

**EKOMODERNI VERKOSTOJEN KAUPUNKI –
Kestävän kehityksen haasteita yhdyskuntasuunnittelulle**

**Lisensiaatintutkimus
Mervi Johanna Hiltunen
114412
Joensuun yliopisto
Maantieteen oppiaineryhmä
Elokuu 2008**

ESIPUHE

Tämän lisensiaatintutkimuksen olen aloittanut ja aineiston kerännyt Joensuun yliopiston maantieteen laitoksen projektitutkijana, Suomen Akatemian *Kestävän kehityksen tutkimusohjelmaan* kuuluneen *Kaupunkiseutujen ekologinen modernisaatio* –tutkimushankkeen aikana, vuosina 1996–1999 (SA 33534) (ks. Kortelainen 2000). Hankkeen tuloksina ilmestyneitä artikkeleitani (Hiltunen 1998a, 1998b ja 2000) olen osittain hyödyntänyt tässä tutkimuksessa. Tutkimuksen teoreettisia lähtökohtia, aineiston analyysiä ja johtopäätöksiä olen pohtinut ja kirjallisen raportin viimeistellyt Joensuun yliopiston matkailualan opetus- ja tutkimuslaitoksen assistenttina vuosien 2003–2007 varrella ja Suomen Akatemian projektitutkijana vuosien 2007–2008 aikana tutkimushankkeessa *Liikkumisen maantiedettä mobiilissa yhteiskunnassa* (SA 114532).

Ihmisten liikkuminen ja arki ovat tässä tutkimuksessa kiinnostuksen kohteina. Tekeillä olevassa väitöskirjatutkimuksessani on sama kiinnostus mutta konteksti poikkeaa lisensiaatintyön tutkimusasetelmasta. Kun tässä työssä tarkastelen ihmisten liikkumista kaupunkiympäristössä, tutkin väitöskirjassa liikkumista kaupungin ja maaseudun, kodin ja vapaa-ajan asunnon välillä. Englanninkielinen väitöskirjatutkimukseni on temaattisesti lähellä tämän tutkimuksen teoreettisia lähtökohtia. Tässä yhteydessä on ollut opettavaista purkaa auki yhteiskunta- ja ihmismaantieteellistä teoreettista keskustelua omalla äidinkielellä.

Tämä tutkimusprojekti on venähtänyt ajallisesti varsin pitkäksi mutta olen kuitenkin halunnut saattaa loppuun kerran aloitetun tutkimuksen. Kiinnostukseni kaupunkisuunnitteluun on säilynyt läpi vuosien muiden mielenkiintoisten tutkimus- ja työtehtävien rinnalla. Haluan tässä yhteydessä kiittää ihmisiä, jotka ovat olleet tukenani vuosien varrella. Kiitän jatko-opintojeni ohjaajaa professori Jarmo Kortelaista sekä lähimpiä kollegoitani Mia Vepsäläistä ja Kati Pitkästä. Lisäksi kiitän kaikkia Kaupunkiseutujen ekologinen modernisaatio -tutkimushankkeen aikaisia työtovereitani, erityisesti hankkeen johtajaa professori Perttu Vartiaista sekä tutkijatoveriani Satu Huttusta. Kiitos myös dosentti Arvo Peltoselle ja informaatikko Mari Niemelle sekä Matkailualan verkostoyliopiston ja maantieteen oppiaineryhmän hallintohenkilöstölle. Suurin kiitos tuesta kuuluu läheisilleni, vanhemmilleni sekä appivanhemmilleni ja etenkin puolisololleni Pertulle. Kiitos myös päivänvälilläni Reetalle, Roopelle ja Rasmukselle.

TIIVISTELMÄ

Mervi Johanna Hiltunen:

Ekomoderni verkostojen kaupunki – Kestävän kehityksen haasteita yhdyskuntasuunnittelulle. Lisensiaatintutkimus. Joensuun yliopisto, maantieteen oppiaineryhmä, 200 sivua.

Avainsanat: ekologinen modernisaatio, kestävä kehitys, relationaalinen maantiede, yhdyskuntasuunnittelu, urbaani arki, ekologinen elämäntapa, liikkuminen kaupungissa

Tämän tutkimuksen aiheena on kestävän kaupunkiympäristön suunnittelu ja kohteena keskisuuri suomalainen kaupunki ja sen asukkaiden arki. Tutkimuksessa tarkastellaan kaupunkitilan tuottamista ja kaupunkiympäristön käytettävyyttä ekologisen elämäntavan ja liikkumisen näkökulmista. Tutkimuksen tavoitteena on pohtia, miten yhdyskuntasuunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestävää kaupunkiympäristöä ja edistää ekologisesti kestävää liikkumista ja arkea kaupungissa. Tutkimuksen yhteiskuntateoreettiset lähtökohdat kiinnittyvät kestäväan kehitykseen ja ekologiseen modernisaatioon, jotka molemmat nähdään aikamme keskeisinä yhteiskuntaparadigmoina. Tutkimuksen tieteenteoreettisena lähtökohtana on relationaalisuus, jossa maantieteellinen tila ja paikka määrittyvät yhteyksinä ja verkostoina. Kaupunki hahmottuu fyysisistä, toiminnallisista ja sosiaalisista ympäristöistä, verkostoista ja yhteyksistä muodostuvana vuorovaikutuksellisenä kokonaisuutena. Verkostonäkökulman ja kaupungin tarkastelun mittakaava tuodaan tässä tutkimuksessa lähelle arkea ja kokemuksellista kaupunkitilaa.

