

## Rakennemalli 20X0 – asiantuntijoiden teemakirjoitukset 2009

**Janne Antikainen, TEM**

### **Mikä on Jyväskylän seuraava aalto?**

Viime kuukausina elinkeinoelämän kehityksen kuva on ollut kaikkialla synkempi kuin osattiin odottaa, synkkä maininki osui myös Jyväskylään. Vaikka uutiset ovat shokeeraavia, piilee vanhan tuhossa aina mahdollisuus myös uuden syntymiselle, uudelle kasvun aallolle. Nyt on katsottava kuilun yli seuraavaan kasvun vaiheeseen. Kaupunkiseutujen rakentamisessa tulee nyt rakentaa alustaa tulevalle kasvun vaiheelle. Isot ratkaisut vaativat toimintaa nyt.

Kaupunkiseutujen kilpailukyvyyn parantaminen tarkoittaa kaupunkiseudun tekemistä houkuttelevaksi pääomalle, tiedolle, työpaikkoja luoville yrityksille ja osaavalle työvoimalle. Kilpailukykyisen kaupunkiseudun rakentamisessa ei ole kyse keinotekoisesta massan kasvattamisesta, vaan aidosta toiminnallisesta erikoistumisesta ja profiilin löytämisestä. Profiili tulee löytää kahdella tasolla. Yhtäältä tulee rakentaa yhteinen näkemys siitä, miten Jyväskylän seutu erottuu Suomessa ja kansainvälisesti, toisaalta kaupunkiseudun sisällä kunnat ja alueet voivat profiloitua eri tavalla. Kaupunkiseudun sisällä kilpailukyvyyn vahvistaminen edellyttää toiminnallisten linkkien rakentamista keskeisten solmukohtien välillä. Suomessa alle 250 000 asukkaan kaupunkiseutujen "sisäänpäin kasvaminen" voi olla niille todellinen vahvuus ja kilpailuetu suuriin kaupunkiseutuihin nähden, mikäli kasvu saadaan ohjautumaan solmukohtiin, ja niiden saavutettavuus on hyvä. Tämä edellyttää myös yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallitsemista.

On olennaista nähdä, että kuntien välisestä kilpailusta on siirrytty kaupunkiseutujen väliseen kilpailuun. Viime vuosina uusia työpaikkoja on syntynyt kaupunkien lisäksi kehyskuntiin, logistisiin solmukohtiin ja suuriin kaupan keskittymiin. Työssäkäynti kuntien rajojen yli on yleistynyt ja siitä on tullut yhä kaksisuuntaisempaa. Vuonna 1990 laukaalaisista työllisistä 28 % kävi töissä Jyväskylässä, vuonna 2005 jo 41 %. Ja vastavaroisesti laukaalaisista työpaikoista vuonna 1990 jyväskyläläiset täyttivät joka kymmenennen ja vuonna 2005 joka viidennen. Kyse ei siis ole siitä, pärjääkö tulevassa kasvun vaiheessa Jyväskylä paremmin kuin Laukaa tai Muurame, vaan onko Jyväskylän seutu kokonaisuudessaan houkuttelevampi yrityksille, työntekijöille ja opiskelijoille kuin esimerkiksi Tampereen, Oulun tai Kuopion seutu.

Suomalaiset muuttoliikkeen aallot ovat vuosikymmenten saatossa olleet vaikeita ennustettavia, nopeita alueellisen keskittymisen vaiheita on seurannut pitkiä tasapainoisen kehityksen vaiheita. Kukaan ei voi varmuudella sanoa milloin Jyväskylän seudulla on 200 000 asukasta. Tällä hetkellä näyttää, että tuo luku voitaisiin saavuttaa muutamassa vuosikymmenessä.

