

ENTÄS JOS?



Pentti Murole
pohdintojen äärellä 2018

Julkaisija:

Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry

© Pentti Murole ja Auri Häkkinen

Toimittaja: Auri Häkkinen

Kielenhuoltaja ja kuvatoimittaja:

Laura Honkasalo

Ulkoasu: Timo Setälä

ISBN: 978-951-758-696-2

Kirjapaino: Meedia Zone OÜ, Viro 2023

ENTÄS JOS?

Professori Pentti Murolen
blogipohdintoja 2012–2021

Toimittanut Auri Häkkinen

SISÄLLYS

Lukijalle	9
Pentti Murolen blogikirja tuo esiin rohkean ja näkemyksellisen ajattelijan viisautta	10
Prologi	12

SUUNNITTELUFILOSOFIA – ENTÄS JOS?

1960-lukua neljässä kuvaelmassa	17
1970-luvun yhdyskuntasuunnittelun trendintakojia	37
1980-luvun trendit tähtäsivät nykyhetkeen	44
1990-luvun tulevaisuus on käsillä	49
Kaupunki kasvaa ulkomaalaisilla	54
Kulttuuri ja äly – kohtaavatko ne?	60
Luovuuden esteenä on kolme muuria	64
Määräkö kasvaa vai laatu?	66
Pienet riskit ja isot riskit	70
Raiderakastajan joululahjat	77
Robottiauto ja maahan muutto – kaikkea siltä väliltä	82

Liikennettä luutimassa

Google – driveless car, ajoneuvokas?	91
Raskas infra, kilpailukykyä vai virheinvestointeja?	98
Jokeri hatusta!	106
Yleiskaavat ja liikenneverkot ja pehmoiset puheet	112
Ensimmäinen metrojuna länteen	119
Raha ja rata ratkaisevat!?	126
Junalla Tallinnaan – lippu ostettu	133
Viimeinen pisara!	139
Noiduttu ongelma – voittamaton haaste?	145
Radoissa ja pyöräteissä pukkaa	150

Maapallon kantokyky?

Sahara, Sahara – Sahara!?	157
Matkalla helvettiin	162
Maailman väestö neljännekseen?	166
Taas näitä ikuisia CO ₂ -grammoja!	173
Bill Gates kasvihuonekaasujen torjunnassa	176
Hitaat syövät nopeat?	184

Avaraa ajattelua

Kun isä auton osti	191
Tulevaisuuden ennustamisen mahdottomuus	195
Dnepr – virta läpi Ukrainan	200
Katu kulttuurikeskuksena	204
Tekoöly huijareiden ja armeijoiden käsissä – pelottaako?	208
Minun sankarini	213
Valitsetko katoavan ammatin – miten olisi poliitikon ura?	219

Globaaleja polkuja kulkemassa

Rakkaudesta Tallinnaan	225
Nalle Buntanpojan madonluvut	235
Suomalaiset rakentajat Irakissa	242
Diktaattorit, arkkitehdit ja minä	247
Punainen viiva Sirrestä Jufraan	254

Kaupunkisuunnittelu – vaikeaa ja helppoa

Ikääntyvä Suomi ja kaupunkisuunnittelu	261
Helsinki kasvuideologian vankina	264
Potemkinin kylät vai todellista kaupunkia?	279
Milloin aloitetaan? Ensi vuonna?	287
Kohtuuhintaisuuden neljä kuolemansyntiä	294
Helsingistä Kööpenhamina?	312
Helsinki, meren ja metsien kaupunki	317
Kävelykaduista tuli kohtaloni	321
Oikea ja vasen käsi	338
Kaupungistumisesta kyberturvallisuuteen ja väyliin	244
Tiivis kaupunki ongelmana?	348

Hanslankarina kaupunkeja pelastamassa

Viimeisin kirjoitus	353
---------------------	-----

Henkilönimihakemisto

Henkilönimihakemisto	362
Pentti Murolen lyhyt työhistoria	367
Teoksen valmistumista taloudellisesti tukeneet	368

LUKIJALLE

Kädessäsi oleva kirja syntyi professori Pentti Murolen vuosina 2012–2021 kirjoittamasta lähes 700 blogikirjoituksesta. Kirjaan on valittu niitä blogipohdintoja, jotka aihepiireittäin ryhmiteltynä kuvaavat suunnittelufilosofian, näkemysten ja arvostusten kehittymistä kyseisenä aikajaksona. RIL Seniorit käynnisti pian Murolen kuoltua hankkeen näiden arvokkaiden blogipohdintojen tallentamiseksi ja julkaisemiseksi tavoitteena varmistaa aineiston säilyttäminen alan nuorten, tulevien sukupolvien tutkijoiden ja muiden asiasta kiinnostuneiden käyttöön.

