

<https://helda.helsinki.fi>

---

## Arkiviihtyvyyden aika, kaupunkipolitiikan pehmeä puoli

Karisto, Antti

Sisäasiainministeriö

2004

---

Kaupunkiseutujen kasvun aika, s. 31-36

---

<http://hdl.handle.net/10224/4069>

---

*Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.*

*This is an electronic reprint of the original article.*

*This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.*

*Please cite the original version.*

# Arkiviihtyvyyden aika, kaupunkipolitiikan pehmeä puoli

**Antti Karisto**

Kaupungit ovat kiristävissä kilpailutilanteessa toistensa kanssa. Kilpaillaan yrityksistä, työpaikoista ja asukkaista; kamppaillaan matkailijoiden sieluista. Yhdeksi kilpailukeinoksi on tullut kaupunkilaisten arkinen viihtyvyys, josta tässä kirjoituksessa on kyse. Kaupunkikeskustat ja -kulttuuri ovat nykyisin paljon esillä puhuttaessa kaupunkien attraktiivisuudesta.

Jotakin ehkä katoaa, jos arkiviihtyvyyttäkin on pakko kutsua kilpailutekijäksi, onhan se itseisarvoista. Mutta se on myös kilpailutekijä ja sen hahmottaminen kilpailutekijäksi monipuolistaa käsityksiämme kaupunkipolitiikasta. Yksipuolinen on se kaupunkipoliittinen näkemys, jossa kaupunki nähdään vain kasvukoneena, aktiivisen elinkeinopolitiikan edistäjänä ja taloudellisen toimijana. Ei niin, etteikö aktiivinen elinkeinopolitiikka olisi tärkeää, mutta ei kaikki hyvinvointi ole yritystoiminnan ansiota, niin kuin ei hyvinvointivaltionkaan aikaansaannosta. Yritystoiminnan aikaansaama hyvinvointi ja ihmisten arkinen hyvinvointi ovat kaksi erilaista ja osittain toisistaan erkaantumassa olevaa asiaa, joiden kesken vallitsee kahdensuuntaisia syy-vaikutus-suhteita. Yhden kaupungin asemesta pitäisi oikeastaan puhua kahdesta: kaupungista hallinnollis-taloudellisen toimijana, ”vaakunakaupunkina”, ja kaupungista ihmisten elinympäristönä, kotikaupunkina. Myös sellaista kaupunkipolitiikkaa tarvitaan, jossa lähtökohtana on kaupunki kotikaupunkina, kaupunkilaisten arkiviihtyvyys ja urbaanin elämän pehmeä infrastruktuuri – ja jossa ymmärretään näiden merkitys myös kaupunkien taloudellisen kilpailukyvyn kannalta.

Helposti ajattelemme, että Suomessa asiat ovat hyvin urbaanin arkiviihtyvyyden suhteen, ja joissakin suhteissa ne ovatkin. Suomalaiset kaupungit ovat suhteellisen saasteettomia, synnittömiä, riskittömiä ja ruuhkattomia. Ei tarvitse

viettää aikaa autojonoissa eikä käyttää hengityssuojaimia, ei pelätä terroritekoja, aidsia, sarsia ja huumeväkivaltaa. Mutta tämä tuskin riittää, jos kaupungit koetaan samalla tylsiksi, tapahtumaköyhiksi ja esteettisesti latteiksi paikoiksi. Jos liikenne ei toimi ja fyysinen turvallisuus on uhattu, koko nykyaikaisen kaupunkielämän perusta tietysti horjuu. Mutta vaikka tällaisia epäkohtia ei olisikaan, ei ihmisten elämä välttämättä muutu erityisen laadukkaaksi ja kaupungit valtavan veto-voimaisiksi. Varsinaista arkiviihtyvyyttä synnyttävät toisenlaiset seikat: se että arjessa on vapautta ja vaihtelua, että kaupungissa on karaktääriä, että yksilöllisyys ja yhteisöllisyys yhdistyvät.

Joskus puhutaan kaupunkikylistä (urban villages) eli asuinalueista, joilla on omintakeinen ilmeensä. Esimerkkejä niistä ovat vaikkapa Amsterdamin Jordaan, Oslon Grünerlokka ja Tampereen Pispala. Kaupunkikylistä rento urbaani elämänmuoto, vapaus ja suvaitsevaisuus yhdistyvät urbaaniin turvallisuuteen ja moderniin yhteisöllisyyteen. Kaupunkikylistä on viihtyisää puolijulkista tilaa, sosiaalinen elämä on vilkasta, ja niillä kullakin on oma ilmeensä ja identiteettinsä.

## Hyviä kaupunkitiloja käytetään

Yksinkertainen, mutta hyvä julkisen kaupunkitilan laadun mittari on se, paljonko tilaa käytetään. Teoksessaan *City, Rediscovering the Center* (1988) yhdysvaltalainen William Whyte teki pitkään keräämänsä kuva-aineiston avulla päätelmiä siitä, miten eri tavoin julkiset kaupunkitilat vetävät ihmisiä puoleensa. Hän myös huomasi, että yhdellä ja samalla kaupunkitilalla voi olla hyvin erilaista käyttöä (ks. myös Kopomaa 1995; Rantala & Krappala 2003, 86). Kaupunkitilan pikakulutuskin voi olla palkitsevaa. Esimerkki tästä oli newyorkilainen ”taskupuisto” Paley Park, jonka Whyten havaintoaineiston mukaan useimmat

ohittivat pysähtymättä, mutta päät kääntyivät ja ilmeet relaksoituivat myös ihmisten kulkiessa puiston ohi (mt., 130). Vastaavan vaikutuksen voi tuottaa julkinen taideteos, katusoitto, ihmisille tärkeä talo tai tila.

