikana. Se on lueteltu ryhmätyöraportissa. Luetteloin tähän vain tässä esseessä lisäksi käyttämäni lähteet:

Painetut lähteet:

Blomstedt, Jan: Retoriikkaa epäilijöille (Loki-kirjat 2003)

Bäcklund, Pia, Jouni Häkli ja Harry Schulman (toim): Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa (Gaudeamus 2002)

1900-LUVUN RAKENNUSPERINNÖN SUOJELUN PERIAATTEITA
MADRIDIN ASIAKIRJA 2011 saatavana osoitteesta: <https://docplayer.fi/2554667-1900-luvun-rakennusperinnon-suojelun-periaatteita-madridin-asiakirja-2011.html>

Raportti 1/2014 HELSINGIN YLEISKAAVA 2050
Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014, saatavana osoitteesta: https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-17.pdf

Verkkolähteet:

<http://www.icomos.fi/sivut/kansainvaelinen/julistukset-ja-suositukset/--venetsian-julistus.php>,
luettu 6.11.2018

<http://docomomo.fi> luettu 6.11.2018

Myytti tiiviistä ekokaupungista – eli kertomus siitä miten ajatusharhasta tuli vallitseva totuus (YLE, toimittaja Pasi Toiviainen, julkaistu 31.08.2015 - 18:20. Päivitetty 11.09.2015 saatavana osoitteesta: <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/08/31/myytti-tiiviista-ekokaupungista-eli-kertomus-siita-miten-ajatusharhasta-tuli> luettu 6.11.2018

Suulliset lähteet:

Kaupunkimaantieteen professori Mari Vaattovaaran luento 30.10. 2018 Aalto-yliopiston arkkitehtuurin laitoksen Kaupunkiluennot-kurssilla