

Liikennesuunnittelun Seuran idea ja alkuvaiheet

Tapani Särkkä, diplomi-insinööri, Liikennesuunnittelun Seura ry:n ensimmäinen toiminnanjohtaja

Istuimme vuoden 1974 syksyllä teekkari Matti Lahdenrannan kanssa TKK:n Rakennusinsinööriosaston aulassa ja meille tuli idea "liikennesuunnittelukerhon" perustamisesta. Alkuperäinen idea koski liikennesuunnittelun opiskelijoiden ainekerhoa, joka toimisi alan opiskelijoiden tukena. Esitimme idean apul.prof Pekka Ryttilälle, joka piti hankkeesta ja toi siihen vakavuutta. Nimeksi tuli Liikennesuunnittelun Seura, joka rekisteröitiin, ry. Seurasta tuli kaikille asiasta kiinnostuneille avoin yhdistys. Sen puheenjohtajaksi tuli Pekka Kettunen, varapuheenjohtajaksi Pekka Ryttilä ja sihteeriksi minä, Tapani Särkkä. Ensimmäinen tehtäväni oli laatia ehdotus seuran säännöiksi. Sovelsin tarkoitukseen TKY:n sääntöjä, joista tuli hiukan raskaat.

Seura järjesti julkisia keskustelutilaisuuksia, harrasti julkaisutoimintaa ja opintomatkailua. Esim. Seuran alkuvaiheissa olivat kiistojen kohteena Helsingin metro ja ELSA-rata. Järjestimme keskustelutilaisuuden. Seura oli sinänsä puolueeton, mutta osallistujilla oli omat vankat mielipiteensä. Näistä metro on toteutunut, [ELSA](#) (tunninjuna) ei.

Läksimme Ruotsiin tutustumaan kävelykatuihin, sekin oli kohtuullisen kuuma aihe, liikennesuunnittelijoita asia kiinnosti, liike-elämä epäili idean järkevyyttä. Suomessa on nykyään useita kävelykatuympäristöjä.

Ruotsin matkan jälkeen matkoja tehtiin vuosittain, kohteina olivat mm: Neuvostoliitto, Saksa, Hollanti ja Belgia, Ranska, Englanti ja Yhdysvallat

Neuvostoliiton liikennesuunnittelu kiinnosti. Kävimme Leningradissa, takaisin koukkasimme Tallinnan kautta. Leningradissa sain giardiaasin, jota kotimaassa sitten paranneltiin. Tallinnasta muistan prof. Arno Valman ja Tallinnan joukkoliikennesuunnittelun. Illallisella olimme Viru-hotellissa, jossa meille piti seuraa inkeriläinen(?) tulkki. Hän vihjaili kaiken aikaan tyyliin "jospa te pojat tietäisitte". Nyt tiedän, että hotellin ylimmässä kerroksessa oli KGB:n asema, jossa meitäkin seurattiin.

Saksasta muistan moottoritiet ja autoliikenteen suunnittelun

Englanti: new towns, maailman ensimmäinen puutarhakaupunki, [Letchworth Garden City](#)

Hollanti: polkupyöräympäristöt, Woonerf /Pihakatu

Opintomatkoillamme oli suuri merkitys Suomen liikennesuunnittelulle, asia jonka vasta nyt oikeastaan tajuan. Mielenkiintoisen asiasisällön lisäksi oli tärkeää, että matkalla oli sekä valmiita ammattilaisia että opiskelijoita. Opiskelijat pääsivät matkaan alennettuun hintaan, Matkat olivat hyviä verkottumistilaisuuksia, niillä oli mahdollista oppia pakosti tuntemaan silloisia ja tulevia kollegoita.

Opintomatkojen järjestäminen hiipui 1980-luvulla. Seuralta myös tilattiin suoraan erityismatkoja ja organisaatiot järjestivät niitä itse. Se oli positiivista, mutta samalla menetettiin matkojen yleinen pohja. Meidän matkamme olivat aluksi avoimia ja yleisiä, niistä tulikin nyt suljettuja.