Julkisen kaupunkitilan käytöllä on yhteytensä paitsi viihtyvyyteen myös turvallisuuteen. Jane Jacobsin (1961) havainto oli, että turvallisuus syntyy toisista ihmisistä eli siitä, että kaupunkitiloja todella käytetään eivätkä ne jää tyhjiksi. Jos suomalaisten kaupunkien ylisuuret torit ovat iltaisin ja öisin hieman pelottavia, ne ovat sitä juuri tyhjytensä takia.

### Kadun rehabilitointi

Katu on viitannut kulttuurisissa tulkinnoissamme usein massojen aiheuttamaan vaaraan, ja ”kadulle joutuminen” on ollut käyttökelpoinen huonon elämän symboli. Pariisin bulevardit ovat klassinen esimerkki siitä, kuinka kaupunkisuunnittelun keinoin suojauduttiin sisäisiltä, poliittisista järjestystä uhkaavilta vaaroilta. Paroni Haussmann suunnitteli ne niin, että ”roskaväen” yltävissä riehumaan tykistölle avautuisivat suorat tulilinjat. Mussolinin ajan retoriikassa la linea diretta, suora leveä katu, viittasi lujaan, määrätietoiseen hallitsemiseen (Kostof 1991, 231). Modernistisen arkkitehtuurin yhtenä ohjenuorana on ollut pyrkimys ennustettavuuteen, ”tilankäytön protestanttiseen etiikkaan” niin kuin Richard Sennett (1990, 42) vertaa. Myös suomalaisessa metsäkaupunki-ideologiassa kadut ja pihat edustivat tilaa, jossa huono elämä sikiää. ”Pimeiden takapihojen kasvatit...tuottavat yhteiskunnalle usein huolia ja vaikeuksia”, varoitti Heikki von Hertzen (1946) asuntopoliittisessa pamfletissaan. Nämä katutilalle vihamieliset tulkinnat huipentuivat Le Corbusierin kuuluisassa La Ville Radieuse -suunnitelmassa, jossa tavoitteeksi asetettiin ”kadun kuolema” (Ks. Raban 1988, 24-25; Karisto 2003, 71-73).

Olisiko aika kumota tuo tappotuomio, rehabilitoida katuelämä, jota turistimatkoillamme olemmekin oppineet kadehtimaan? On kadulle länsimaisessa kaupunkikulttuurissa toinenkin tulkinta: katu on myös vapauden ja liikkeen, vaeltamisen ja valintojen näyttämö, ”ainoa validi kokemuskenttä”, niin kuin surrealismin oppi-isä ja ideologi André Breton hehkutti (Jukes 1991, xi).

### Kaupunkiestetiikka

Pohjanmaan ruotsin- ja suomenkielisten terveyseroja tutkinut Markku T. Hyypä (2002) on palauttanut ne sosiaalisen pääoman eroihin eli siihen, että ruotsinkielisten yhteisöllinen elämä on paljon tiiviimpää. Osa yhteisöllistä elämää ja arkiviihtyvyyttä on kaupunkiestetiikka, jolla voi olla elämänlaatuun ja jopa terveyteen ulottuvia vaikutuksia. Assi Liikasen (2003) väitöstutkimuksen mukaan erilaisella (hyvin laajasti käsitellyllä) kulttuuriosallistumisella on paljon potentiaalia laitoselämän laatua kehitettäessä. Varmasti sa-

maa potentiaalia on myös itsenäisesti asuvien keskuudessa.

Ei liene yhtään tutkimusta, jossa olisi selvitetty elinympäristön esteettisten ominaisuuksien vaikutuksia terveyteen ja elämänlaatuun. Sellaisen tutkimuksen tekeminen olisikin hankalaa. Kaikkien muiden asiaan vaikuttavien tekijöiden vakioiminen olisi vaikeaa, ja koska ihmiset muuttavat paljon, harvoilla kaupunkilaisilla on elinikäistä kokemusta yhdestä ja samasta ympäristöstä. Ympäristöllä on kuitenkin vaikutusta. Tuskin esimerkiksi Välimeren maiden asukkaiden korkea keski-ikä selittyy pelkästään terveellisellä ruokavaliolla ja ilmastollisen stressin vähäisyydellä. Jokin merkitys lienee silläkin, että ihmiset ovat juurtuneet kaupunkeihinsa ja kyljiinsä, joiden julkinen tila on heille tärkeä kollektiivinen resurssi ja ameniteetti eli mukavuustekijä. Asutaan tunnistettavissa, silmää miellyttävissä paikoissa, joista ollaan aidosti ylpeitä.