Murolen yhteistyökumppanit ja laaja työ- ja ystäväverkosto kutsuivat häntä yleensä Penaksi, ja siksi tässäkin käytetään hänestä lempinimeä. Hän teki lähes 70-vuotisen elämäntyönsä yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelijana, yrittäjänä, laaja-alaisena visionäärinä ja vaikuttajana sekä kotimaassa että ulkomailla. Penan pitkän uran kädenjälki on piirtynyt syvälle suomalaisen yhteiskuntaan. Hän kuului eittämättä Suomen rakennusalan aikansa suuriin vaikuttajiin. Hän edustaa sukupolvea, joka osallistui rohkeasti julkiseen keskusteluun kaupunki- ja liikennesuunnittelusta. Pena sai professorin tittelin vuonna 1999.

Eläkkeelle jäätyään Pena jatkoi aktiivisesti vuoropuhelua kirjoittamalla omaa blogiaan kymmenen vuoden ajan yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelusta, rakentamisesta, suunnittelufilosofiasta, maailmanlaajuisista yhteiskunnallisista kysymyksistä, henkilöistä ja kulttuurista. Blogiaineisto edustaa syvällistä, välillä kriittistä pohdintaa ja analyysiä suunnittelufilosofian kehityksestä, yhteiskunnallisen päätöksenteon monimutkaisuudesta, hankkeiden historiasta, saavutuksista ja tappioista. Blogikirjoituksissa näkyy myös hänen laaja sivistyneisyytensä avarana ajatteluna ja kirjoitusten sivujuonien kautta.

Kirjaan valitut blogikirjoitukset edustavat kunkin aihepiirin mielenkiintoisimpia pohdintoja. Kirjoitukset on ryhmitelty aikajärjestykseen, tuoreimmat ovat luvuissa viimeisimpänä. Siten lukija voi nähdä, miten hänen pohdintojensa painotukset ovat muuttuneet.

Kirjan toimittamista varten perustetiin RIL Seniorien ohjausryhmä, johon kuuluivat Petri Janhunen, Petri Jalasto, Kyösti Oasmaa ja Harry Lindström puheenjohtajana. Blogiaineiston analysointia, mukaan otettavien blogien valintaa ja editointia varten perustetiin työryhmä, johon kuuluivat Liisa Ilveskorpi, Matti Lahdenranta ja Jussi Murole asiantuntijoina ja Auri Häkkinen toimittajana. Kielenhuollon ja kuvantarkistuksen on tehnyt Laura Honkasalo.

Hankkeen toteuttamisen on mahdollistanut eri tahoilta saatu rahoitus sekä työryhmissä toimineet henkilöt. Esitän RIL Seniorien puolesta parhaat kiitokset rahoittajille ja yllä mainituille työryhmien jäsenille ansiokkaasta työstä hankkeen toteuttamisessa.

Harry Lindström
Helsingissä kesäkuussa 2023

PENTTI MUROLEEN BLOGIKIRJA TUO ESIIN ROHKEAN JA NÄKEMYKSELLISEN AJATTELIJAN VIISAUTTA

Pentti Murole oli voimakasnäkemysinen yhteiskunnallinen ajattelija ja kaupunkisuunnittelija. Pena oli koulutukseltaan diplomi-insinööri, mutta jollei tätä olisi tiennyt, olisi hänen yhtä hyvin voinut ajatella olevan arkkitehti tai filosofi.