## **Kaupunkiseutujen kehittäminen vaatii monien toimijoiden yhteispeliä**

Kaupunkien verkostoitumisessa ja kansainvälistymisessä on kyse pitkälti seudulla sijaitsevien yritysten kansainvälistymisen tukemisesta ja siihen liittyvän kansainvälisen tason osaamisen rakenteiden luomisesta. Keskeistä on seudun yritysten, tutkimus- ja koulutuslaitosten ja välittäjäorganisaatioiden sekä julkisen sektorin yhteistyö. Muodollinen yhteistyö toimijoiden välillä ei vielä riitä. Alueellisen kehittämisen vireen sanelee alueella oleva sosiaalinen pääoma, luovuus ja organisaatiokapasiteetti, joita käyttämällä löydetään uudet hedelmälliset yhteistyön muodot eri toimijoiden välillä. Tosin "kova" perusta kehittämiselle on oltava kunnossa: alueellisen kehittämisen perustekijöinä ovat edelleen teknologiaorientoitunut tutkimus- ja kehittämistoiminta ja tuotannolliset sovellukset, panostukset osaamiseen, toimiva infrastruktuuri sekä hyvä saavutettavuus, joka edellyttää toimivaa logistiikkaa, mutta yhä korostuvassa asemassa ovat panostukset inhimilliseen pääomaan ja sosiaaliset innovaatiot. Maankäytön suunnittelu on "kovan" kehittämisen perusta. Toiminnot rakentuvat infrastruktuurin päälle ja mahdollistaa toiminnallisen erikoistumisen. Toki maankäytön suunnittelussa voi olla myös "pehmeitä" keinoja käytössä, seudullisen prosessin jouhevuus on kiinni "pehmeästä" kyvykkyydestä.

Kaupunkiseutusunnitelman laadinnassa ja rakennemallityössä on mukana oikea kuntajoukko, joka heijastelee toiminnallista työssäkäyntialuetta. Kaupunkiseudun keskustaajama ja lähitaajamat ulottuvat Uudesta Jyväskylästä Muuramen kunnan puolelle, hieman myös Laukaan kuntaan. Kaupunkiseutusunnitelmia arvioinut asiantuntijajoukko antoi Jyväskylälle hyvät arviot siitä, miten maankäytön, asumisen ja liikenteen keskinäinen yhteensovittaminen on otettu hyvin osaksi rakennemallityötä: asuntostrategiatyötä on tarkoitus tehdä rakennemallityön rinnalla ja liikenteen yhteistyöryhmä osallistuu rakennemallin laadintaan liikenteen asiantuntijaryhmänä. Lisäksi arviointiraportissa todetaan, että verkostomaisen yhteistyön perinne on pitkä ja se on toiminut hyvin viranhaltijoiden keskinäisen yhteistyön välineenä. Yhteistyön organisointitavan puutteena nähtiin kuitenkin seudullisen päätöksenteon puuttuminen, joka korostuu erityisesti ydinalueen muodostuessa useammasta kunnasta.

Kaupunkiseutujen kehittäminen vaatii aitoa poikkihallinnollisuutta, jossa ovat synkronissa sekä elinkeino- ja innovaatiopolitiikka, alueiden käyttö sekä infrastruktuuripolitiikka. Suomalaiset kaupunkiseudut ovat muista maista poikkeavia, aluerakenne on luonnon ehdoilla ajan saatossa muotoutunut hajautuneemmaksi kuin muualla. Kaupunkiseutujen sisäinen kehitys saattaa olla voimakkaasti eriytyvää. Suurimmat alueelliset kehityserot löytävät suurten kaupunkiseutujen sisällä. Kaupunkiseutuja kehitettäessä tulee huolehtia myös sisäisestä tasapainosta kehittämisessä. Samalla kun seudun kunnat tekevät rakennemallityötä, tulee katsoa jo seuraavaan aaltoon. Luontainen seuraava aalto on Keski-Suomen kasvuakseli, jonka ytimen muodostaa Jyväskylän kaupunkiseutu.

Kehitysnäkymien synkistymisellä on yksi hyvä piirre. Kriiseissä me suomalaiset tunnumme näkevän kirkkaammin, osaamme nähdä olennaisen, uusiudumme. Ministeriön kansalliset ja alueiden omat strategiat joutuvat nyt todelliseen räsitustestiin. Nyt mitataan visionärisyyttä, rohkeutta, ketteryyttä, yhteishengen vahvuutta ja luottamusta eri toimijoiden välillä.

Liite

Taulukossa 1 on esitetty ”perinteinen” pendelöinti, eli kuinka suuri osa kehyskuntien työllisestä työvoimasta käy Jyväskylässä töissä. Taulukossa 2 on esitetty vastapendelöinti, eli kuvataan kuinka suuren osan Jyväskylässä asuvat täyttävät kehyskuntien työpaikoista.