Joseph Brodsky on sanonut, että se joka asuu pitkään Pietarissa ”ei voi välttyä omaksumasta siihen sisäänrakennettua mittasuhteiden ja harmonian tunnetta” (Parland 2003, 28). Brodsky itse koki Pietarissa kovia, hänet ajettiin sieltä maanpakoon, mutta kaupungilla oli häneen elämänmittainen eheyttävä vaikutus. Tarvitaan tosin runoilijan herkkyyttä, jotta venäläistä kaupunkiympäristöä voisi yleisemmin pitää erityisen eheyttävänä ja terveellisenä. Venäjällä kansanterveys on heikentynyt ja ihmisten elinikä lyhentynyt tavalla, jolla ei ole vertailukohtaa historiassa. Siitä syytetään milloin uutta eriarvoisuutta, milloin alkoholismia, eikä kumpaakaan aiheetta. Jokin vaikutus on voinut olla myös elinympäristön laadulla, ei pelkästään hygienisillä ja epidemiologisilla, vaan myös mentaalihygienisillä ja esteettisillä tekijöillä ja selityksillä. Tallinnan kasvatustieteellisen yliopiston rehtorin Mati Heidmetšin arvion mukaan 60 prosenttia entisen Neuvostoliiton asukkaista asui täsmälleen samanlaisissa, kulttuuri-eroista täysin piittaamattomasti rakennetuissa kaupunkilähiöissä. Neuvostoaikana tätä ei asetettu kyseenalaiseksi, sillä se oli luokattoman yhteiskunnan tavoite ja saavutus. Mutta postkommunistisissa kaupungeissa ameniteeteiltään niukan, tylyn lähiympäristön koetaan luultavasti olevan kontrastissa yksilöllisyyden ja elämänlaatua koskevien odotusten kanssa.

Me suomalaiset lienemme josjakin Välimeren maiden ja Venäjän välissä tässä suhteessa. Kaarina Kari (2001) on ruotinnut Lahden katumaisemaa ja kauppoja: löytämiään törkeän näköisiä ikkunasomisteita, takapuolensa kadulla kulkijoille kääntäneitä kauppoja. Hänen kuvaamistaan kohteista ei voi olla kuin yhtä mieltä, mutta yleisesti ottaen vaihteleva ominaisuus ei ole niinkään se, onko jokin kaupunkitila ruma vai kaunis, vaan missä määrin se syyttää ihmisiä. Urbaanille estetiikalle ja kaupunkikokemukselle on tyypillistä, että joitakin tiloja saatetaan pitää sekä hyvinä että huonoina, mutta ketään ne eivät jätä kylmäksi

– esimerkkinä tästä Helsingin kuuluisiksi tulleet makasiinit vastapäätä Eduskuntataloa.

Tilat tiedostetaan tärkeiksi joskus vasta sitten, kun ne koetaan tavalla tai toisella uhatuiksi. Viime vuodenvaihteessa Lahdessa syntyi valtava haloo ehdotuksesta pystyttää satametrinen robottiveistos radiomastojen väliin. Paikan arvo kaupunkimaisemana kirkastui hetkessä, ja kaupunkilaiset ryhtyivät raivoisaan sanalliseen vastarintaan. Käydyssä sanasodassa suusta pääsi miltei mitä vain, ja debatti irtaantui nopeasti taideteosta ja paikkaa koskevista lähtökohdistaan, mutta juuri niistä käsin vastustus on ymmärrettävää. Radiomastojen välissä pystysuora pylväk näet rinnastaisi itsensä automaattisesti mastoihin. Hieman laihempänä ja lyhyempänäkin se yrittäisi ikään kuin kivuta korkeimmalle korokkeelle. Camillo Sitte – Helsinginkin kaavoitukseen vaikuttaneita antanut itävaltalaisarkkitehti – oli aikoinaan sitä mieltä, että patsasta ei saa koskaan panna aukion keskelle, sillä silloin se väittää paikan olevan olemassa patsasta varten. Radiomäelle sijoitettuna kiistanalainen julkinen taideteos esittäisi juuri tämälantapaisen väitteen.

### Tila vai paikkojen mosaiikki

Edellä on puhuttu huolimattomasti tekemättä eroa paikan ja tilan kesken. Paikka (place) on jotakin tunnistettavaa ja omanlaistaan, se on ihmiselle merkityksellistä tilaa. Paikalla on historianansa, ilmeensä ja identiteettinsä, siinä aistii paikan hengen. Paikkaan kiinnittyy sekä yksityisiä että yhteisiä muistoja. Tila (space) taas on merkitsemätöntä ei-kenenkään maata, siihen ei kiinnity samassa määrin emotionaalista omistusoikeutta, muistoja ja merkityksiä. Esimerkiksi Viipuri on paikka niillekin suomalaisille, jotka eivät ole sieltä kotoisin tai edes käyneet siellä. Ruotsinlaivoista lähes kaikilla on omakohtainen kokemus, mutta muille kuin laps(ellis)ille ne ovat sittenkin vain tilaa, vaikka niihin on yritetty lavastaa kaupunkiakin. Kirjailija Matti Mäkelä (2002, 125) on paikantanut helvetin ruotsinlaivan baariin: Se on ”ikkunaton, keinovaloinen” tila, ”jossa kaikki materiaalit ovat synteettisiä, jossa voi matkustaa tai olla paikallaan vuorokausia tietämättä mitään ulkomaailmasta”. Siellä ”olla on tarpeettomasti haaskaamassa omia ja luonnon uusiutumattomia varoja, ajatukset sumeina, kulkien kesken maailman kauneimpiin kuuluvaa saaristoluontoa. Siitä ei helvetti paljon parane. Enempää kuin paranee se itku ja hammastenkiristys, jonka tuollaisessa paikassa olo ihmisen sieluun aiheuttaa”.