Tutkimuksen empiirinen aineisto koostuu Joensuun Rantakylän lähiössä asuvien ihmisten parissa kerätystä laadullisesta tutkimusmateriaalista. Empiirisen tutkimusaineiston analyysissä on pyritty havainnollistamaan ja dokumentoimaan asukkaiden ekologista elämäntapaa, arkea ja liikkumista nykyisenlaisessa kaupunkiympäristössä, joka yleisesti muodostuu kaupungin keskustasta, sitä ympäröivistä kaupunginosista ja lähiöistä sekä liikkumisen väylistä. Verkostoajattelusta on kehittymässä yhdyskuntasuunnitteluun uusi teoreettinen tulkinta ja suunnittelun väline. Tutkimuksen johtopäätöksissä pohditaan, millainen on kestävä kaupunki ja millaisista verkostoista asukkaiden arki kaupungissa koostuu. Lopuksi esitellään ekomodernin verkostokaupungin käsite, jossa urbaani arjen ympäristö ajatellaan muodostuvan luonto-, infrastruktuuri-, palvelu- ja toimijaverkostoista ja niiden välisistä yhteyksistä ja solmuista.

SISÄLLYS

I KAUPUNKIYMPÄRISTÖ TUTKIMUKSEN KOHTEENA	1
1 JOHDANTO	2
1.1 Tutkimusaiheena kestävä kaupunkiympäristön suunnittelu	2
1.2 Tutkimusraportin rakenne ja sisältö.....	5
2 TUTKIMUSONGELMAN MÄÄRITTELY	7
2.1 Tutkimusasetelma ja teoreettiset viitekehykset	7
2.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset.....	10
2.3 Tutkimusaineisto, -menetelmät ja empiirisen tutkimuksen kohteet	13
II YMPÄRISTÖ YHTEISKUNNALLISENA KYSYMYKSENÄ	22
3 TUTKIMUKSEN YHTEISKUNTATEOREETTINEN TAUSTA	23
3.1 Kestävän kehityksen käsite ja paradigma	23
3.2 Ekologinen modernisaatio	29
3.3 Ympäristödiskurssit ja modernisaatiokehityksen vihertyminen	36
III KAUPUNKIYMPÄRISTÖ MAANTIETEELLISENÄ KÄSITTEENÄ	42
4 TUTKIMUKSEN TIETEENTEOREETTISET LÄHTÖKOHDAT	43
4.1 Maantieteellinen ympäristötutkimus – Ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksellinen suhde	43
4.2 Kohti relationaalista maantiedettä.....	46
4.3 Maantieteellinen kaupunkitila ja kaupunkiympäristö	48
4.4 Relationaalinen kaupunkitila	50
IV KAUPUNKIYMPÄRISTÖ SUUNNITTELUN KOHTEENA	54
5 KAUPUNKISUUNNITTELU KÄÄNNEKOHDASSA	55
5.1 Kaupunkisuunnittelu ja suunnittelukulttuurin murrokset	55
5.2 Kestävän kehityksen haasteet yhdyskuntasuunnittelulle	58
5.3 Strateginen spatiaalinen suunnittelu	60
5.4 Verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa.....	62

6 SUOMALAINEN LÄHIÖIDEN JA AUTOJEN KAUPUNKI.....	67
6.1 Suomalaisen kaupungin kehityksen vaiheet – Ruutukaavakaupungista verkostokaupungiksi	67
V KAUPUNKI ARJEN YMPÄRISTÖNÄ	75
7 ARJEN, ELÄMÄNTAVAN JA LIIKKUMISEN TUTKIMUS.....	76
7.1 Yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus ja arkielämän tutkimus.....	76
7.2 Aika-tila ja paikka – Ihmisen arkinen päiväpiiri.....	77
7.3 Arkielämän aikamaantieteellinen tutkimus.....	82
8 URBAANI EKOLOGINEN ELÄMÄNTAPA.....	90
8.1 Ekologinen elämäntapa ja arvot.....	90
8.2 Ympäristötietoisuus ja ympäristöasenteet.....	96
8.3 Ekologinen elämäntapa eri sukupolvissa ja elämänvaiheissa.....	101
8.4 Ekologinen elämäntapa arjessa	110
9 KAUPUNKI LIIKKUMISEN YMPÄRISTÖNÄ.....	114
9.1 Arkisia kertomuksia kaupungista.....	114
9.2 Arkiset verkostot urbaanissa aika-tilassa	130
VI KESTÄVÄ KAUPUNKIYMPÄRISTÖ?.....	132
10 KESTÄVÄ KAUPUNKI.....	133
10.1 Luonnonläheinen kaupunki.....	134
10.2 Ekotehokas kaupunki	141
10.3 Vuorovaikutteisesti suunniteltu kaupunki.....	146
10.4 Ekologisen liikkumisen mahdollistava kaupunki	152
11 EKOMODERNI VERKOSTOJEN KAUPUNKI.....	168
11.1 Ekomodernin kaupungin verkostot ja elementit	169
LÄHTEET.....	174
LIITE: Teemahaastattelun runko	193

