

Kirjallisuutta – Litteratur

Suomi yksissä kansissa

GT Tiekartasto Suomi-Finland (1994). 1:200 000/1:400 000. 1. painos. Karttakeskus, Helsinki. 280 s.
Autoilijan Suomi-kartasto (1994). 1:200 000/1:400 000. 1. painos. Valitut Palat – Reader’s Digest, Helsinki (Painettu Englannissa).

Vuonna 1979 ilmestyi Weilin+Göösin ja Maanmittaushallituksen yhteistyönä *Fennia*-kartasto, joka sisälsi silloin vastavalmistuneen GT-kartaston pienennettynä mittakaavaan 1:250 000. Tuosta vuosikymmenen taitteesta asti *Fennia*-kartasto on ollut uskollisena kumppanina kaikkialla. Sen ääressä on ollut hyvä suunnitella tulevia retkiä ja autolla liikkeessä se on ollut pettämätön apuneuvo syrjäisimmälläkin metsätienlä. Ulkomaiset tuttavat ovat sen avustuksella saaneet vihkiytyä Suomen maantieteen erikoisuuksiin, kuten harju- ja järvimaisemiin, soihin, pienipiirteiseen maatalousmaisemaan, asutustiloihin ja metsäautoteihin. Uskon, että monelle muullekin maantieteen opiskelijalle ja tutkijalle juuri tämä teos on ollut »Suomen maantieteen käsikirja» parhaimmillaan. 80-luvun taoudellinen kasvu ja rakentaminen tietenkin teki *Fennian* vanhentuneeksi pikavauhtia ja uutta painosta saatiin odottaa turhaan.

Tämän vuoden keväällä kartastorintamalla alkoi kuitenkin tapahtua. Ensimmäisenä ehti Valitut Palat julkaisemaan *Autoilijan Suomi-kartaston* uudistetun laitoksen. Valitut Palat lienee uudistanut tiekartastoaan säännöllisesti, joten mistään täysin uudesta tuotteesta ei ole kysymys. Kustantajan tarkoituksena on ollut tehdä kartastosta automatkailijan peruspaketti. Alkuvuville on koottu autoiluun liittyvää asiaa. Kartoissa Valituilla paloilla on jo tutuksi tullut taiteijärjestelmänsä, jonka ansiosta karttalehdeltä toiselle sivusuuntaan siirtyessä katseyhteys seurattavaan kohtaan ei niin helposti katkea. Keksinnön hyödyllisyydestä voi olla montaa mieltä, mutta taitokset joka tapauksessa pullistavat kirjaa niin, että väliin mahtuvat paikannimihakemistot ja kaupunkikartat normaalia kapeammilla sivuilla. Loppuun on vielä mahdutettu 100 päämatkailunähtävyyden esittelyt. Ulkoasussa ja aineiston valinnassa taistelevat kaksi periaatetta: toisaalta täytyy pitää yllä monipuolisuuden vaikutelmaa, toisaalta pitää sivumäärä, tuotantokustannukset ja hinta alhaisina. Kompromissi näiden välillä on selvästi epätydyttävä.

Pelkistämistä korostetaan erityisesti karttojen suunnittelun johtavana periaatteena. Toimittajien »näkökulma on tuulilasin takana. Sadan kilometrin tuntinopeudella ajettaessa maisema pelkistyy niin, että vain olennainen on tärkeää.» Jos käsitys matkailusta on tällainen, voi oikeastaan kysyä eikö valtateiden yleiskartta riittäisi vallan hyvin tällaiselle matkailijalle. Joka tapauksessa Geodata Oy on toteuttanut kartat

»olennainen on tärkeää»-filosofiolla. Olennaista on tieverko eikä oikeastaan mikään muu. Teihin tai yleensä liikenteeseen liittyviä symboleja on noin puolet kaikista. Lisäksi esitetään hallinnollinen aluejako kuntarajoja myöten sekä kansallispuistot ja rajavyöhyke. Maasto- ja maisematiedot on työstetty taajamiin, peltoaukeisiin ja vesistöihin. Palvelu- ja matkailusymboleja on lisätty verrattuna esimerkiksi GT-karttoihin. GT-kartan elementeistä jäävät puuttumaan korkeuskäyrät, suoalueet ja haja-asutus.

Pelkistämisen seurauksena karttakuva on oudon tyhjä. Pelkän peltokuvion perusteella ei voi päätellä mitään varsinaisesta maisemakuvasta. Kun asutusmerkinnätkin puuttuvat, alkaa jo ihmetellä kuinka voi edes tunnistaa oikeat tienhaarat. Säilynyt asutusnimitys jää roikkumaan tyhjän päälle – miten voidaan nimeä jotain sellaista jota kartassa ei edes näy? Tässä muodossa kartoista em. varauksin hyötyä autolla suunnistamiseen yhdestä pisteestä toiseen. Tekijöiltä vain on unohtunut, ettei autoa käytetä autoiluun vaan siirtymiseen esimerkiksi retkeily- ja marjamaalle. Maastotiedoista puhdistetuilla kartoilla ei voi suunnitella tällaisia retkiä. Näinkin suurimittakaavaisia kartoja tarvitsevan voisi siis olettaa haluavan myös maasto- ja asutusinformaatiota. Ainoa viittaus maisemakuvaan – peltokuviot – on merkitty epäsovinnaisesti vaalean vihreällä rasterilla. Mahtaako löytyä ainuttakaan käyttäjää, joka spontaanisti yhdistäisi vaalean vihreän värin peltoon?