Stereotyyppisessä lähiökritiikissä kaupunkilähiöistä puhutaan kuin Mäkelä ruotsinlaivoista, silkkanä tilana. Esimerkiksi tuoreessa turkulaisessa liikuntatutkimuksessa lähiöille luetaan madonluvat (Zacheus ym. 2003, 138-139): ”Ketäpä laatikkomuotoihin perustuvien monotonisten rakennusten ympäröivät lähiöpihat innostavat liikkumaan? Lähistön epäsiistit ja rähjäiset metsikötkin antavat ”luonnosta” kovin oudon kuvan.

Kortteinen (1982, 55) tosin väittää, että liikunnan kannalta asuinympäristön köyhyys voi olla myös edistävää tekijä. Sellaisessa ympäristössä urheilua voi nimittäin olla ainoa harrastus, jolle on edes jonkinlaiset edellytykset.” Näin ankeaksi leimautuu katkelmassa (ei sentään koko tutkimuksessa) turkulainen kaupunkielämä, näin surkeiksi kaupunkiliikunnan lähtökohdat.

Vaikka lähiöiden identiteetti kieltämättä on aika ohut, ihmiset ovat onneksi melkoisia mestareita muokkaamaan tiloista paikkoja, merkitsemään ne itselleen. Esimerkiksi Lahden Liipola on kaupunginosista pahnun pohjimmainen työtömyyttä ja tulotasoa koskevien tilastojen valossa. Ulkoisesti se ei ole sen huonompi kuin mitkä tahansa lähiöt. Ja olennaista on se, että liipolalaisten omassa tajunnassa se ei ole mikä tahansa lähiö, vaan – kuten Liipolaa koskeva väitöstutkimus (Seppänen 2001) osoittaa – se on oma, erisnimillä ja erityisillä merkityksillä varustettu paikka, kotiseutu, jossa on hyvä asua ja olla ja jonka tulevaisuuteen uskotaan.

Näyttäisi yleisemminkin siltä, että suomalaisille kaupunkilähiöille on vihdoin alkanut kehittyä identiteettiä. Niistä on alettu puhua erisnimillä, ne on tunnistettu kulttuurisesti, niistä on kirjoitettu romaaneja ja runoja ja tehty elokuvia, niistä on tullut nostalgioidenkin kohde (ks. esim. Kesänen 2002). Esimerkiksi itähelsinkiläisyys on asia, joka nykyisin tuodaan itsetuntoisesti esille. Helsingin yliopiston sosiaalipolitiikan laitoksen uusien opiskelijoiden tutustumistilaisuudessa pari vuotta sitten kysyttiin syitä siihen, miksi he olivat tulleet sosiaalipolitiikkaa ja sosiaalityötä opiskelemaan. Muutama tulokas sanoi syyksi ja selitykseksi vain sen, että he ovat Itä-Helsingistä kotoisin.

Tilan ja paikan erottelu antaa joka tapauksessa ajattelemisen aihetta. Ranskalainen antropologi Marc Augé (1995) käyttää paikan ja tilan asemesta käsitteitä ”paikka” ja ”ei-paikka”. Hänen väitteensä on, että ”supermoderni” yhteiskuntamme on täynnä ei-paikkoja, sellaista anonyymia ja abstraktia tilaa, jossa ydintoiminnot kyllä sujuvat, mutta jossa ihmisten ympäristökokemus on ohentunut. Tyypillistä niille on tietty keinotekoisuus.

Augén esimerkit ei-paikoista ovat ääripäistä. Ne ovat joko loistokkaita kuten huippuhotellit, lentokentät ja ostoskeskukset, tai kurjia kuten pakolaisleirit. Toisissa ollaan välttämättömyyden vuoksi, mutta samoja piirteitä on myös tiloissa, joihin ihmiset menevät vapaaehtoisesti ja viihtyäkseen, kuten huvipuistoissa tai pikaruokaloissa. Niissä kaikki on siistiä, kontrolloitua ja standardoitua. Kielteisiä yllätyksiä ei ole, mutta inhimilliset ilon tunteetkin ovat ikään kuin etukäteen ohjelmoituja. Eletään keinotodellisuudessa, joka tyypistää elämykset ja inhimillisen uteliaisuuden. Disneyland on joillekin kirjoittajille malli siitä, millaiseksi kaupunkimaisema on muuttumassa ja millaisessa mikkiihirimaassa me elämme: yksinkertaistetussa, sanitoidussa ja säröttömässä

ympäristössä (esim. Sorkin 1994; Zukin 1992).

Disneylandia, McDonaldsia ja vastaavia ei-paikkoja koskevat analyysit ovat perin pessimistisiä. Nekin paikat, joista haemme elämyksiä, pikemmin standardoivat niitä ja turruttavat tunteita, väittävät kriitikot. Vaikka esimerkiksi George Ritzerin (1998; Ritzer & Liska 1997) väitteet kaiken "mcdonalisoistumisesta" vaikuttavat liioitelluilta ja lähes hysteerisiltä, silti teeseissä urbaanin ympäristön keinotekoistumisesta on paljon perää.