Liikennesuunnittelun seuran alkuperäiset ideaalit ja tavoitteet ovat edelleen käyttökelpoisia ja vapaita hyödynnettäviksi ja Liikennesuunnittelun seura on edelleen olemassa. Pitäisi vain saada nuoremmat sukupolvet mukaan toimintaan. Liikenteessä tapahtuu paljon.

Julkaisutoiminta: Liikennesuunnittelun vuosikirjan kustantaminen kävi seuran taloudelle raskuudeksi ja tarvittiin rahaa. Kävimme Ryttilän kanssa hakemassa pankista lainaa henkilötakauksella ja saimme lainan! Toiminta oli pelastettu.

Muista yhdistyksistä

LSS syntyi liikennesuunnittelun opiskelijoiden kiinnostuksesta asiaan. [Tieyhdistyksestä](#) tuskin tiesimme mitään ja yhteistyö ei näin ollen tullut mieleen (ennen kuin 10 vuotta myöhemmin, kun mietimme LSS:n kehittämistä). LSS:n toiminnalle oli ikäänkuin aukko markkinoilla. Raidehankkeet synnyttivät kiivasta keskustelua, niin kuin nytkin. Me "iskimme" siihen aukkoon ilman mitään suurta suunnitelmaa. Tieyhdistys ei olisi voinut sellaista järjestää niin kuin ei nytkään

Tieyhdistyksen sivuilta:

Suomen Tieyhdistys ry on tie- ja liikennealan asiantuntija ja vaikuttaja. Yhdistys on toiminut jo vuodesta 1917 lähtien. Tieyhdistyksen toiminnan tarkoituksena on lisätä tietoisuutta tie- ja liikennealan merkityksestä Suomen kilpailukyvyllä ja hyvinvoinnille. Aktiivisella yhteistyöllä ja vaikuttamisella yhdistys pyrkii varmistamaan alan rahoitus- ja osaamispääoman. Yhdistys on yksityistieasioiden johtava asiantuntija Suomessa ja järjestää useita alaa yhdistäviä tapahtumia.

LSS:lla on laajempi skouppi: meitä kiinnostaa liikenne kokonaisuutena esim. Joukkoliikenne, kevyt liikenne, logistiikka ja tavaraliikenne, mutta myös auto-/tieliikenne, lentoliikenne. Kaupunkiliikenne/-suunnittelu, liikenteen lainsäädäntö. Liikenneinfran kehittäminen... LSS:lla on siten monipuoliset kiinnostuksen mahdolliset kohteet ja me voimme ottaa käsittelyyn asiat, jotka meitä ja yleisöä kiinnostaa.

Tieyhdistys voi olla kiinnostunut monesta asiasta, mutta voiko se olla aidosti kiinnostunut esim. Lentoliikenteestä tai raideliikenteestä. Tieyhdistyksellä näyttää olevan myös (liikenne)poliittisia tavoitteita, joita LSS:llä käsittäakseni ei ole.

Uusia tuulia tuli Amerikasta [Transportation Research Boardin](#) (TRB) vuosikokousten mukana: järjestetään mekin kaiken kattavia alan vuosikokouksia. Kävimme Ryttilän kanssa keskustelemassa Tieyhdistyksen kanssa yhteistyöstä. Kiinnostusta oli, mutta yhteistyöidea

jäi vain "mielenkiintoista"-asteelle. Vähän närkästyneitä sitten olimme, kun Tieyhdistys ilmoitti järjestävänsä Tieliikennepäivät itse ja yksin.