I
KAUPUNKIYMPÄRISTÖ TUTKIMUKSEN KOHTEENA

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimusaiheena kestävä kaupunkiympäristön suunnittelu

Tässä lisensiaatintyössä tutkimuksen kohteena on suomalainen kaupunkiympäristö ja sen asukkaiden arki. Tutkimuksessa tarkastellaan kaupunkitilan tuottamista ja kaupunkiympäristön käytettävyyttä kestävä kehityksen, ekologisen modernisaation, ympäristömyönteisen elämäntavan ja relationaalisen maantieteen näkökulmista. Tutkimuksen tavoitteena on pohtia, miten kaupunkisuunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestävää kaupunkiympäristöä ja edistää ekologisesti kestävää liikkumista ja arkea kaupungissa. Tutkimuksessa tarkastellaan kestävä kaupunkisuunnittelun näkökulmasta teemoja, jotka liittyvät Suomelle tyypilliseen kaupunkirakenteeseen. Tutkimuksen kohteena on suomalainen keskisuuri kaupunki ja sen lähiössä asuvat asukkaat. Kestävä kaupunkiympäristön suunnittelua lähestytään yhtäältä kaupunkisuunnittelun teorioiden ja käytänteiden näkökulmista tarkastelemalla kaupunkitilan tuottamista, suunnittelukulttuurin muutoksia ja kaupunkirakenteen muotoutumista. Toisaalta kestävä kaupunkiympäristön suunnittelua lähestytään yksilön näkökulmasta tutkimalla asukkaiden päivittäistä liikkumista ja arkista päivänpiiriä kaupunkiympäristössä.

Käsillä oleva tutkimus asettuu kaupunkimaantieteen ja suunnittelumaantieteen sekä arjen ja liikkumisen maantieteen osa-alueille. Tutkimuksen tieteenteoreettisena lähtökohtana on relationaalisuus, jossa maantieteellinen tila ja paikka määrittyvät yhteyksinä ja verkostoina. Kaupunki nähdään relationaalisessa maantieteessä moninaisten yhteyksien, linkkien ja virtojen tapahtumapaikkana (Healey 2007). Laajasti ottaen tutkimus kuuluu yhteiskuntatieteellisen, erityisesti ihmismaantieteellisen ympäristötutkimuksen alaan. Yhteiskuntatieteellistä ympäristötutkimusta voidaan pitää yhteisnimityksenä tutkimussuuntauksille, joiden lähtökohtana on tutkia ihmisen, kulttuurin ja yhteiskunnan suhdetta luontoon ja ympäristöön (Massa & Ahonen 2006, 10). Tässä tutkimuksessa suhde luontoon ja ympäristöön määrittyy kaupunkimaiseen elämäntapaan, fyysiseen liikkumiseen ja kaupunkisuunnitteluun liittyvien ympäristökäytösten kautta.

Tutkimuksen yhteiskuntateoreettinen tausta nivoutuu ekologisen modernisaation teoriaan ja kestävän kehityksen tutkimusnäkökulmaan. Kestävä kehitys ymmärretään tässä tutkimuksessa laajassa perspektiivissä yhteiskunnallisena muutosprosessina ja kehitysparadigmana, ja se jäsentyy näin ollen pikemminkin tutkimusnäkökulmaksi kuin normatiiviseksi tulevaisuudenkuvaksi (Macbeth 2005). Ekologinen modernisaatio määrittyy ensisijaisesti yhdeksi modernin länsimaisen teollisuusyhteiskunnan rakenteellisia muutoksia ja ympäristöongelmia käsitteleväksi teoriasuuntaukseksi (Jokinen 1998). Ekologinen modernisaatio ymmärretään tässä hyvin laajana yhteiskunnallisena prosessina, joka näkyy paitsi tuotannon, politiikan, lainsäädännön ja toimintatapojen “vihertymisenä” myös yksilöiden elämäntapojen, asenteiden ja kulutustottumusten muuttumisena ympäristöystävällisemmiksi (Spaargaren 1997). Termi ekomoderni viittaa tässä toimintoihin, käytäntöihin ja lopputuloksiin, jotka ilmentävät yhteiskunnan ekologisen modernisaation prosessia. Tässä tutkimuksessa, jossa painottuu kaupunkisuunnittelun ja arkisen toimintaympäristön keskinäinen yhteys sekä kaupungin asukkaiden ja arjen näkökulmat, on ekologisen modernisaation prosessia tulkittu ihmisen päivittäisen toiminnan, erityisesti liikkumisen kautta. Ekologinen modernisaatio liitetään paitsi kaupunkisuunnittelun yhteyteen myös arkielämän valintojen taustalle. Tässä yhteydessä voidaan puhua arjen ekologisesta modernisaatiosta, jolloin ollaan teoreettisesti lähellä arkielämän ympäristöpolitiikan tutkimusnäkökulmaa.