Marc Augé (1995, 78) muistuttaa siitä, että ihmiselämä alkaa ja yleensä myös päättyy ei-paikassa, nimittäin kliinisen persoonattomassa sairaalaympäristössä. Syntymän ja kuoleman välillä olemme paikoissa, mutta Augén kulttuuripessimistinen ennuste on, että lisääntyvästi vietämme aikaa ei-paikoissa, jolloin elämämme köyhtyy tai latistuu. Tämä on tendenssi, jota kaupunkipolitiikassa ja -suunnittelussa ei pidä ainakaan kiihdyttää.

### Identiteetti ja struktuuri

Kaupungilla pitää olla luonnetta ja identiteettiä, mutta toisaalta sillä pitää olla toimiva struktuuri, joka helpottaa myös tunnistettavuutta. Englantilainen matkailun kulttuurihistorioitsija Fred Inglis (2000) mainitsee Kairon kaupungina, jolla on identiteetti mutta ei struktuuria. Singapore taas on kaupunki, jolla struktuuri mutta ei identiteettiä.

Hollantilainen postmodernin arkkitehtuurin teoreetikko Rem Koolhaas on haltioitunut juuri Singaporen tapaisista identiteetiltään ohuista kaupungeista. Hän kuvaa olympiakaupunki Atlantan meidän aikamme kaupungin malliksi juuri siksi, että siltä puuttuvat luonne ja identiteetti. Kaupungin kauneus on hänen mukaansa siinä, että se on kirjoittamaton lehti, jolla "ei ole perinteistä kauneutta, keskustaa eikä yhteisöllisyyttä" (Iyer 2001, 210-211).

Näin viileä asennoitumistapa on onneksi harvinainen. Yleensä kaupunkilaiset haluavat tuntea olevansa kotonaan, eivätkä he pidä kirjoittamattomista lehdistä. He päinvastoin haluavat saada otteen paikasta, merkitä sen tavalla tai toisella omakseen.

Kosketus kaupunkiin saadaan liikkumalla siellä. Toisen ranskalaisen antropologin Michel de Certeau'n (ks. Augé 1995, 79) mukaan tila – paikan vastakohtana – onkin liikkeeseen liittyvä käsite. Kun ihminen liikkuu paikasta toiseen nopeasti, esimerkiksi autolla, hän helposti menettää konkreettisen kosketuksensa niihin paikkoihin, joiden ohi hän kulkee. Hitaasti liikkuun paikat säilyvät paikkoina, mutta nopeassa liikkeessä tuntuma niihin katoaa ja paikoista tulee tilaa.

Paikkakokemuksiimme vaikuttaa siis myös tapa ja vauhti, jolla liikumme. Kävelen tai polkupyörällä ajaen paikkakokemus on aivan toinen kuin auton ratissa. Ympäristöpsykologiassa on oma käsitteensä tälle: puhutaan haptisesta

eli moniaistisesta ympäristökokemuksesta (Aura ym. 1997, 64). Moniaistisesti koetut paikat painuvat ruumiinmuistiin, ne saavat positiivisen, pitkäkestoisien ja nostalgisen tunnevarauksen.

Kaupunkipolitiikan ja -suunnittelun tehtävänä on paitsi selkeyttää kaupungin struktuuria myös vahvistaa sen identiteettiä esimerkiksi maksimoimalla ihmisten mahdollisuudet moniaistisiin paikkakokemuksiin. Professori Matti Klinge, eurooppalaisen kaupunkikulttuurin ja sivistysperinteen tuntija ja kantaja, antoi jossakin haastattelussaan ymmärtää, että ainoa herrasmiehelle sopiva tapa liikkua kaupunkikeskustassa on liikkua jalan; pyöräilykin on hänestä tyyliä. Kyllä kauppoihin pitää päästä myös autolla, mutta yksipuolisesti autoiluun perustuva, amerikkalaismallinen kaupunkikehitys voi tuhota kaupunkien karaktääriin, tuottavan korjaamattomia luonnevaurioita. Asumisen, työntöön, kaupsakäynnin ja vapaa-ajanvieton mahdollisimman pitkälle menevä tilallinen erottaminen on osoittautunut virheeksi (Lennard & Lennard 1995, 2). Liioiteltuun tilalliseen työnjako on liu'uttu Lahdessaakin. Kaupat ovat muualla kuin siellä, missä ihmiset asuvat. Tilallista ironiaa tai tahahtonta positiivista diskriminaatiota on tosin siinä, että puolet Lahden vähittäiskaupan pinta-alasta sijaitsee Liipolan, ostovoimaltaan vähäisimmän kaupunginosan kupeessa.