Taulukko 1. Pendelöinti Jyväskylään 1990-2005, eli kuinka suuri osa kunnassa asuvasta työllisestä työvoimasta käy töissä Jyväskylässä (kuntajako 2009)

	henkilöä				pendelöintiprosentti (osuus työllisistä)			
	1990	1995	2000	2005	1990	1995	2000	2005
Jyväskylä	43 444	35 665	42 947	45 155	90,5 %	88,9 %	87,2 %	85,7 %
Muurame	1 371	1 347	1 811	2 100	45,3 %	48,2 %	50,9 %	55,0 %
Laukaa	1 859	1 640	2 332	2 826	27,6 %	28,5 %	34,7 %	40,5 %
Toivakka	199	169	206	327	20,4 %	21,8 %	24,6 %	36,5 %
Petäjävesi	309	257	368	471	19,9 %	21,4 %	26,7 %	34,8 %
Uurainen	229	220	320	392	19,2 %	21,3 %	27,3 %	33,6 %
Hankasalmi	225	165	221	308	9,8 %	8,8 %	11,3 %	15,9 %
Luhanka	15	14	21	32	3,1 %	4,0 %	6,6 %	11,3 %

Taulukko 2. Pendelöinti Jyväskylästä 1990-2005, eli kuinka suuren osan kunnan työpaikoista täyttää Jyväskylässä asuvat (kuntajako 2009)

	henkilöä				täyttää kunnan työpaikoista			
	1990	1995	2000	2005	1990	1995	2000	2005
Jyväskylä	43 444	35 665	42 947	45 155	84,3 %	83,5 %	82,1 %	79,9 %
Muurame	803	637	939	1 008	33,2 %	32,5 %	35,6 %	39,0 %
Laukaa	535	531	696	1 055	10,2 %	11,9 %	14,5 %	20,8 %
Toivakka	34	49	68	98	4,4 %	7,8 %	10,1 %	15,7 %
Uurainen	41	47	79	118	4,4 %	6,3 %	9,5 %	15,3 %
Petäjävesi	60	64	108	126	4,8 %	6,9 %	10,7 %	14,3 %
Luhanka	4	7	10	25	1,0 %	2,3 %	4,1 %	10,9 %
Hankasalmi	61	47	69	86	3,0 %	2,8 %	4,1 %	5,6 %

# Osmo Soininvaara

## Jyväskylästä pyöräilykaupunki

Pyöräilykuntien verkoston selvityksen mukaan Jyväskylä oli ennen vuodenvaihteen kuntaliitoksia keskimääräinen pyöräilykunta. Pyörällä tehtiin kaikista matkoista joka kymmenes. Tämä on vaatimaton saavutus yliopistokaupungilta, joka kooltaan ja tiiviydeltään on pyöräilylle ihanteellinen. Oulussa pyöräilyn osuus matkoista on viidennes.

Jyväskylän mäkisyys vie pyöräilyn suosiota. Mäkisyydellä voi olla osuutensa siihenkin, että Jyväskylässä vakavia pyöräilyonnettomuuksia on ollut paljon suhteessa pyöräilyn suosioon. Jyväskylän keskusta on tiivis, mutta kuitenkin kävelijälle vähän mittava. Keskustan toimivuus paranisi, jos siellä olisi tapana kulkea pyörällä paikasta toiseen. Ruutukaava-alueella pyörän ehdoton valtti on sen vaatima vähäinen tila sekä ajettaessa että pysäköitäessä.

Jyväskylän seudun yhdyskuntarakenne on haastava sekä pyöräilyn että julkisen liikenteen kannalta. Voimakas riippuvuus autoilusta muodostaa riskin, koska emme tiedä, mikä on kumipyöräliikenteen tilanne 30 vuoden päästä öljyvarojen ehtyessä ja ilmastopolitiikan kiristyessä. Seudun kilpailukyvyllä päivittäiseen liikkumiseen kuluva aika ja raha ovat rasite.

Pyöräily yksin tai julkiseen liikenteeseen yhdistettynä voi olla osittaisratkaisu seudun liikenteen järjestämiseen. Pyöräilyn suosion voi ennustaa kasvavan, koska se on halpa ja nopea tapa liikkua, koska yhä useampi tiedostaa päivittäisen liikkumisen terveyshyödyt ja koska ilmaston lämpeneminen pidentää lumetonta aikaa. Sitä myös kannattaa kasvattaa sekä kansanterveydellisistä syistä että liikkumisen helpottamiseksi ja liikenteen vaatiman rahamäärän pienentämiseksi.