Arkielämän ympäristöpolitiikka tunnetaan tutkimusnäkökulmana, jossa halutaan tuoda ihminen ja ihmisen arkinen toiminta nykyistä keskeisempään osaan ympäristöpolitiikassa (Massa & Ahonen 2006, Massa & Haverinen 2001). Tutkimusnäkökulmassa painottuu elämäntapojen tutkiminen mutta myös yhteiskunnallisten toimintojen tutkimisella on merkityksensä, sillä erilaiset rakenteet luovat puitteet yksilön käyttäytymiselle ja vaikuttavat arkiseen elämään (Massa & Ahonen 2006, 9). Arkielämän ympäristöpolitiikka tutkimusulottuvuutena määrittyy tässä työssä näkökulmaksi, jossa ympäristömyönteiseen käyttäytymiseen vaikuttavina taustatekijöinä nähdään ekologisen elämäntavan ja liikkumisen mahdollistavat ja estävät fyysiset, toiminnalliset ja sosiaaliset rakenteet kaupunkiympäristössä.

Yhdyskuntasuunnittelulla on suuri käytännön merkitys kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumisessa. Aikamaantieteen isänä tunnetuksi tullut Torsten Hägerstrand (1977) totesi kolme vuosikymmentä sitten, että kaupungin muodon ja rakenteen suunnittelu säilyy pinnal-

lisena siihen asti, kunnes ymmärrämme paremmin, miten kaupunkirakenne ja ihmisen käyttäytyminen ovat yhteydessä toisiinsa. Hän korosti arkisten kokemusten merkitystä, sillä loppujen lopuksi yksilö on suunnitellun ja rakennetun kaupunkiympäristön lopullinen käyttäjä. Hägerstrand kiinnitti huomiota erityisesti liikennesuunnittelun valta-asemaan kaupunkisuunnittelussa. Hän näki kaupunkisuunnittelun yhtenä hyvinvointia tuottavana tekijänä ja kysyi, miksi systeemi (kaupunki) on usein järjestetty sellaiseksi, että tavallisilla ihmisillä on vaikeuksia toimia siinä (mt. 3, 12–14). Nämä pohdinnat arkisesta kaupunkiympäristöstä ovat suunnittelukulttuurin kehittymisestä huolimatta yhä edelleen ajankohtaisia. Tässä tutkimuksessa ihmisten arkisten kokemusten näkökulma (sosiaalinen kestävyys) ja ympäristönsuojelun näkökulma (ekologinen kestävyys) on haluttu kytkeä toisiinsa tutkimuksen lähtökohdiksi pohdittaessa kestävästä kaupunkiympäristön suunnittelusta ja ympäristömyönteisen arjen ja liikumisen esteitä ja mahdollisuuksia.

1.2 Tutkimusraportin rakenne ja sisältö

Tutkimusraportti jakautuu osiin (I–VI), joissa tarkastellaan ympäristöä/kaupunkiympäristöä eri näkökulmista ja eri teoreettisista lähestymistavoista käsin (Taulukko 1). Osat toimivat kukin itsenäisinä päälukuina, jotka yhdessä muodostavat tutkimuskokonaisuuden. Tutkimuksessa pyritään saamaan holistinen kokonaiskuva kaupunkiympäristöstä ja korostetaan eri tarkastelunäkökulmien relationaalista yhteyttä toisiinsa.

Taulukko 1. Tutkimusraportin rakenne, tarkastelunäkökulmat, teoreettiset lähestymistavat ja keskeiset käsitteet

Osa	Tarkastelun näkökulma	Lähestymistapa	Avainsanat / käsitteet	Luku
I	Tutkimusaiheena kaupunkiympäristön kestävä suunnittelu	Johdanto Metodologinen	Tutkimusongelma Tutkimuskysymykset	1 ja 2
II	Ympäristö yhteiskunnallisena kysymyksenä	Yhteiskuntateoreettinen	Kestävä kehitys Ekologinen modernisaatio	3
III	Kaupunkiympäristö maantieteellisenä käsitteenä	Maantieteenteoreettinen	Kaupunkitila Relationaalinen tila	4
IV	Kaupunkiympäristö suunnittelun kohteena	Yhdyskuntasuunnitteluteoreettinen	Kaupunkisuunnittelu Kaupunkirakenne Verkostoajattelu	5 ja 6
V	Kaupunki arjen ympäristönä	Empiirinen Maantieteenteoreettinen Sosiologinen	Arki Elämäntapa Liikkuminen	7, 8 ja 9
VI	Kaupungin tulevaisuus	Pohdinta Johtopäätökset	Kestävä kaupunki Ekomoderni verkostojen kaupunki	10 ja 11

Tutkimusraportin alussa (osa I) lukija johdatellaan tutkimuksen metodologisiin lähtökohtiin. Johdantoluvun 1 jälkeen jäsennetään luvussa 2 tutkimusongelma, esitetään tutkimuksen teoreettiset viitekehykset ja keskeiset tutkimuskysymykset sekä esitellään tutkimusaineisto ja käytetyt tutkimusmenetelmät. Tutkimusraportin osassa II *Ympäristö yhteiskunnallisena kysymyksenä* pohditaan ihmisen suhdetta luontoon ja ympäristöön yhteiskunteoreettisella tasolla perehtymällä kestävän kehityksen diskurssiin ja ekologisen modernisaation teoriaan (luku 3). Tämän jälkeen ympäristön käsite tarkentuu kaupunkiympäristön tarkasteluksi. Osassa III *Kaupunkiympäristö maantieteellisenä käsitteenä* lähestymistapa vaihtuu yhteiskuntateoreettisesta maantieteenteoreettiseksi, ja tutkimus sidotaan ihmismaantieteen tieteenteoreettisiin traditioihin ja uusimpaan tieteelliseen keskusteluun (luku 4). Raportin osassa IV *Kaupun-*