Seitsemällä eri vuosikymmenellä ammatillisessa elämässä Pena oli nähnyt paljon. Mittava osa suomalaisesta kaupunkikehityksestä ja kaupungistumisesta on tapahtunut näinä vuosikymmeninä. Penaa arvostettiin laajalti ja hän vaikutti vuosikymmenten ajan yhtenä alan keskeisimmistä ajatusjohtajista ja suunnannäyttäjistä. Hän oli ennakkoluuloton kaupunkisuunnittelun laajakatseinen visionääri ja monelle nuorelle ammatilliseen näkemykseen ja koko myöhempään uraan syvästi vaikuttanut oppi-isä. Pena uskoi nuoriin ja antoi monille tärkeitä sysäyksiä eteenpäin uralla. Useita liikenteen tai kaupunkisuunnittelun aloilla maan tärkeimpiin pesteihin nousseita henkilöitä ansaitsi kannuksensa ”Murolen akatemiassa”.

Minunkin osaltani Penan vaikutus ammatilliselle kehitykselleni oli huomattava. Aloittaessani teekkarina 1990-luvun alun laman jälkimainingeissa Penan konsulttitoimistossa nuorempana suunnittelijana otti Pena minut untuvikkona mukaan strategista ymmärrystä monin tavoin kasvataneisiin projekteihinsa. Monien muiden kiinnostavien töiden ohella pääsin mm. valmistelemaan liikenneministeriölle Suomen henkilöliikenteen tulevaisuuden suuntaviivoja sekä pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalle raideliikenteen visiota vuoteen 2050. Seudun poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmaan Pena uskalsi nimetä minut pääsuunnittelijaksi. Jotakin kautta oli LT-Konsultit (aiemmin Liikennetekniikka Oy) myös saanut tehtäväkseen Ghanan pääkaupungin Accran liikennemallin luomisen tyhjästä ja mallin avulla liikenteellisten kehittämisohdotusten valmistelun. Tämä mallinnustyö kasvatti ratkaisevalla tavalla ymmärrystäni liikenteen mallintamisesta ja vaikutusten arvioinneista. Edellä kuvatut tehtävät ovat esimerkki siitä, millä tavalla ammatillisesti haasteellisiin keitoksiin nuoria laittamalla Pena kasvatti alalle monia uusia osaajia.

Kun Penalla oli jostain asiasta vahva näkemys, oli hän asian eteenpäin viemisessä määrätietoinen. Sain henkilökohtaisesti erittäin väkevällä tasolla kokea tämän vuonna 1999, jolloin LT-Konsultit tarvitsi liikenneosastolleen uutta osastopäällikköä. Olin puoli vuotta aikaisemmin valmistunut diplomi-insinööriksi ja yhteisössämme oli monia minua paljonkin kokeneempia tekijöitä. Pena oli kuitenkin sitä mieltä, että minun pitäisi ryhtyä osastopäälliköksi. Vuorokauden harkittuani kieltäydin pyynnöstä todeten Penalle, että tehtävän saappaat ovat itselleni vielä liian suuret. Seuraavana päivänä firman sisäisessä tiedotustilaisuudessa Pena minua ennakkoon varoittamatta ilmoitti henkilöstölle, että hän on päättänyt tehdä minusta osastopäällikön. Otin sitten haasteen vastaan ja tuon tehtävän myötä opin paljon sellaista, joka on antanut minulle tärkeitä eväitä työurani seuraaviin vaiheisiin.

Vaikka Pena toimi alan suurehkon suunnittelutoimiston omistajana ja johtajana, paneutui hän itse liikenteen ja kaupunkisuunnittelun keskeisiin ongelmiin ja ratkaisumalleihin. Pena innostui, syttyi uusista asioista ja heittäytyi täysillä mukaan. Hänelle tyyppillistä oli laaja-alainen keskustelu eri näkökantojen ja yhteiskunnallisten vaikuttimien välillä. Tällainen dialogi meiltä nykyisin liian usein jää sivuun hektisen työelämän tulosta hakevissa kiireissä.

Penan näkemyksellisyys, osaaminen ja ote työhön olivat kansainvälistä tasoa. Kotimaisten haasteiden rinnalla Pena oli perustamassa alan suunnittelutoimistojen yhteistä Devecon-vientiyhtiötä. 1990-luvun alussa hän perusti toimiston Libyan Tripoliin, jossa useat suomalaiset erityisesti Suomea rankasti lyöneen laman aikana työskentelivät. Penan ymmärrys maailmasta perustui laajaan

omakohtaiseen kokemukseen niin Suomessa kuin ulkomailla ja erilaisten kulttuurien väliseen vuoropuheluun.