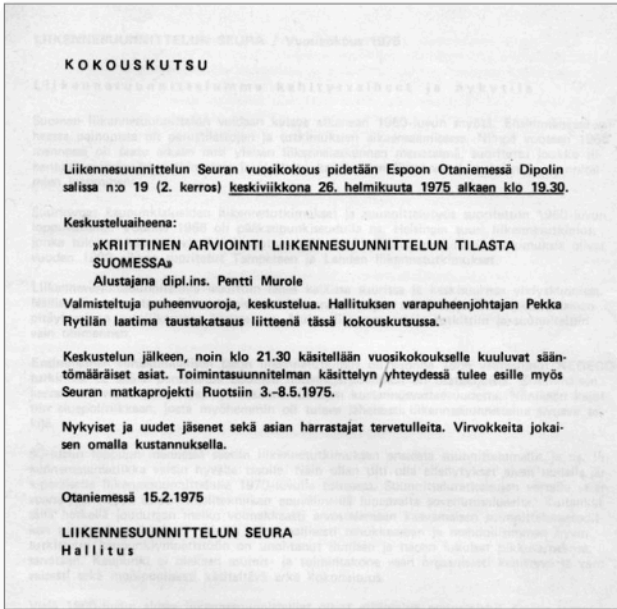
Nyt tapahtuma on nimeltään "Väylät & Liikenne" -konferenssi. Onnistuu se tapahtumien järjestäminen muiltakin ja hyvä niin. Alan tieteenharjoittajien on hyvä saada tutkimuksiaan ja niiden tuloksia konferensseissa julkaistuksi. Ja mahdollisuus käytäväkeskusteluihin kollegoiden kanssa on tärkeää. Tästä mahdollisuudesta annettakoon Tieyhdistykselle täysi tunnustus, vaikka se vähän pihlajanmarjoilta maistuukin.

Alan opiskelijoilla on muitakin kerhoja, mm. nykyisessä Tampereen yliopistossa *Liittymä*, jonka idea on hyvin lähellä LSS:a. Olisiko LSS:lla ollut mahdollisuus täyttää Liittymän tavoitteet? Tunnen pienen omantunnon piston siitä, että meidän olisi pitänyt kyetä tarjoamaan toimintaympäristö aktiivisille opiskelijoille ja muillekin asiasta kiinnostuneille. Mutta sen kapulan antaminen eteenpäin on vaikeaa.

Alkuaikoina LSS:n ja *Yhdyskuntasuunnittelun seuran* (YSS) suhde lienee ollut korrekti ja sellainen muistikuva on, että joskus olisimme järjestäneet yhdessä keskustelutilaisuutta. Meitä kiinnosti YSS:n toimialue (kävelykeskustat... new towns Englannissa). Ehkä YSS oli vähän enemmän ammatissatoimivien yhdistys.

Minusta on tärkeää, että eri suunnittelija porukat ymmärtävät toisiaan ainakin perustasolla. Yhdyskuntasuunnittelija voi tehdä epäonnistunutta ympäristöä siinä missä liikennesuunnittelijakin. Tässä LSS ja YSS ja muut voivat auttaa toisiaan. Liikennesuunnittelu kertoo, mitä yhdyskuntasuunnitelmista seuraa, toimiiko kaupunki, riittääkö infra. Jos aitoa yhteistyöhalukkuutta löytyy, voisi ainakin kokeilla yhteisiä keskustelutilaisuuksia.

Liitteet



Kuva 1 Kokouskutsu 15.2.1975

LIIKENNESUUNNITTELUN SEURA / Vuosikokous 1975

Liikennesuunnittelumme kehitysvaiheet ja nykytila

Suomen liikennesuunnittelun voidaan katsoa alkaneen 1960-luvun myötä. Ensimmäisessä vaiheessa painopiste oli perustilastojen ja tutkimuksien aikaansaamisessa. Niinpä vuoteen 1965 mennessä oli saatu aikaan uusi yleisen liikennelaskennan menetelmä, suoritettu joukko liikenteen määräpaikkatutkimuksia ja aloitettu kaupunkien liikennetutkimuksien ja suunnitelmien laatiminen.

Suurimmat kaupunkialueiden liikennetutkimukset ja suunnittelutyöt suoritettiin 1960-luvun loppuvuosina. Vuonna 1966 oli pääkaupunkiseudulla ns. Helsingin suuri liikennetutkimus, jonka tulokset valmistuivat kaksi vuotta myöhemmin. Muita merkittäviä tutkimuksia olivat vuoden 1969 aikana suoritettut Tampereen ja Lahden liikennetutkimukset.