Uutena liikennevälineenä on tulossa sähkömoottorilla ja akulla varustettu polkupyörä, joka on erinomainen väline kaupunkiliikenteessä. Kiinassa niitä on jo runsaasti.

### Pyörällä töihin

Työmatkapyöräilyn vetovoima alenee huomattavasti, kun matkan pituus kasvaa yli puolen tunnin. Joutuisalla reitillä puolessa tunnissa ajaa noin kymmenen kilometriä, mutta vain viisi, jos joutuu yhtenään pysähtelemään, kääntyilemään jyrkästi ja väistämään esteitä. Enemmän kuin pyöriteiden määrästä, pyöräilyn suosio riippuu pyöräreittien laadusta. Työmatkapyöräilyn kannalta nopeus on laatutekijöistä keskeisin.

Hajanaisessa yhdyskuntarakenteessa pyörä voisi toimia symbioosissa bussiliikenteen kanssa: pyörällä kotoa bussipysäkille ja bussilla töihin. Tämän edellytyksenä on, että pysäkkien yhteydessä on turvallinen ja mielellään sateelta suojattu säilytyspaikka pyörille.

Pyörä voi olla tarpeen toisessakin päässä, jos bussi jättää kauas määränpäästä. Amsterdamissa ihmisillä on yleisesti kaksi pyörää, toinen kotona ja toinen rautatieaseman jättimäisessä pyöräparkissa. Tätä mallia voisi soveltaa Jyväskylässäkin.

Kakkospyörän vaihtoehtona voisi olla kaupungin tarjoama ilmainen kaupunkipyörä. Niitä saa auton pysäköintilaitospaikan hinnalla kymmeniä. Helsingissä kaupunkipyöriin on oltu tyytyväisiä, mutta hävikki on ollut suuri. Pariisissa asia on ratkaistu pankkitunnusten ja kännyköiden avulla. Kun avaa pyörän lukituksen, pankki velottaa asiakkaan tililtä pantin ja palauttaa rahan, kun pyörä palautetaan. Pyöräilykuntien pitäisi sopia keskenään yhdestä Suomessa noudatettavasta järjestelmästä.

### **...ja kauppaan**

Työmatkapyöräilijän on kätevää käydä kotimatalla kaupassa. Satulalaukuissa kulkee helposti viidentoista kilon ostokset ja peräkärryllä vielä enemmän. Viisas kauppias varaa oven läheisyyteen turvallisen pyöräparkin. Pyöräilyn edistäminen edistää lähikauppojen kilpailua suurmyymälöitä vastaan.

### **Laatu ratkaisee**

Pyöräilyn suosio riippuu suuresti kokemuksen miellyttävyydestä. Pyöräilyn suosion nousu edellyttää, että käytettävissä on joutuisia, esteettisesti miellyttäviä reittejä, joita polkiessa tuntee olonsa turvalliseksi. Pyöräilijän tavanomainen nopeus tasaisella maalla on 20 – 25 km/h. Tällä nopeudella pitäisi pyöräreiteillä voida ajaa.

Kaikki ei voi olla huippulaatuista, mutta olisi hyvä rakentaa tärkeimmille yhteyksille pyöräilijöiden laatuväylät – nopeat, turvalliset ja esteettisesti palkitsevat pyöräreitit. Jyväskylän seudun hajanainen yhdyskuntarakenne edellyttää taajamien välille nopeita pyöräyhteyksiä. Muuten taajamat ovat pyöräilijän kannalta liian kaukana toisistaan. Pyöräyhteys voi olla myös vähäliikenteinen maantie. Usein on erillistä kevyen liikenteen väylää edullisempaa erottaa ajotiestä pyöräkaista.

Ongelmat piilevät usein yksityiskohdissa. Niinkin pieni asia kuin risteysreunan reunakiveys vaikuttaa väylän laatuun. Paitsi että korkea reunus harmittaa pyöräilijää, se on vaarallinen pakottaessaan pyöräilijän keskittämään katseensa maahan muun liikenteen tarkkailun sijasta ja ottamaan kädet pois jarruilta voidakseen hypäyttää etupyörän yli reunuksen.

Ei ole hyvä ajatus panna pyörätie ylittämään risteävä tie vähän kauempana ajoteiden risteyksestä, koska ylimääräiset kiertotiet hidastavat matkantekoa ja raivostuttavat pyöräilijää.