kiympäristö suunnittelun kohteena keskitytään spatiaalisen suunnittelutieteen teorioihin ja suuntauksiin sekä suomalaisen kaupunkirakenteen kehityksen vaiheisiin (luvut 5 ja 6). Osassa V *Kaupunki arjen ympäristönä* kaupunkiympäristöä tarkastellaan empiirisesti (luvut 7–9). Tässä osassa keskitytään elämäntavan, arjen ja liikkumisen tutkimustraditioihin erityisesti ekologisen kestävyuden näkökulmasta. Luvussa 9 kerrotaan joensuulaisten arkisesta liikkumisesta kaupungissa ja hyödynnetään aikamaantieteen tutkimusmenetelmiä. Tutkimuksen viimeisessä osassa VI pohditaan *kestävän kaupungin ominaisuuksia ja tulevaisuutta* sekä avataan työn keskeisten tulosten eli ekomodernin verkostosuunnittelun käsitteen ja verkostoajattelun merkitystä kaupunkisuunnittelussa (luvut 10 ja 11). Kahden viimeisen osan luvuissa on analysoitu tutkimusta varten kerättyä laadullista tutkimusmateriaalia.

Kuvassa 1 on esitelty tutkimuksen metodologinen sisältö kaaviokuvana. Tutkimuksen aihe, tutkimuskohde ja keskeinen tutkimusongelma esitellään lyhyesti. Kaaviossa on lisäksi selitetty tutkimuksen metodologinen tausta, keskeiset käsitteet ja empiirisen tutkimuksen kohteet.

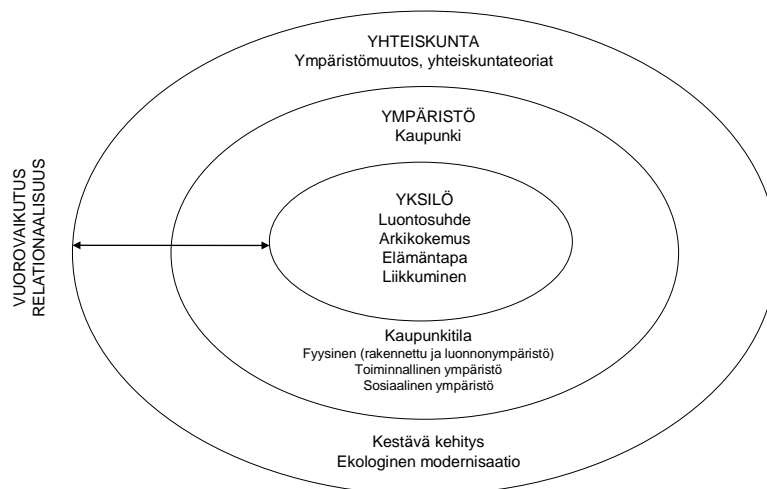


Kuva 1. Tutkimuksen metodologinen sisältö

2 TUTKIMUSONGELMAN MÄÄRITTELY

2.1 Tutkimusasetelma ja teoreettiset viitekehykset

Tutkimuksen taustalla on näkemys ihmisen, ympäristön ja yhteiskunnan relationaalisesta suhteesta. Tällä peruslähtökohdalla viitataan siihen, että ihminen on vuorovaikutuksellisessa riippuvuussuhteessa ja yhteydessä ympäristöön ja yhteiskuntaan. Tutkimuksen ytimessä on yksilö, kaupungin asukas, jonka arjesta, päivittäisestä liikkumisesta ja elämäntavasta ollaan kiinnostuneita (Kuva 2). Asukas nähdään tässä tutkimuksessa toimijana, kaupunkiympäristön käyttäjänä ja tuottajana, joka toimii paitsi omissa arkisessa päivänpiirissään myös yhteiskunnallisessa mielessä osana erilaisia yhteisöjä. Kaupungissa asuvan ihmisen suhde luontoon ilmenee ja konkretisoituu elämäntapoina ja arjen toimintoina kaupunkiympäristössä.



Kuva 2. Tutkimukselliset viitekehykset ja keskeiset tutkimusteemat

Kaupunkiympäristö on se arkinen viitekehys, fyysinen, toiminnallinen ja sosiaalinen ympäristö, joka ympäröi asukasta muodostaen maantieteellisen kaupunkitilan. Kaupunkitilan ymmärretään muodostuvan toisiinsa yhteydessä olevista relationaalisista ympäristöistä. Fyysiseen kaupunkiympäristöön kuuluvaksi luetaan tässä tutkimuksessa luonnonympäristö ja rakennettu ympäristö. Luonnonympäristöön määritellään kuuluvaksi abiottinen ja biottinen

kaupunkiluonto, johon sisältyvät paitsi luonnontilaiset, hoitamattomat luontoalueet myös hoidetut viheralueet, kuten puistot, lähivirkistysalueet ja talousmetsät, kaupunkialueella. Rakennetulla ympäristöllä puolestaan tarkoitetaan sitä fyysistä kaupunkitilaa, jonka muodostavat ihmisen tekemät artefaktit, kuten rakennukset ja liikenneväylät, ja niiden sijoittelu maastoon. Jako rakennettuun ympäristöön ja luonnonympäristöön ei ole käsitteellisesti yksiselitteinen, koska luonto on läsnä kaikkialla rakennetussa ympäristössä ja viimeistään kaikissa rakennusmateriaaleissa (Heinonen ym. 2002, 18).