Liikenneverkko-suunnitelmia laadittiin lähes kaikissa suurissa ja keskisuurissa yhdyskunnissa. Näille oli ominaista melko optimistinen liikenneverkkojen mitoitus ja lähes yksinomainen pitäytyminen autoliikenteen käsittelyyn. Muita liikennemuotoja tutkittiin ja suunniteltiin vain ohimennen.

Ensimmäinen valtakunnallisen tason liikennetutkimus oli vuonna 1965 valmistunut NEDECO-tutkimus. Se sisälsi perustietoa Suomen liikennejärjestelmän eri osatekijöistä. Ensimmäisen kerran tuli myös esille kysymys liikennemuotojen kustannusvastaavuudesta. Niinkään kajottiin aluepolitiikkaan, josta myöhemmin oli tuleva läheisesti liikennesuunnittelu sivuva tekijä.

60-luvun loppuun mennessä saatiin liikennetutkimuksen ansiosta suunnittelumallit ja ns. liikennematematiikka varsin hyvälle tasolle. Näin ollen piti olla edellytykset aivan uudelle järjestykselle liikennesuunnittelulle 1970-luvulle tultaessa. Suunnitteluratkaisujen vertailu ja arvoanalyysi näytti uuden malliteknikan apuvälineillä lupaavalta soveltusalueelta. Kuitenkin tällä hetkellä joudutaan melko voimakkaasti arvostelemaan kaavamaisen suunnittelumetodikan tuottamia tuloksia. Pyrkimys toiminnallisesti tehokkaaseen ja mahdollisimman hyvin tutkittuun kaupunkiympäristöön on unohtanut ihmisen ja hänen lukuisat pikkutarpeensa, sanotaan. Kaupunki ei olekaan asumis- ja toimintakone vaan organisesti kehittyvä ja varovaisesti sekä monipuolisesti käsiteltävä arka kokonaisuus.

Vielä 1960-luvun alussa liikennesuunnittelijat olivat eräänlaisia poppamiehiä omissa ympäristönsä ja omien salaperäisten malliensä parissa. Sittenmin he ovat joutuneet alttiiksi demokraattisen yhteiskunnan tuulille. Tyytymättömyys liikennesuunnitteluun on yleistä ja yhtäläistä kaikissa maissa. Liikennesuunnittelijasta on tullut jahdattu mies.

Lainattakoon toimittaja Silvastia (Viikko-Sanomats 1/74): »Moottoritiemistä ei kiinnosta miksi ihmiset liikkuvat. Moottoritiemistä ei kiinnosta se miksi ihmiset pakenevat kotoaan juuri vapaa-aikanaan. Moottoritiemien ei kysele, onko liikenne a) tarpeellista? b) hyödyllistä? c) välttämätöntä? Hän vain rakentaa moottoritietä, jota pitkin ihmiset voivat vapaa-aikoinaan ajella edestakaisin, olipa heillä siihen syytä tai ei ... »

»Moottoritiemien rakentaa moottoritien vaikka helvettiin. Jos vain jokin tutkimus osoittaa, että sinne on – ainakin ruuhkatunteina – liian kivinen ja kaita tie. Ja mikäli hänen laskelmansa lisäksi osoittavat, että liikenne kaiken aikaa kasvaa. Moottoritiemien ei kysele, miksi helvettiin mennään, hän vain tasoiittaa sinne tien.»

Samalla kun liikennesuunnittelijat näin ovat menettäneet luottamuksensa yhteiskunnassa, poliitikkojen kiinnostus liikennekysymyksiin on huomattavasti lisääntynyt. NEDECO-tutkimuksen pohjalta perustettiin Liikenneministeriöön erityinen suunnitteluosasto vuonna 1970, samalla kun ministeriön nimikin muuttui. Tähän osastoon keskitettiin kauan kaivattu liikennelalan perustutkimuksen ja suunnittelun koordinointi.