Penan blogit, joista tämän kirjan sisältö koostuu, ovat erityisiä pohtiessaan niin liikenteen, kaupunkien kuin laajemminkin yhdyskuntien kehityksen merkitystä. Tarkastelutasoina ovat niin yhteiskunnallinen taso kuin ihmisen mittakaava – sekä Suomessa että kansainvälisesti. Penalla oli poikkeuksellinen kyky käsitellä asioita moniulotteisesti, laaja-alaisesti ja vallitsevia käsityksiä sivistyneellä tavalla kyseenalaistaen ja siten keskustelua herättäen.

Nykyajan kaupunki-, liikenne- tai yhdyskuntasuunnittelijalle Penan blogit avaavat hienon mahdollisuuden ammentaa alan legendan näkemystä. Paitsi näkemystä, on blogeihin tallentuneena valtava määrä arvokasta tietoa. Pena ei tehnyt kirjoituksiaan kevyesti, vaan keräsi aina lähtötiedot ja tarkisti faktat huolella. Tähän kirjaan on valitut blogit käsittelevät Penaa kulloistakin aihetta tyypillisesti hyvin syvällisesti ottaen asiaan niin maailmanlaajuisen kuin myös yksilön mittakaavan mukaisen paikallisen näkökulman. Kirjoitukset ovatkin arvokasta oppia niin nykyisille ja tuleville alan nuorille kuin kokeneemmillekin tieteen harjoittajille.

Hyvän elämän edellytykset ovat melko lailla universaaleja ja keskeisimmin osin ajastakin riippumattomia. Maailman arvo on sillä olevan elämän hyvinvoinnin nurkkasumma. Kaupunkisuunnittelun ja hyvinvoinnin teemat ja trendit, joita Pena blogeissaan käsittelee, ovat erittäin hyvin aikaa kestäviä. Kirjoituksissaan Pena käsittelee kuitenkin ansiokkaasti myös viimeisimpiä yhteiskunnallisesti merkittäviä teemoja ja esimerkiksi Helsingin kaupunkistrategian keskeisimpiä tavoitteita, kuten kaupungin kasvua, ilmastonmuutoksen torjuntaa, niin hiilineutraalisuustavoitteita kuin luonnon monimuotoisuuden vahvistamista. Myös kaupungin muutos auton kaupungista jalankulkijan kaupungiksi on hyvin ajankohtaisena teemana esillä. Ja oli tulevaisuuden kaupunkisuunnittelussa kuuma aihe sitten mitä hyvänsä, on Penan samanaikaisesti rohkeasta ja nöyrästä käsittelytavasta varmuudella otettavissa oppia hyvän ratkaisun löytämiseksi.

Penan kirjoitukset antavat arvokasta soveltamisen arvoista oppia niin Helsinkiä, muuta Suomea kuin koko maailmaa koskien. Vaikka hän oli lahjakas visionääri, on yksi itse noteeraamani havainto niin Penan blogiteksteistä kuin töistä uran varrella se hurjan suuri perusteellisen työn määrä, joka tekemisen takana on. Hän vahvistaa meille esimerkillään, että pitkällä jännteellä arvon tuottaminen ja onnistuminen ei tapahdu vain lahjakkuuden avulla, siihen tarvitaan mukaan intohimoa, kovaa työtä ja periksiantamattomuutta. Näitä Penalla todella oli! Blogikirjoitukset avaavat hyvin havainnollisella tavalla sen, kuinka monista näkökulmista yhteiskunnan kehittämistä voi ja on hyvä katsoa.

Alan eri seminaareissa Penan puheenvuoroja odotettiin, koska hän poikkeuksetta osasi avata keskusteluun uusia näkökulmia sekä leventää ja syventää keskustelua. Tämän kirjan lukijoilla on edelleen mahdollisuus kokea sama lukien. Toivonkin, että kirja päättyy mahdollisemman monen alalla olevan ja sille suuntaavan innostuneen ja kehittymishaluisen henkilön luettavaksi.