### Jalankulku nousussa

Jalankulku on kovassa nousussa terveystavoitteisena kävelyharrastuksena, sauva- ja kuntokävelyinä, mutta se tekee tuloaan myös muuten. Kyse on yltäkylläisyyden yhteiskuntaan kuuluvasta kehityksestä ja vastavoimasta meidän aina vain hektisemmäksi käyväälle arkielämällemme. Heti kun ei ole pakko liikkua jalan, mahdollisuudesta liikkua jalan tulee niukkaustekijä ja siksi arvostettu asia. Helsingissä monien kuuluu nykyisin keuhkelevan sillä, kuinka he kävelevät töihin. Niitä kadahditaan erityisesti, joiden kävelyreitti kulkee keskuspuiston poikki, Töölönlahden rantamia pitkin tai muiden mielenkiintoisten paikkojen kautta. Nämä uskavelijät ovat kiireisiä ihmisiä, joilla ei luulisi olevan varaa hitaaseen liikkumiseen. Mutta työmatkakävely on heidän tapansa irtaantua hetkeksi urbaanin työelämän oravanpyörästä. Ajan talous on paradoksaalista (ks. Julkunen 1983): mitä enemmän aikaa säästämme, sitä kalliimmaksi se tulee, ja juuri siksi sen tuhlaminen tuntuu niin hyvältä. Vastakkain on kaksi esteettistä elämäntilaa, hitauden ja nopeuden estetiikka. Esimerkiksi kaupunkisyöminen ei ole vain nopeaa hotkimista (fast food), vaan se on myös paneutuvaa ja sosiaalista syömistä (slow food). Kaupunki-ihminen sietää virikkeiden moninaisuutta ja jopa nauttii siitä, mutta liika on liikaa. Mitä kiihkeämmäksi elämä menee, sitä tärkeämpää on liikkua hitaasti, päästä eroon hetken ja hektisyyden tyranniasta (Eriksen 2003) – muuallakin kuin kesämökeillä.

Charles Baudelairen Pariisi-kuvausten tunnetuksi tekemä flaneeraus, joutilaanoloinen käyskentely, on modernin kaupunkikulttuurin ydintä. Istahtaa alas ja katsoa ihmisviliniä – sekin on urbaani perushuvitus, jonka arvo on Suomessakin alettu pikku hiljaa ymmärtää. On tajuttu, ettei ravintoloissa tarvitse istua piilossa ja että kahvilan näyteikkunasta voi katsoa kahteen suuntaan. Kattakahvilat ovat enemmän kuin muoti-ilmiö, ne ovat signaali kaupunkikulttuurin muutoksesta. Helsingissäkin miltei missä tahansa vilkkaasti liikkennöidyssä kulmassa sijaitseva kahvila tai kioski laittaa pari tuolia ja pöytää jalkakäytävälle, ja heti ne ovat käytössä. Jalankulkijat valtaavat tilaa takaisin, paikottavat sitä. Suomalaiset eivät enää tyydy edes ilmastolliseen osaansa. Kortteleiden sisustoihin syntyy uutta katettua kaupunkitilaa, ja ulkotiloissa saatetaan istahtaa kahville pienellä pakkasellakin. Eräänlainen ristisiitos hitauden ja nopeuden estetiikasta on tapa tallustella kadulla kahvimuki kädessä – ja kännykkä toisessa.

### Kaupunki ja vanheneminen

Flaneeraus tuo mieleen nuoren dandyn, mutta kiireetön kävely, julkiseen kaupunkitilaan kohdistuva kiinnostus ja hitauden estetiikka nousee arvoonsa myös vanhojen ihmisten ansiosta ja väestön vanhenemisen vuoksi. Samoin kuntoiluyhdistyksiä tapahtuva kävely, sillä se on erityisesti vanhemman väen suosima liikuntamuoto.

Eri ikäryhmien suuruussuhteet kääntyvät suomalaisessa yhteiskunnassa miltei ylösalaisin. Kun eri-ikäisten tilapreferenssitkin ovat osittain erilaisia, merkinnee tämä keskustojen arvonnousua. Ikävaikutusta voi tosin pidätellä sukupolvi-vaikutus. Yhteiskuntahistoriallisista syistä suomalaisten kaupunkikokemus on ohut, aikuisten kaupunkilaisten enemmistö on muualta muuttaneita, ja monet kaupunkilaiset ovat mentaalisesti ”metsäkaupunkilaisia”, pikemmin luonto- kuin keskustaarbaaneja (Ilmonen 2002). Mutta keskustakaupunkilaisten sukupolvet tulevat, ja tämä – yhdessä ikävaikutuksen kanssa – merkinnee sitä, että keskustojen lähikaupat ja -palvelut nousevat vielä arvoon arvaamattomaan.

Kansainvälisessä kaupunkitutkimuksessa on ollut esillä sosiaaliryhmien ja myös sukupuolten käymä kamppailu kaupunkitilasta. Katuväkivalan pelko on pannut naiset kiertämään vaarallisina pitämänsä kaupunkitilat. He eivät käytä niitä, ja niin ne muuttuvat entistä vaarallisemman oloisiksi. Joskus naiset ovat ryhtyneet vastaiskuun, esimerkiksi valtaamaan symbolisesti takaisin vaarallisina kaihittamia kaupunkitiloja. Samantapaista kamppailua kaupunkitilasta voi syntyä myös ikäryhmien kesken. Kaupunkikeskustoja tuskin lähitulevaisuudessa luovutetaan nuorten ja nuorten aikuisten käyttöön; nuorisolle ei anneta monopolia sen määrittämiseen, mikä on kaupunkikulttuuria. Ikäryhmien käymän kamppailun lopputuloksena on toivon mukaan nykyistä vähemmän ikäsegregoitunut kaupunkitila. Hy-

vän kaupungin ja kaupunkitilan tunnusmerkki nimittäin on, että se on kaikenikäisten käytettävissä ja käytössä.