Kuva 2 Katsaus s.1, Vuosikokous 1975

Kaksi vuotta myöhemmin, keväällä 1972, syntyi Parlamentaarinen liikennekomitea. Sen sihteeristön työ sekä komitean aloitteesta syntyneet laajemmat tutkimukset ja kokeilut ovat olleet viime vuosien liikennesuunnittelua ja politiikkaa vahvasti leimaavia.

Parlamentaarisen komitean näkyvimpiä töitä ovat olleet seuraavat

- 1) Liikenneturvallisuusjaoston suositukset ja erityisesti nopeusrajoituskokeilut
- 2) Joukkoliikennejaoston aloitteesta suoritettut joukkoliikennekokeilut
- 3) Työnjakajaoston selvitykset (jotka eivät ole vielä ilmestyneet)

Liikennealan politisoitumisen myötä toiminnan painopiste on voimakkaasti siirtynyt uusien kulkulaitosten rakentamisesta nopeammin vaikuttavien keinojen puolelle. Kalustohankinnat, nopeusrajoituskysymykset, hinnoittelu ja lainsäädäntökysymykset ovat tulleet keskeisiksi esille. Ne uudet kulkulaitokset joita suunnitellaan ja rakennetaan ovat huomattavasti entistä enemmän raideliikenteen sekä kevytliikenteen laitoksia entisten teiden ja lentokenttien rannalla.

Yleisesti ottaen voitaneekin todeta, että nykyaikaisten kulkulaitosten perusinvestoinnit on Suomessa jo varsin pitkälle suoritettu. Sekä tiestö että varsinkin lentokenttäverkko ovat liikennemäärään nähden varsin korkealla tasolla. Kauan laiminlyöty rautatielaitos alkaa sekin vähitellen kohentua sekä väylien että kaluston osalta.

Energian hinnan nousu on asettanut kuljetustoiminnat uusien tilanteiden eteen. Rautatie- ja vesikuljetuksille, jotka ovat energiasäästön kannalta edullisimmat, avautuu uusia mahdollisuuksia. Valitettavasti vain kalustokysymykset lienevät esimerkiksi nykyaikaisen vesiliikenteen osalta aika tavalla jäljessä todellisista tarpeista ja mahdollisuuksista (esim. uusi proomutekniikka Saimaan vesialueella).

Suurin paljon tilaa vievin kulkulaitosten rakentaminen kaupunkialueelle on viime vuosina ollut ankarassa vastatulessa. Kolmessa suurimmassa kaupungissamme on kaikissa ollut samantyyppisiä ongelmia. Helsingissä on osoittautunut ylivoimaiseksi saada yhdistetyksi Turun ja Lahden suunnan moottoritiet yhtenäiseksi järjestelmäksi. Tampereella Pispalan harjun suunnassa kulkevat pääliikenneyhteydet ovat edelleen tutkimuksen alaisina. Turun Turpiina-projekti on ehtinyt jo esimerkkitapauksena suunnittelualan peruskirjallisuuden lehdille (Uusitalo: Suunnittelun tavoitteet ja keinot). Tämäkin ilmiö on selvästi kansainvälinen. Ranskan presidentti Giscard d'Estaing'in ensimmäinen valtiomiesteko oli lopullisesti mitätöidä eräs Pariisiin sisäisen moottoritiesuunnitelma.

Liikennesuunnittelu lienee tätä nykyä tilanteessa, jossa tärkeintä on mahdollisimman huolellisesti paneutua kahteen perustavaan laatuun olevaan kysymykseen. Näistä ensimmäinen on se, mitä ihmiset oikeastaan haluavat ja tarvitsevat liikenneoloissaan. Sen seikan selvittäminen vaatii parempaa ja huolellisempaa tutkimustoimintaa, jonka ei tule kohdistua ainoastaan kaavamaiseen liikennekäyttämiseen vaan sen taustalla oleviin tietoisin ja tiedostamattomien motiveihin ja käytösmalleihin. Niinikään yhteisöjen arvostuksia ja päämääriä liikenneolojen suhteen täytyy huomattavasti entistä enemmän selvittää liikennesuunnittelun yhteydessä.