Helsingissä, kesäkuussa 2023

Ville Lehmuskoski, yksi Penan oppipojista

Helsingin kaupunkiympäristön toimialajohtaja

PROLOGI

Mitä on Pentti Murolen (1934–2021) yhä ajankohtaisten blogipohdintojen taustalla? Hän on kirjoittanut niitä Pakilassa, Kemiössä ja Tallinnassa laajaa tutkimustyötä tehden, tietolähteitä penkoen ja ajankohtaisia keskusteluaiheita seminaareissa seuraten. Ennen kaikkea blogiaineistossa näkyy pitkä ura suomalaisen kaupunki- ja liikennesuunnittelun eturivissä, vankka vientikokemus, näkökulmien laajuus esimerkiksi globaalien kysymysten miettimisessä, sekä syvä sivistyneisyys taidetta ja kulttuuria koskevilla pohdintoilla. Hän on tuonut kirjoituksissaan oivaltavasti esiin uusia näkökulmia ja tutkimustuloksia yleisessä keskustelussa oleviin aiheisiin.

Blogikirjoitusten taustalla on myös pitkiä puheluita kaikenikäisten kollegoiden kanssa. Pena säilytti elämänsä loppuun saakka innostuksen ja uteliaisuuden muiden näkemyksiä kohtaan. Pena kuunteli mielellään nuorempia ja arvosti heidän ajatuksiaan.

Penan opiskeli Teknillisessä korkeakoulussa Hietalahden torin laidalla 1950-luvulla ja valmistui 1961. Hän valitsi alakseen liikennesuunnittelun, vaikkei sellaista oppiainetta vielä ollut. Ensimmäinen liikennesuunnittelun professuuri perustettiin vasta vuonna 1966. Kun itse opiskelin liikennesuunnittelua 1970-luvulla Teknillisessä korkeakoulussa Otaniemessä, Pena oli liikennesuunnittelun suunnannäyttäjä Suomessa. Nuoren opiskelijan silmin katsottuna hän näki liikennesuunnittelu-projektit kaupunkisuunnittelutehtävinä.

Penan vuonna 1970 perustamasta Liikennetekniikka Oy:stä kehittyi Suomen johtava liikenne- ja kaupunkisuunnittelun konsulttitoimisto, joka Penan luovuttua omistajuudesta (2002) tunnetaan nykyään kansainväliseen konserniin kuuluvana WSP Finland Oy:nä. Yritys osallistui jo Penan omistuksessa myös merkittävien ulkomaisten hankkeiden toteuttamiseen.

Suomessa ei vielä 1960–1970-luvulla ollut systemaattista kaupunkitutkimusta. Kaupunki- ja liikennesuunnittelijat käyttivätkin suunnitteluideologiaa muodostaessaan tukena ulkomaisten kaupunkitutkijoiden ja suunnannäyttäjien ajatuksia – ja niin teki Penakin. Hän palasi usein teksteissään yhdysvaltalaiseen Jane Jacobsin kirjaan *The Death and Life of Great American Cities* (1961). Jacobs kävi debattia New Yorkin kaupunkisuunnittelun johtavaa virkamiestä Robert Mosesia ja erityisesti hänen kannattamaansa New Yorkin *Urban Renewal* -uudistusta ja modernistista kaupunkisuunnittelua vastaan sekä korosti ihmisen mittakaavan tärkeyttä. Pena on kertonut, että Jacobsin kirja vaikutti kaikkiin, mutta hänelle itselleen tärkeimmäksi tuli Philadelphian kaupunkisuunnittelupäällikkö Edmund N. Baconin *Design of Cities* -kirja (1967).