Käytön kannalta on myönteistä, ettei matkailusymboleja tarvitse enää etsiä kartalta suurennuslasilla. Tieverkon osalta herää kysymys, miksi sitä kuvaamaan tarvitaan viisi eri väriä vaikka on kyse aivan samasta ilmiöstä. tie voi olla leveämpi tai kapeampi, mutta se on silti ennen muuta tie. Käytetyt värit estävät tieverkon hahmottumisen kokonaisuutena, itsenäisenä visuaalisena tasona. Silmän täytyy hyppiä kirkkaan punaiselta tieltä kirkkaan vihreälle ja takaisin. Miksi tämä korostus? Onko suurtakaan merkitystä sillä ajanko »valtatiellä» vai »muulla maantiellä,» jos on päällystetty auton pyörin alla? Erilaiset katkoviivat, joilla on merkitty hallinnollisia rajoja, ovat yleensä liian ohuita lukuunottamatta kansallispuiston rajaa, jossa paksu harva katkoviiva koettaa kömpelösti seurailia niitä sykeröitä, mitä luonnonsuojelualuerajaukset Suomessa usein ovat.

Uusi valtionyhtiö Karttakeskus Oy hakee myös omaa rooliaan ja on tänä keväänä lähtenyt kilpailuun mukaan julkaisemalla GT-aineistosta yksinkertaistetun *Tiekartaston* jota hieman harhaanjohtavasti markkinoidaan GT-kartastona. Kokonaisuus on sikäli selkeämmin määritelty kuin Valituilla Paloilla, että välimatkataulukkoa, nimihakemistoa ja Karttakeskuksen

mainoksia lukuunottamatta teos sisältää vain karttoja. GT-aineiston on täydennetty laajennetulla ja uudelleen suunnitellulla matkailumerkistöllä, joka on jopa monipuolisempi kuin Autoilijan Suomi-kartaston. Toisin kuin Valitut Palat, Karttakeskus näyttää uskovan, että autoilijalla on aikaa pysähtyä levähdysalueille, ihailla kauniita näköaloja tai vaikka käväistä kahvilla. Karttojen merkilehti on kolmella aukeamalla mittakaavassa 1:1 600 000, jolloin esimerkiksi Etelä-Suomi näkyy samalla kartalla ja kohteiden välisen reitin suunnittelu on helpompaa. Teoksen yleisvaikutelma olisi melko huoliteltu ellei sinne tänne olisi ripoteltu Karttakesuksen muiden tuotteiden mainosviivoja. Karttatuote- ja palvelutiedot ovat sinänsä tervetulleita, mutta niiden pitäisi olla selkeästi omana jäsenennettynä kokonaisuutenaan.

Kartaston kartat muodostavat suunnittelultaan muista poikkeavan karttatyypin, jossa on mielenkiintoisella tavalla hyödynnetty, erilaisia numeerisia aineistoja. Selviä alkuvaikeuksia on havaittavissa, mutta suunnittelija voi myös kirjata itselleen menestystä. Selvästikin myönteistä on, että väriä on käytetty ja perusväritys antaa rauhallisen yleisilmeen. Tiedotteen mukaan asutuskuvio on saatu karttaan maanmittauslaitoksen rakennus- ja huoneistorekisteristä, joten se kattaa periaatteessa yksittäiset rakennukset. Käytännössä tätä ei ole uskallettu luvata, vaan asutuspiisteitä kuvataan merkkienselityksessä epämääräisellä käsitteellä »harva asutus» ja vertailussa ilmenee, että kaikkia GT-kartan rakennuksia ei ole mukana. Tämä voi johtua todellisista muutoksista, jotka näkyvät uudemmassa kartassa, mutta olen varma, että osaltaan siihen on tekniset syyt, sillä tavanomaisesti liioitellussa mittakaavassa esitetyt tiet peittävät alleen osan asutustiedoista. Asutuspiirteen kokokin vaihtelee kummallisesti (sivut 130–143). Myös vektoriaiineistossa on omat ongelmansa: kartanlukijan silmällä on totuttu teiden pehmeästi mutkittelevaan muotoon, mutta näissä kartoissa tiedot ovat sellaisina kuin ne on tiedostoon digitoitu kaikkine kulmineen. Lisäksi tiestö ei kohdistukseltaan osu yhteen asutuskuvion ja rantaviivojen kanssa. Virheet lienevät luokkaa 200–300 metriä. Tämä ei sinänsä olisi vakavaa, mutta valitettavan usein kohteiden keskinäiset suhteet ovat sen vuoksi vääristyneet, mikä vaikeuttaa niiden tunnistamista maastossa. Siellä missä GT-kartan mukaan tie kulkee kylän läpi, uudessa kartastossa tie kulkeekin sen ohi. Rannan tuntumassa kulkevat tied saattavat yllättäen koukata järven puolelle. Tällaisia virheitä löytyy lähes jokaiselta sivulta, jolla on järviä tai meren rannikkoa, joten mistään yksittäisistä lipsahduksista ei ole kysymys.