Toinen ja ehkä vielä tärkeämpi kysymys on ne rajat, joihin liikenne on eri tahoilla törmäämässä. Liikenne ilmeisesti syö jo nykyisin varsin paljon yksilöiden ja yhteisöjen varoja sekä aikaa. Mahdollisesti koko toiminta on yhtäkkiä joutunut kestävytyksensä rajamaille. Tilannetta pahentaa luonnollisesti sekä liikennekustannuksien että kulkulaitosten rakentamiskustannusten räjähtäminen nousu. Liikenne- ja kuljetustalous koko laajuudessaan (mukaan lukien myös kaikki keinot joita on käytettävissä liikenteen määrän kurissapitoon) on noussut liikennesuunnittelun ehkä kaikkein keskeisimmäksi kysymykseksi.

Laati: P. Ryttilä 5.2.1975

Kuva 3 Katsaus. s. 2, Vuosikokous 1975

LIKENNESUUNNITTELUN SEURAN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA VUODELLE 1975

1. Yleistä

Tämä vuosi on vasta ensimmäinen Seuran toimintavuosi, joten toiminnan päämääräksi tulee luonnollisesti Seuran aseman vakiinnuttaminen. Tuon päämäärän saavuttamiseksi on pantava alulle laaja jäsenhankinta, luotava yhteydet julkiseen hallintoon ja Seuran toimintaa lähellä oleviin piireihin.

2. Jäsenhankinta

Jäseniä hankitaan valtion ja kunnan palveluksessa olevien sekä yksityisellä sektorilla toimivien liikennesuunnittelijoiden ja -tutkijoiden keskuudesta. Merkittävä jäsenpohja löytyy myös liikennealan opiskelijoista. Potentiaaliselle jäsenistölle levitetään Seuran materiaalia, ja henkilökohtaisilla kontakteilla lisätään tietoutta Liikennesuunnittelun Seurasta. Kuluvan vuoden jäsentavoitteeksi otetaan 100 jäsentä.

3. Seuran kokoukset ja tilaisuudet

Tänä vuonna järjestetään vuosi- ja vaalikokouksen lisäksi kaksi muuta liikennepoliittikkaa ja -suunnittelua käsittelevää keskustelutilaisuutta. Kaikkiin järjestettäviin tilaisuuksiin pyritään saamaan korkealuokkaisia alustuksia.

4. Projektit

Toukokuun alussa Seura järjestää matkaprojektin Ruotsiin. Sen keskeinen aihe on jalenkulkukeskusta. Tutustumiskohteina ovat Kalmar, Göteborg, Örebro ja Västerås. Projektia varten valmistetaan etukäteismateriaalia ja matkan jälkeen julkaistaan raportti. Projektiin varataan osallistumismahdollisuus 25 Seuran jäsenelle.

Matkaprojektista pyritään saamaan vakiintunut vuosittainen toimintamuoto. Seura ottaa osaa myös muihin liikennealan projekteihin, mikäli tilaisuuksia on tarjolla.

5. Julkaisutoiminta

Seura pyrkii aloittamaan sarjaluontoisen julkaisutoiminnan. Seura tekee jäsenistölleen ja potentiaalisille jäsenille materiaalia toiminnastaan. Jäsenistölle lähetetään vuoden aikana vähintään kaksi jäsenkirjettä, joihin sisällytetään liikennesuunnittelua koskettelevia artikkeleja.

TALOUSARVIO

Tulot	Jäsenmaksut (100 jäsentä á 10 mk)	1.000 mk
	Avustukset	6.000 »
	Julkaisutulot	5.000 »
	Projektitulot	14.000 »
	Yhteensä	26.000 mk
Menot	Hallintomenot ja kokoukset	2.000 mk
	Projektimenot	14.000 »
	Julkaisumenot	6.000 »
	Varaus vuosijulkaisua varten	4.000 »
	Menot yhteensä	26.000 mk

Käsitelty hallituksen kokouksessa 5.2.1975.

Kuva 4 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuodelle 1975