Mäet ovat erityinen haaste pyöräilylle Jyväskylässä. Pyörätien profiili ei saisi olla jyrkempi kuin vieressä kulkevan autotien. Reittejä suunniteltaessa on huomattava, että moni pyöräilijä kiertää mieluummin vähän kuin polkee jyrkkään ylämäkeen.

Jyväskylän keskustassa on paljon yksisuuntaisia katuja. Nämä ovat pyöräilijän kannalta hankalia. Ei ole estettä sallia pyörällä ajo vastavirtaan, jos pyöräilijälle merkitään kadun laitaan oma kaista.

### **Vapaaehtoisia pyöräiteitä**

Aina pyöräilijä ei ilahdu nähdessään pyörätien merkin. Pyöräily ajoradalla ei tosiasiallisesti ole juuri sen vaarallisempaa kuin kevyen liikenteen reiteillä, erityisesti jos nämä ovat huonosti suunniteltuja. Ajorataa

pitkin pääsee paljon nopeammin. Tässä on ristiriita kokeneiden ja vähemmän kokeneiden pyöräilijöiden välillä. Ratkaisu voisi olla vapaaehtoinen pyörätie, jota saa käyttää, mutta ei ole pakko.

En ymmärrä intoa tuhlata tilaa laittamalla pyörätiet asunalueiden pikkukaduille. Lapset saavat nytkin ajaa jalkakäytävillä. Aikuiselle riittää kolmenkympin nopeusrajoitus.

### **Kuntoilu**

Pyöräily on valtaosaltaan hyötyliikuntaa, mutta myös kuntoilua kuntoilun vuoksi. Kuntopyöräilijöitä varten kaupungin ympäristöön tulisi suunnitella pyöräilylle sopivat reitit. Ne kannattaa viitoittaa vähäliikenteisiä maanteitä pitkin. Kapeavanteiset ja nopeat maantiepyörät käyvät yhä suosittumiksi. Sellaisella ajava arvostaa sileää asfalttia ja vaihtelevaa maastoa.

### **Tulevaisuudesta**

Liikenteen tarvitseman energian tulevan hinnan epävarmuus vaarantaa autoliikenteen tulevaisuutta. Autoliikenteen tarpeen vähentämisessä keskeistä on tiivistää yhdyskuntarakennetta rakentamalla kaupunkia säteittäisesti sisäänpäin. Tiiviimpi kaupunkirakenne ja lyhyemmät matkat lisäävät myös pyöräilyn suosiota.

## **Mari Vaattovaara**

### **Kaupunkisuunnittelun ei tulisi olla vain ongelmanratkaisua**

Ylihuomenna Jyväskylän seudulla asuu 200 000 ihmistä. Määrä ei ole edes suuri, eikä kasvu nopeaa, kun sitä tarkastelee sen kasvun valossa, joka Jyväskylän seudulla on ollut käynnissä kuluneen neljännesvuosisadan aikana. Toisin kun lyhyenajan tarkastelut osoittavat, Jyväskylän seutu on ollut yksi Suomen kolmesta nopeimmin kasvavasta kaupunkiseuduista 1980-luvun alusta alkaen. Oulun seudun ollessa Suomen nopeimmin kasvava kaupunkiseutu, Helsingin seutu ja Jyväskylän seutu ovat heti seuraavilla sijoilla. Samanaikaisesti, kuluneiden 25 vuoden aikana merkittävä osa kaupunkialueista, esimerkiksi Iisalmi, Raahel, Rauma, Kotka ja Varkaus ovat menettäneet väestöään.

Jyväskylän seudun kehitys näyttää positiiviselta, kuluneiden kolmen vuosikymmenen tarkastelussa, myös kansallisesti käytetyn elinvoimaisuutta kuvaavan BTV (Bruttokansantuote/asukas, työpaikat ja väestönkasvu) -mittarin valossa. Jyväskylän seutu kuuluu niiden muutamien kaupunkiseutujen ryppääseen, jotka ovat kehittyneet kansallista keskiarvoa nopeammin, kaikkien mitattavien suureiden osalta.