Colin Buchananin *Traffic in Towns* (1963) nousi 1960-luvulla suunnittelijoiden ohjenuoraksi. Tämän kirjan ajatukset toteutuivat kaksitasoratkaisuna Lappeenrannan keskustakilpailussa, jossa Pena oli mukana. Hän osallistui 1960-luvulla myös moniin muihin kilpailuihin, esimerkiksi Hervannan ja Tapiolan kaupunkisuunnittelukilpailuihin. Hän julisti 1960-luvulla oman ideansa: Kompakti kaupunki on kontaktikaupunki. Sitä hän toteutti muun muassa Koivukylän ja Matinkylän suunnittelussa, missä auto- ja kevytliikenne erotettiin toisistaan, ja jatkoi ideasta puhumista myöhemminkin. Olarissa kompaktin kaupungin idea toteutui parhaiten. 2010-luvulla hän kritisoi ajatustaan liian yksipuolisena, koska monikulttuurisuus oli unohdettu.

Tämän kirjan suunnittelufilosofiaosiossa Pena tuo esiin eri vuosikymmenien suunnittelutrendit, joiden perusteella on helpompi ymmärtää niiden perusteella tehtyjä ratkaisuja kaupunki- ja liikennesuunnittelussa.

1960-luku ja 1970-luvun ensimmäinen puolikas oli kaupunkisuunnittelussa kiihkeän keskustelun aikaa. Yhteiskunnalliset muutokset Suomessa ja muualla – Vietnamin sota, Pariisin mellakat, Vanhan valtaus vuonna 1968 ja suomalaisten maaltamuuton synnyttämä lähiörakentaminen – voimistivat nuorten kaupunkisuunnittelijoiden joukossa opportunistisia ajatuksia. Pena osallistui ark-

kitehtien kanssa keskusteluihin ja esimerkiksi Katajanokan kanavan pelastamiseen.

Vilhelm Helanderin ja Mikael Sundmanin *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista* (1970) räjäytti 1970-luvulla radikaalien pamflettien julkaisusarjan. Kritiikki kohdistui siihen, ettei helsinkiläisillä ollut mahdollisuutta vaikuttaa oman ympäristönsä suunnittelua ja muutosta koskeviin ratkaisuihin.

1960- ja 1970-luvuilla autoliikenteen kasvu oli liikennesuunnittelun fokuksessa. Syntyi Smith-Polvisen Helsingin keskustan liikennesuunnitelma, joka nosti voimakasta vastustusta ja jäi toteuttamatta. Helsingissä tehtiin suuri liikennetutkimus. Presidentti Urho Kekkosen aloitteesta käynnistyi parlamentaarinen liikennekomitea, jonka tavoitteena oli liikenneturvallisuuden parantaminen. Suomessa otettiin käyttöön esimerkiksi liikenteen katonopeudet ja turvavyöpakko.

Pena perusti 1970 oman konsulttitoimistonsa Liikennetekniikka Oy:n, josta muodostui melko nopeasti ”Penan korkeakoulu”, haluttu työpaikka uralla kehittymisen vuoksi. Yksityisten suunnittelupalvelujen kysyntä oli tuolloin kasvussa, kun virkatöinä ei ehditty enää hoitaa kaupunkien kasvun ja autoistumisen vaatimaa suunnittelua. Johtavissa asemissa toimii vielä tänä päivänä Penan toimistossa työskennelleitä.

1980-luvulla suunnittelussa oli vallalla systeemi-usko ja tavoitteellinen suunnittelupolitiikka. Suunnittelussa käytettiin apuna matemaattisia malleja, iteratiivisia simulointitekniikoita ja tietokoneita mitattomien ilmiöiden arviointiin. Liikennesuunnittelun painopisteessä oli 1980–1990-luvuilla joukkoliikenteen tason nosto ja autoliikenteen kesyttäminen. Helsingin seudun kaupunkiliikenteessä merkittäviä uudistuksia olivat metron käyttöönotto ja joukkoliikennekaistat. Metron jatkoa kuitenkin kritisoitiin. Kevytiliikennepainotteisuus kasvoi ja Helsinki järjesti ainutlaatuisen joukkoliikenteen ideakilpailun. Pena oli mukana metron jatkosuunnittelussa ja monessa muussakin hankkeessa kaikilla vuosikymmenillä. Niistä voi lukea lisää tämän kirjan blogikirjoituksista.