Kaupunki voidaan hahmottaa myös toiminnallisena ympäristönä. Tällöin kaupunkiympäristön voidaan ajatella koostuvan esimerkiksi asumisen, palvelujen, työn ja virkistykseen ympäristöistä sekä näitä yhdistävästä liikkumisen ympäristöstä ja liikennejärjestelmästä. Asukkaankokemukset kaupungista saavat toiminnallisen kaupunkiympäristön tutkimusnäkökulmassa erityistä painoarvoa. Kaupunki avautuu toiminnallisena ja kokemuksellisenä ympäristönä myös kaupungissa vierailevalle tai siellä asioivalle.

Fyysistä ja toiminnallista kaupunkiympäristöä luodaan ja sitä uudistetaan kaupunkisuunnittelun keinoin. Spatiaalisen suunnittelun prosessit ja toimijat luetaan tässä tutkimuksessa kuuluvaksi kaupungin sosiaaliseen ympäristöön eli niihin sosiaalisiin rakenteisiin ja verkostoihin, joiden kautta ihmiset kohtaavat ja kommunikoivat. Sosiaaliseen ympäristöön kuuluvat olennaisesti sosiaaliset normit ja säännöt, jotka määrittävät ihmisten keskinäistä kanssakäymistä ja suhdetta fyysiseen ja toiminnalliseen ympäristöön. Sosiaalinen ympäristö koostuu muun muassa erilaisista yhteisöistä (esimerkiksi työ-, naapuri- ja harrastusyhteisöt), järjestäytyneestä yhdistystoiminnasta, kunnallisen päätöksenteon organisaatiosta ja tiedotusvälineistä. Myös lainsäädäntö, esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslaki kaavoitusta ohjaavana lainsäädäntönä, luetaan tässä osaksi sosiaalista ympäristöä. Yksilön sosiaaliseen ympäristöön kuuluvat lisäksi läheiset ihmiset ja sellaiset tekijät, kuten elämänvaihe, elämäntilanne, elämäntavat ja arvot, jotka määrittävät esimerkiksi liikkumisen tarpeita ja tapoja.

Tutkimuksen uloimmalla, yhteiskunnallisella, viitekehyksellä viitataan tutkimuksen yhteiskuntateoreettiseen taustaan, modernisaatiokehityksen nykyiseen vaiheeseen, ympäristömuutokseen ja ympäristöön yhteiskunnallisena kysymyksenä. Tutkimuksen yhteiskuntatieteellisen viitekehityksen muodostavat kestävä kehityksen paradigma ja ekologisen modernisaation

teoria. Näitä molempia nyky-yhteiskunnan teoreettisia lähestymistapoja tarkastellaan suhteessa tutkimuksen pääongelmaan, kaupunkiympäristön kestävään suunnitteluun ja ekologiseen käytettävyyteen.

Tutkimuksen tieteenteoreettisena lähestymistapana on relationaalisuus, joka laajasti ottaen viittaa eri tarkastelunäkökulmien ja viitekehysten (yksilö, ympäristö, yhteiskunta) keskinäiseen yhteyteen ja vuorovaikutukseen. Lisäksi relationaalisuus viittaa kaupunkitilaan, joka muodostuu aineellisen ja aineettoman hybrideistä ympäristöistä. Relationaalisuutta avataan maantieteellisen tila-käsitteen ja suunnitteluteoreettisen pohdinnan yhteydessä.

2.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset

Tämän tutkimuksen pääkysymys viittaa sekä suunnitteluteoreettiseen kysymyksenasetteluun että pragmaattiseen suunnittelukäytäntöön, jossa kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteeksi määrittyy asukkaiden arjen huomioiminen ja ekologisen liikkumisen mahdollistaminen ja helpottaminen. Tutkimuksen tavoitteena on pohtia:

- Miten spatiaalisen suunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestävästä kaupunkitilaa ja edistää ekologisesti kestävästä liikkumisesta kaupungissa?

Kestävällä suunnittelulla ja kaupunkiympäristön/-tilan tuottamisella viitataan ensisijaisesti ekologiseen kestävyys- mutta myös sosiaaliseen, kulttuuriseen ja taloudelliseen kestävyys- teen. Pyrin vastaamaan tutkimuksen pääkysymykseen tarkastelemalla suomalaista keskisuur- ta kaupunkia ja sen kestävästä suunnittelua edellä esitettyjen teoreettisten viitekehysten ja tarkastelutasojen raameissa. Tutkimuksen pääkysymystä lähestytään deduktiivisesti teoreettis- ten taustakysymysten kautta päätyen empiirisiin tutkimuskysymyksiin. Kuvassa 3 tarkastelun kohteet ja tutkimuskysymykset on esitetty yhteiskunnan, kaupunkiympäristön ja yksilötason viitekehyksissä.