Maastoväri ovat silmälle varsin miellyttäviä: vaalea keltainen pelloille ja vihreä pohjaväri kaikelle muulle. Pohjois-Suomen kartoissa (1:400 000) on käytetty rinnevarjostusta, jonka pohjaväri on ruskea, sekä osoitettu tunturipaljakat kellertävällä värillä. Tasaisemmillä alueilla varjostuksen voimakas pohjaväri luo melko tumman yleisilmeen. Muusta Suomesta poikkeavasti pohjoisen kartoille on merkitty myös suoalueet. Myöskään Tiekartastossa ei ole onnistuttu viivasymbolien kanssa. Rajavyöhykeviiva on häivytetty lähes olemattomiin ja kansallispuistot sekä puolustusvoimien alueet on merkitty kummallisella pystyviivoi-

tuksella sen sijaan, että olisi painettu sopiva vihreä tai punainen rasteri.

Kaupunkien »läpiajokarttojen» suhteen Suomessa ei näytä tapahtuneen kehitystä vuosikymmeniin. Koko käsite »läpiajokartta» on perua 50–60-luvuilta, jolloin tosiaan piti osata ajaa kaupunkien läpi. Nykyisin »läpiajo» tapahtuu ohitusteitä pitkin, jotka eivät usein edes näy tiukasti keskustoihin rajatuilla kartoilla. Tämä karttatyypin onkin selvästi aikansa elänyt. Todellisudessa autolla liikkuva tarvitsisi kaupunkien yleiskarttoja, joista näkyisivät paikkakuntaa sivuavat valtatie, kaupunginosat ja lähiöt sekä niiden väliset liikenneväylät. Tiekartastossa tämä on pyritty ottamaan huomioon pääkaupunkiseudun osalta, vaikka sen yleiskartta onkin liian tiukasti rajattu. Muut *Tiekartaston* kaupunkikartat ovat vanhantyyppisiä ja niiden painojälki ala-arvoista. *Autoilijan Suomi-kartasto* ansaitsee tunnustuksen erittäin siisteistä kartoista, mutta esimerkiksi pääkaupunkiseudun yleiskartan puutteen vuoksi kartasto on Helsingin seudulla käyttökelvoton.

Uusista kartastoista näkyvät osaltaan kartta-alan suuri murros Suomessa. Lisääntyneestä kilpailusta johtuen tuotantoaikataulut ja tavoitteet kiristyvät, mikä näkyy viimeistelemättömyytenä. Eniten tämä näkyy Karttakesuksen *Tiekartastossa*, jossa käytännössä on vain painettu erilaisia kartta-aineistoja päällekkäin tarkistamatta niiden yhteensopivuutta. *Autoilijan Suomi-kartasto* on viimeistelyltään parempi, mutta tiestön yleistäminen sekä maasto- ja asutustietojen karsinta vähentää merkittävästi sen käyttöarvoa. Kumpikin kartasto on kutistanut Pohjois-Suomen muista kartoista poiketen 1:400 000 mittakaavaan. Olen varma, että tällä toimenpiteellä aiheutetaan käyttäjille paljon harmia, kun näin vaikeutetaan välimatkojen silmämääräistä arviointia. Voisi myös kysyä, onko perusteltua näin vähätellä Pohjois-Suomen merkitystä ensisijaisesti vapaa-ajan käyttöön tarkoitetuilla kartoilla.

Merkittävänä uutena piirteenä tämän vuoden kartastoissa näkisin kaikista edellä olleesta arvostelusta huolimatta, että ne ovat osa uudenlaisen tuoteajattelun läpimurtoa. Suunnittelua on nyt entistä enemmän toteutettu kuluttajan tarpeista lähtien. GT-kartta on palvelullut lukuisia hallinnollisia tarpeita, eikä sillä ole näköjään ole ollut erityisempää suurelle yleisölle suuntautunutta sanomaa. Aikaisemmasta poiketen korostetaan nyt virkistys- ja matkailupalveluja. Suunta on oikea, mutta johtopäätökset suurelta osin väriä: on kohtuutonta tinkiä sekä laadusta ja informaationvälityksestä sillä perusteella, että kartta tulee »kansan» käyttöön. On valitettavaa, jos kaupallinen kilpailuasetelma kartantuotannossa vaikuttaa heikentävästi tuotteiden laatuun. Ehkä olisi jo aika viheltää »Me olemme tehokkaampia kuin te» -peli poikki ja paneutua jälleen kerran olennaiseen: tuotteiden huolelliseen suunnitteluun ja viimeistelyyn. Näin voisi olla toiveita saada karttoja, jotka palvelisivat monipuolista virkistyskäyttöä houkuttelemalla auton ratista patikkapolulle, kanootiretkelle tai vaikka vain pysähtymään luonnonkauniiseen paikkaan – samalla opettaen käyttäjänsä tuntemaan Suomen maata.