1990-luvulla puhuttiin suunnittelun vuorovaikutuksesta, kaupunkielämän kehittämisestä ja paljon muusta. Pena oli Pietarsaaren silloisen kaupunginarkkitehti Roger Wingrenin kanssa vuorovaikutteisen kaupunkisuunnittelun edelläkävijä. Vuonna 1989 valmistunut Pietarsaaren keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma saattoi Penan arvion mukaan olla ensimmäinen täydellisen vuorovaikutusprosessin läpikäynyt suunnitelma Suomessa. Kävelykeskustojen suunnittelu ja rakentaminen alkoi jo edellisellä vuosikymmenellä, mutta pääsi 1990-luvulla vauhtiin. Silloin toteutettiin esimerkiksi Jyväskylän ja Pietarsaaren kävelykadut. Pena oli mukana monen kävelykeskustan kehittämisprosessissa. Kävelykeskustat ja raideliikenne olivat hänen lempilapsiaan.

2010-luvulla kaupunkien tiivistämiskeskustelu sai valtaa erityisesti Helsingissä, missä laadittiin uutta yleiskaavaehdotusta. Pena arvioi kirjoituksissaan monipuolisesti Helsinkiä kasvuideologian vankina, teki vertailutilastoja Helsingin ja tiivistämisen mallina olleiden Kööpenhaminan ja Amsterdamin välillä, kritisoi bulevardisointiajattusta ja mielti ylikorkeaa rakentamista. Hän heilutti lippua Helsingin Keskuspuiston puolustamismitteloissa, oli innokkaana mukana suojelua vaativassa ihmisketjuprotestissakin. Hän otti blogiaineistossaan kantaa – välillä hyvin kriittisesti – myös 2000–2010-lukujen liikennesuunnittelun painopisteen muutoksiin: joukkoliikenteen korostamiseen, liikenteen käyttämään tilaan ja rrrr edistämiseen. Ikääntyvien liikkumismahdollisuudet saivat häneltä erityishuomiota kokemusasiantuntijana.

Pena ei kirjoittanut vain kaupunki- ja liikennesuunnittelusta. Hän oli myös vientimies. Vientisuunnittelu oli elintärkeää, sillä se osui aikaan, jolloin kotimaisten töiden puute olisi kaatanut useiden muiden mukana hänenkin suunnittelutoimistonsa. Mittavia vientiprojekteja varten

perustettiin kokoneiden konsulttitoimistojen yhteistyönä vientiyhtiö Devecon Oy. Sen puitteissa Pena vastasi Libyaan toteutettavien uudiskaupunkihankkeiden suunnittelusta, mukaan lukien työmaiden valvonta. Vaikka suunnittelupalkkioiden saaminen ajallaan oli usein tuskaista työtä, Pena loi asiakkaisiin läheisiä ystävyys-suhteita, jotka jatkuivat puhelinkontakteina Penan elämän loppuun asti. Muista globaaleista poluista tärkeäksi muodostui Tallinna, mistä Pena hankki kakkosasunnon Toompeanmäeltä pian Viron itsenäistymisen jälkeen. Myös Virossa Pena toimi liikennesuunnittelun asiantuntijana sekä suunnittelutehtävissä että ammatillisissa kontakteissa.

Pena oli yhtenä asiantuntijana Eero Paloheimon vetämässä Sahara-hankkeessa. Maapallon kantokyky -luvussa on Penan pohdinta Saharan kohtalosta ja sen metsittämisen edistämistä. Hän käsittelee tässä luvussa myös CO₂-päästöjen problematiikkaa ja kirjoittaa maailman väestönkasvun hillitsemisestä.

Avaraa ajattelua -luvussa hän käy muun muassa Dneprin risteilyllä ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan vuonna 2014, kertoo oman elämänsä sankareista ja myös elämänsä autoista. Kirjan päättää eräänlainen testamentti. Pena käy uraansa läpi tässä *Hanslankarina kaupungeja pelastamassa* -kirjoituksessa, jonka hän julkaisi kolme päivää ennen kuolemaansa.

Tämän kirjan blogipohdinnat ovat edelleen hyvin ajankohtaisia. Toivon, että kirja antaa ajateltavaa niin alan asiantuntijoille, kaupunkisuunnittelijoille ja opiskelijoille kuin myös kaupungista kiinnostuneille.

Helsingissä heinäkuussa 2023

Auri Häkkinen
kirjan toimittaja