Tutkimuksessa Lahden ja Päijät-Hämeen ikääntymisestä, on käynyt ilmi, että kolmasosa lahtelaisista 1920-, 30- ja 40-luvun lopulla syntyneistä on sitä mieltä, että heidän kotikaupungissaan ei ole tarpeeksi sellaisia pistäytymis- ja tapaamispaikkoja, joihin heidän ikäistensä on luontevaa mennä (Karisto ym. 2003, 50). Moniin paikkoihin on kokemuksellinen joskaan ei muodollinen yläikäraja, ja sosiaalinen elämä on ikäsegregoitunutta. Kullakin ikäryhmällä on omat paikkansa, eivätkä eri-ikäiset ole paljonkaan tekemisissä toistensa kanssa. Kirjastot, uimahallit, jossain määrin torit ja Lahden tapauksessa uusi satama-alue ovat loistavia poikkeuksia tästä, sillä ne palvelevat kaikenikäisiä. Vesijärven satama on samalla esimerkki siitä, kuinka uusi kaupunkitila voidaan nopeasti ottaa käyttöön ja merkitä omaksi paikaksi.

Eläkeläisistä puhutaan usein ”päiväväestönä”, jonka määrä on monilla kaupunkialueilla kasvanut asettaen uusia vaatimuksia palveluväestönsä ympärille. Marketta Kyttä (2003) on ympäristöpsykologisessa väitöskirjassaan tutkinut kaupunkiympäristön lapsiystävällisyyttä. Syytä olisi tutkia myös sitä, mitä ympäristö tarjoaa iäkkäille ihmisille.

Eläkeikäisistä ihmisistä käytetty päiväväestön käsite sisältää oletuksen, että he eivät halukaan pistää nokkaansa ulos pimeään tullen. Kuva eläkeläisistä vanhuksina, joiden liikkuminen rajoittuu suurin piirtein keinutuoliin, on kuitenkin jälkeen jäänyt. Eläkeläisten ylivoimainen enemmistö ei ole yhteisöllisestä elämästä irtaantuneita vanhuk- sia, vaan aktiivisia, liikkeellä olevia ihmisiä (esim. Karisto ym. 2004). Ajankäyttötottumukset muuttuvat. Esimerkiksi nukkumaanmeno-aika liikuu koko ajan eteenpäin, eikä päivällistä syödä enää viiden aikaan, vaan seitsemältä, kahdeksalta tai yhdeksältä. Jos nykyisistä eläkeläisistä monet vielä ovatkin sisäistäneet maatalous- ja teollisuustyön aikarytmin, pian heidän perässään tulevat sukupolvet, jotka ovat tottuneet siihen, että illallakin on elämää.

Hyvä kaupunki tarjoaa toimintoja ja amienteetteja kaikenikäisille. Fyysisesti kaupunki itsekin koostuu eri-ikäisyyksistä, eri ikäkerrostumisista. Ajan patina voi olla kaunista, kuluneisuudellakin on kulttuurista arvoa. Tämä miltei unohtui modernistisen hurmoksen vuosikymmeninä, jolloin kaupunki hahmottui koneena ja uusi oli aina vanhaa arvokkaampaa. Nyt teemme kollektiivista surutyötä esimerkiksi katsoessamme valokuvia kaikista niistä taloista, jotka tuolloin turhaan purettiin.

Lopuksi retorinen esimerkki. Helsingissä eräänlaiseksi kaupunkikulttuurin symboliksi kohosi hiljattain parisatavuotinen salavanhus linja-autoaseman kupeella, jonka vuodenvaihteen myräkkä kaatoi. Liikennevirtojen logistiikka oli-

si aika päivää sitten edellyttänyt sen kaatamista, mutta nöyrästi sadat bussit kiersivät päivittäin kaistojen välissä jököttäneen jättipuun menettään joka kerta muuttaman kallisarvoisen sekunnin. Kun puu kaatui, lehdissä oli monia muistokirjoituksia ja valokuvia sen menneiltä päiviltä. Ilta-päivälehdetkään eivät spekuloinet kaatumisen aiheuttamilla onnettomuusriskeillä, eikä vierhosaton johtoa syytetty kaupunkilaisten hengen vaarantamisesta. Sen sijaan spekulointiin sillä, mahtaako kanto sittenkin vielä versoa. Kaupunkilaiset noukkivat puupaloja muistoksi, kokoon-tuivat katsomaan kantoa ja sytyttivät sille jopa

kynttilöitä.

Tämä on kaupunkiriromantiikkaa, monien mielestä varmasti joutavaa sentimentaalisuutta. Samalla se on kuitenkin terveellinen muistutus identiteettisymbolien vahvuudesta ja merkityksestä. Kaupunkielämä ei ole pelkkää logistiikkaa eivätkä liikkuvat ihmiset ole vain liikennevirtojen molekyyliä. Kaupunkipolitiikka ei ole pelkkää talouden tehostamista ja virtaviivaisia tilajärjestelyjä, vaan siinä on oltava paikka monimuotoisille kaupunkikokemuksille ja urbaanin elämän pehmeälle infrastruktuurille.

#### Lähteet:

Augé, Marc (1995). *Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso, London.

Aura, Seppo & Liisa Horelli & Kalevi Korpela (1997). *Ympäristöpsykologian perusteet*. WSOY, Porvoo.

Crowhurst Lennard, Suzanne H. & Henry L. Lennard (1995). *Livable Cities Observed. A Source Book of Images and Ideas for City Officials, Community Leaders, Architects, Planners and All Others Committed to Making Their Cities Livable*. Gondolier Press, Carmel, California.