#### **Kasvu tuo elinvoimaisuutta, kasvukivuista huolimatta**

Kasvua pidetään kaupunkiseutujen elinvoimaisuuden keskeisimpänä kriteerinä, paitsi perinteisten taloudellisten tarkasteluiden, myös ns. uuden talouden osalta. Olemme laajassa EU-hankkeessa (ACRE) tarkastelleet 13 eri eurooppalaisen kaupungin kilpailukykyä, ja tutkimus näyttää tukevan kasvun merkitystä kilpailukykytekijänä. Niin sanotussa "uudessa taloudessa" työvoiman houkuttelu ja sen ominaisuudet ovat nousseet yhä keskeisempään rooliin kilpailukykyä puhuttaessa. Samalla ajatellaan, että kaupungin on oltava riittävän vetovoimainen myös ns. "pehmeiden" tekijöiden osalta, eli sen on pystyttävä tarjoamaan riittävän hyvää elämänlaatua sinne töihin ja asumaan muuttaville. Richard Florida, tunnettu kaupunkimaantieteilijä, on korostanut mm. suvaitsevaisuuden merkitystä luovassa taloudessa menestymisen perustekijänä.

Tutkimuksemme (Kepsu & Vaattovaara 1998, 1999) osoittaa että toisin kuin mm. Richard Florida olettaa, suomalaisten osaajien asuinpaikan valintaan vaikuttavat tekijät ovat hyvin perinteisiä. Tärkeimmät motiivit liittyvät henkilökohtaisiin syihin: on synnytty ko. kaupunkiseudulla, tultu sinne opiskelemaan ja halutaan asua lähellä perhettä tai ystäviä. Toinen tärkeä syy seudulla asumiseen tai seudulle muuttoon liittyy työpaikkaan ja seudun yleisiin työnsaantimahdollisuuksiin. Näyttää siis siltä, että seudun kasvu on myös osaamisintensiivisten alojen menestyksen vahva perusta. Sekä osaavan työvoiman että yritysten syntymien "sattumien todennäköisyys" kasvaa seudun kasvun myötä – kuten eräs haastattelemamme yritysjohtaja totesi: "Kun nyt satuin syntymään tänne, niin tänne sen yrityksenikin perustin".

Elämänlaatutekijät eivät kuitenkaan ole merkityksellisiä suomalaisille osaajille. Lähes 70 prosenttia mainitsee vähintään yhden "pehmeän" tekijän kun heitä pyydettiin rankkaamaan neljä tärkeintä syytä pääkaupunkiseudulla asumiseen. Erityisesti vapaa-ajan ja viihdepalveluiden tarjonta sekä asumisen ja rakennetun ympäristön laatu ja monimuotoisuus mainittiin vaikuttava

Tältä pohjalta esitän, että maankäyttö ja sen suunnittelu on hyvin keskeisessä asemassa seudullisen kehityksen, myös paikallistalouden näkökulmasta. Maankäyttöön ja asuntopolitiikkaan liittyvillä seudullisilla ratkaisulla vaikutetaan oleellisesti asutukseen ja väestörakenteeseen, elinkeinorakenteeseen, liikennejärjestelyihin ja palveluiden sijoitteluun.

### **Teknistaloudellisesta rationaliteetista kohti asumisen arkea ja ihmisten toiveita**

Yhdyskuntarakenteen ja asumisen suunnittelussa korostuvat nykyisin liiaksi tekniset ja taloudelliset seikat. Sen sijaan ihmisten sosiaalista ja kulttuurista käyttäytymistä tarkastellaan hyvin ylimalkaisesti, jos lainkaan. Ihmisten arki, toimintatavat sekä toiveet suunnittelukoneiston ”sokeana pisteenä” ovat vain syventyneet, kun asumiseen liittyvät perustarpeet on kutakuinkin tyydytetty. ”Yleisen hyvän”, ”kestävän kehityksen” ja ”sosiaalisen koheesion” nimissä tarjoillaan mitä erilaisimpia ja usein hyvin perinteisiä ajattelumalleja – joiden toimivuudesta on varsin vähäistä tutkimuksellista näyttöä. Väljien käsitteiden lennokas käyttö ei myöskään välttämättä auta ymmärtämään niitä paikallisia prosesseja, jotka voimallisesti vaikuttavat syntyviin sosiaalisiin ja alueellisiin jakoihin. Tilanne muuttuu nähdäkseni jatkuvasti yhä haasteellisemmaksi, kun väestö vaurastuu, tuloerot kasvavat ja väestö moniethnistyy.

Yhdyskuntasuunnittelun ja asuntorakentamisen taustalla piilevää ajattelutapaa kuvaa hyvin se, että Flora – paketin kannet tutkitaan kuluttajatutkimuksin huolellisemmin kuin se, millaisia asuntoja ihmisille tarjotaan. On aivan kuin suunnittelusta tyystin puuttuisi ajatus siitä, että asunto on suurin tavara, jonka kotitaloudet ikinä markkinoilta ostavat ja että siihen liittyvät toiveet ja odotukset ovat paitsi tarkkaan harkittuja myös emotionaalisesti rikkaita ja latautuneita. Kaupunkiseutu, joka osaisi ottaa tämän omassa suunnittelussaan huomioon, rakentaisi itselleen selvän kilpailuedun muihin verrattuna – ja tavalla, jolla todennäköisesti olisi pysyvää merkitystä.

### **Asumiseen ja asuinalueiden kehittämiseen panostaminen ei voi olla virhe**

Neljännes pääkaupunkiseudulla asuvista osaajista kokee, että heidän elämänlaatunsa on heikentynyt viimeisen viiden vuoden aikana. Heikentyminen liitetään lähes yksinomaan asumiseen. Asuminen on kohtuuttoman kallista eikä asumistoiveisiin yllätä vaikka työhön panostetaan paljon ja palkkakin on varsin hyvä. Kohtuuhintainen asuminen, tuloluokasta riippumatta, on osaajien suurin yksittäinen huoli. Kun Jyväskylä aikoo nyt uudessa muodossaan olla ”kilpailukykyinen kaupunki, joka tarjoaa kannustavat mahdollisuudet elämiseen, yrittämiseen ja opiskeluun” on asumisen nostaminen kilpailukykyyn kehittämisen keskiöön tärkeää.

Tulevaisuuden suomalaista kaupunkiasumista ei voida kehittää ihmisten ajattelutavoista, arvoista ja asenteista irrallaan. Jos halutaan saada aikaan muutoksia ihmisten käyttäytymiseen teknistaloudellisten tai ympäristöllisten muutospainoiden siivittämänä, väestön sisäistämiä kulttuurisia rakenteita ei tulisi radikaalilla tavalla asettaa kyseeseen. Pikemminkin niitä tulee käyttää ohjaustoimissa hyväksi: tulisi kehitellä malleja, jotka sopivat olemassa olevaan ajattelutapaan - lähtevät liikkeelle siitä. Erään alueellistamis päätöksen yhteydessä, pienemmällä paikkakunnalla, rekrytoinnit eivät sittenkään olleet ongelma, sillä ”nuoret osaajat pääsivät kiinni haluamiinsa omakotitaloihin ja saivat oman pihan.”



## **Kaupunkisuunnittelun ei tulisi olla vain ongelmanratkaisua**

Kaupunki on riippuvainen ympäröivän yhteiskunnan ja talouden kehityksestä, mutta samalla dynaaminen järjestelmä, jonka sisäisillä päätöksillä on keskeinen vaikutus alueen sosiaalisiin ja taloudellisiin muutoksiin. Kaupungin sisäistä kehitystä ei siis voi selittää pelkästään toimintaympäristön muutoksilla. Paikallisella päätöksenteolla, esimerkiksi kaavoitus- ja asuntopoliittisilla linjauksilla on laajat vaikutukset kaupunkien yleiseen kehitykseen.

Kun aikaisemmin strategisia linjauksia valittaessa lähdettiin vastaamaan asuntopulaan ja asumisen heikkoon tasoon – on jälleen syytä tehdä valintoja. Valittujen strategisten linjausten pohjalta on mahdollista kehittää, tutkia ja toteuttaa uusia asumisen ja asuinalue suunnittelun suuntia – sen sijaan että jäämme puolustamaan, perustelemaan ja toteuttamaan vanhaa. Jyväskylän seudulla hallinnollisten rakenteiden uudistuminen suorastaan vaatii tällaisia linjauksia. Yhteisen taloudellishallinnollisen rakenteen sisällä rakentavien konfliktien kautta päästään varmasti eteenpäin.

Päätöksenteon haaste on löytää toimenpiteitä, jotka eivät pelkästään pyri ratkaisemaan yksittäistä ongelmaa, vaan myös luovat toimintaympäristöä, joka on otollinen laajemmalle positiiviselle kehitykselle ja elinvoimaisuudelle.