Eriksen, Thomas Hylland (2003). *Hetken tyrannia*. Johnny Kniga, Helsinki.

von Herten, Heikki (1946). *Koti vai kasarmi lapsillemme. Asunnontarvitsijoiden näkökohtia asunto- ja asemakaavakysymyksissä. Väestöliiton julkaisuja n:o 15*, Helsinki.

Hyyppä, Markku T. (2002). *Elinvoimaa yhteisöstä. Sosiaalinen pääoma ja terveys*. PS-kustannus, Jyväskylä.

Ilmonen, Mervi (2002). *Kaupungin ja luonnon välissä. Tieto- ja taitoammattilaisten asumistavoitteet*. Teoksessa Liisa Knuuti, toim.: *Minun ja muiden kaupunki. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja C 57*. Espoo 2002; 66 - 81.

Inglis, Fred (2000). *The Delicious History of the Holiday*. Routledge, London.

Iyer, Pico (2001). *The Global Soul. Jet Lag, Shopping Malls, and the Search for Home*. Knopf, New York.

Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, New York.

Jukes, Peter (1991). *A Shout in the Street. An Excursion into the Modern City*. University of California Press, Los Angeles.

Julkunen, Raija (1983). *Yhteiskunnallinen aika ja uudet tarpeet*. Sosiologia 20, 3, 178-189.

Kari, Kaarina (2001). *Kaupunkimuotoilu. Imago, identiteetti ja visuaalinen kaupunkimuotoilu. Loppuytö International Design Business Management for Professionals-koulutusohjelmassa, Teknillinen korkeakoulu, Lahden keskus*. Karisto, Antti & Olli Nummela & Riikka Konttinen & Ilkka Haapola & Raisa Valve & Kirsti Heikkilä (2003). *Ikääntyvä Päijät-Häme. Kuntien hyvinvointiraportti*. Helsingin yliopiston tutkimus- ja koulutuskeskus Promentian raportteja ja selvityksiä 41/2003.

Karisto, Antti (2003). *Pelottava kaupunki*. Teoksessa Timo Kopomaa, toim.: *Kohti kaupunkisosaalialityötä. Haasteena tasapainoinen kaupunki*. Palmenia-Kustannus, Helsinki; 67-81 (ilmestynyt alunperin 1993).

Karisto, Antti & Riikka Konttinen & Riikka Lämsä & Raisa Valve (2004). *Ikääntyvien elämäntyyliä*. Kirjoitukset. Kesänen, Juha (2002). *Sillitien tarinat*. Kirjoituksia kaupunkielämästä. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kopomaa, Timo (1995). *Kaupunkipuiston käytöt. Elämää*

Helsingin puistoissa ja ulkoilualueilla. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1995:5.

Kostof, Spiro (1991). *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*. Thames and Hudson, London.

Kyttä, Marketta (2003). *Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness*. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu A 28.

Liikanen, Hanna-Liisa (2003). *Taide kohtaa elämän. Arts in Hospital -hanke ja kulttuuritoiminta itäsuomalaisen hoitoyksiköiden arjessa ja juhlassa*. Väitöskirja, Helsingin yliopiston sosiaalipolitiikan laitos.

Mäkelä, Matti (2000). *Luonnonuskonto*. Teoksessa Matti Mäkelä: *Ohitusleikkaus ja muita kertomuksia*. WSOY, Helsinki; 101-137.

Parland, Milena (2003). *Pietarilainen*. Teoksessa Londen, Magnus & Anders Mård & Milena Parland: *Pietari. Metro-poli nurkan takana*. Tammi, Helsinki.

Raban, Jonathan (1988). *Soft City*. Collins Harwin, London.

Rantala, Kati & Mari Krappala (2003). *Kaus kotiin Kontulaan*. Teoksessa Timo Kopomaa, toim.: *Kohti kaupunkisosaalialityötä. Haasteena tasapainoinen kaupunki*. Palmenia-Kustannus, Helsinki; 83-98 (ilmestynyt alunperin 2000).

Ritzer, George (1998). *The McDonaldization Thesis. Explorations and Extensions*. Sage, London.

Ritzer, George & Liska, Allan (1997). *'McDisneyization' and 'post-tourism': complementary perspectives on contemporary tourism*. Chris Rojek & John Urry, eds.: *Touring Cultures. Transformations of Travel and Theory*. Routledge, London, 96-109.

Sennett, Richard (1990). *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*. Alfred A. Knopf, New York.

Seppänen, Marjaana (2001). *Liipolan onni. Asuinalueen sosiaalinen erilaistuminen ja merkitys asukkaille*. Palmenia-kustannus, Helsinki.

Sorkin, Michael (1994). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. Hill and Wang, New York.

Whyte, William H. (1988). *City. Rediscovering the Center*. Anchor Books, New York.

Zacheus, Thomas & Juhani Tähtinen & Risto Rinne & Pasi Koski & Olli J. Heinonen (2003). *Kaupunkilaisten liikunta ikäpolvittain. Turkuisten liikuntatottumukset 2000-luvun alussa*. Turun yliopiston kasvatustieteellisen tiedekunnan julkaisuja A:201, Turku.

Zukin, Sharon (1992). *Postmodern urban landscapes: mapping culture and power*. Scott Lash & Jonathan Friedman, eds.: *Modernity and Identity*. Blackwell, Oxford, 221-247.