	Tarkastelun viitekehys	Tarkastelun näkökulma	Lähestymistapa	Tarkastelun kohde/ tutkimuskysymykset
RELATIONAALISUUS VUOROVAIKUTUS	YHTEISKUNTA	Ympäristö yhteiskunnallisena kysymyksenä	Yhteiskunta-teoreettinen	Mitä ovat kestävä kehitys ja ekologinen modernisaatio?
	KAUPUNKI- YMPÄRISTÖ	Kaupunkiympäristö maantieteellisenä käsitteenä	Maantieteen-teoreettinen	Mitä ovat relationaalisuus ja relationaalinen maantiede? Millaisena jäsenyy maantieteellinen kaupunkitila?
		Kaupunkiympäristö suunnittelun kohteena	Yhdyskuntasuunnittelu-teoreettinen	Mitä on relationaalinen verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa? Millainen on suomalainen kaupunki?
	YKSIÖ	Kaupunki arjen ympäristönä	Empiirinen Maantieteen-teoreettinen Sosiologinen	Mitä ovat ekologinen liikkuminen, arki ja elämäntapa kaupungissa? Miten asukkaat liikkuvat ja mikä motivoi heitä liikkumaan ekologisesti? Mitä on kaupungin ekologinen käytettävyy?
<p>Johtopäätökset</p> <p>Millainen on kestävä kaupunki?</p> <p>Miten spatiaalisen suunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestäväää kaupunkitilaa ja edistää ekologisesti kestäväää liikkumista kaupungissa?</p> <p>Ekomoderni verkostojen kaupunki?</p>				

Kuva 3. Tarkastelun kohteet ja tutkimuskysymykset eri viitekehyksissä ja tarkastelutasoilla

Yhteiskunnallisella tarkastelutasolla avataan tutkimuksen kannalta keskeisiä yhteiskuntateoreettisia lähtökohtia, käsitteitä ja paradigmoja ja selvitetään:

- Mitä ovat kestävä kehitys ja ekologinen modernisaatio?

Kaupunkiympäristön tasolla tarkastellaan yhtäältä kaupunkia maantieteellisenä, relationaalisenä tilana ja pohditaan:

- Mitä on relationaalisuus ja relationaalinen maantiede?
- Millaisena jäsenyy maantieteellinen kaupunkitila?

Toisaalta ympäristöllinen tarkastelutaso viittaa kaupunkitilan tuottamisen ja kaupunkisuunnittelun prosessien tarkasteluun. Kaupungin fyysistä, toiminnallista ja sosiaalista ympäristöä tarkastellaan spatiaalisen suunnittelun prosessien ja toteutumien kautta. Kaupunkisuunnittelu ymmärretään tässä tutkimuksessa kokonaisuutena, johon vaikuttavat poliittiset, taloudelliset, ympäristölliset ja historialliset tekijät ja jossa suunnittelijat, päätöksentekijät ja asukkaat toimivat vuorovaikutuksessa keskenään. Kaupungin suunnittelu ja uudistaminen on jatkuva muutosprosessi, joka tulee näkyväksi kaupunkitilassa ja eletyksi asukkaiden arjessa. Tutkimuksessa tarkastellaan kaupunkisuunnittelun prosesseihin liittyviä käytäntöjä ja arvoja pai-

nottaen vuorovaikutteisen suunnittelun ja ekologisesti kestävän kaupunkiympäristön näkökulmia. Kaupunkitilan kestävän tuottamisen ja uudistamisen näkökulmasta pohditaan:

- Mitä on relationaalinen verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa?
- Millainen on suomalainen kaupunki, ja miten se on kehittynyt?

Yksilön viitekehyksessä tarkastelu kohdistuu kaupungin asukkaan arkiseen ja kokemuslähtöiseen näkökulmaan, jolloin lähtökohtana on ihminen kaupunkiympäristön käyttäjänä. Käyttäjän näkökulmassa suunnitteluasiakirjojen kartografinen kaupunkirakenne muuttuu moniulotteiseksi, relationaaliseksi ja konkreettiseksi kaupunkiympäristöksi. Kaupunkiympäristön käytettävyyden näkökulma viittaa kaupunkitilan tuottamisen ja tilan käyttäjän arkiseen kohtaamiseen. Kaupungin käyttöä ja käytettävyyttä selvitetään tutkimalla ihmisten liikkumista, liikkumisen motiiveja ja päivittäistä arkeaa. Kaupunkitila ja -rakenne eivät yksilön näkökulmasta välttämättä hahmotu kokonaisuutena tai systeeminä, vaan pikemminkin päivänpiiriin sisältyvinä osakokonaisuuksina, arkisina reitteinä, paikkoina, esteinä, yhteyksinä ja verkostoina. Kaupunkiympäristön arkista ja kokemuksellista näkökulmaa avataan empiiristen tutkimuskysymysten avulla:

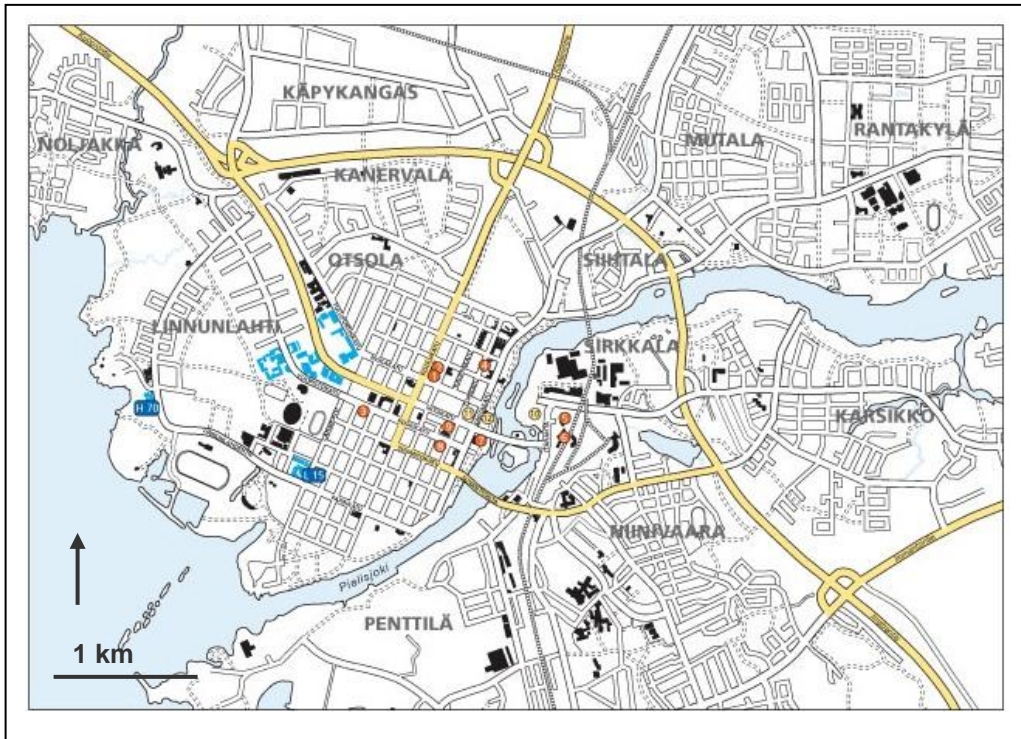
- Mitä ovat ekologinen liikkuminen, arki ja elämäntapa kaupungissa?
- Miten asukkaat liikkuvat, ja mikä motivoi heitä liikkumaan ekologisesti?
- Mitä on kaupungin ekologinen käytettävyys?

Johtopäätöksissä pohditaan, millainen on kestävä kaupunki, ja vastataan kysymykseen, miten spatiaalisen suunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestävää kaupunkitilaa ja edistää ekologisesti kestävää liikkumista kaupungissa.

2.3 Tutkimusaineisto, -menetelmät ja empiirisen tutkimuksen kohteet

Käsillä olevan tutkimusraportin kirjallinen tutkimusmateriaali koostuu yhteiskunta- ja maantieteenteoreettisesta sekä suunnitteluteoreettisesta kirjallisuudesta, aikaisemmista tutkimuksista ja selvityksistä sekä suunnitteluasiakirjoista ja -raporteista. Tutkimuksen empiirinen aineisto koostuu Joensuun Rantakylän lähiössä asuvien ihmisten parissa vuosina 1997 ja 1998 kerätystä laadullisesta tutkimusmateriaalista. Toisiaan täydentäviä aineistoja on kerätty aineistotriangulaation periaatteella (esim. Laine ym. 2007, 10) eri tapoja ja menetelmiä hyödyntäen pitäytyen kuitenkin ainoastaan laadullisten tutkimusmenetelmien parissa. Asukkaiden arkea ja arvomaailmaa on pyritty selvittämään teemahaastattelujen avulla ja kartoittamalla heidän arkista päivänpiiriään päiväkirjojen, piirrettyjen miellekarttojen ja kirjoitelmien avulla. Erityisesti on tutkittu sellaisia asukkaita, jotka pyrkivät toteuttamaan elämäntapaansa sisältyviä ekologisia arvoja päivittäisissä toiminnoissaan ja liikkumisessaan. Empiirisen tutkimusaineiston analyysissä on pyritty havainnollistamaan ja dokumentoimaan asukkaiden ekologista elämäntapaa, arkea ja liikkumista nykyisenlaisessa kaupunkiympäristössä, joka yleisesti muodostuu kaupungin keskustasta ja sitä ympäröivistä lähiöistä.

Joensuun Rantakylä on tyypillinen keskisuuren suomalaisen kaupungin lähiö, jossa tutkimusajankohtana asui lähes 10 000 asukasta. Rantakylä sijaitsee noin 3,5 kilometriä koilliseen kaupungin keskustasta ja sen rakentaminen aloitettiin 1960-luvun lopulla. Mittakaava alueella on inhimillinen verrattuna maan suurimpiin lähiöihin. Rantakylä rakennettiin metsän keskelle Pielisjoen varteen ja yhä edelleen maisemaa hallitsevat joki ja mäntyvaltaiset metsät. Lähiön keskellä on Rantakylän toimintakeskus, jossa tutkimusajankohtana sijaitsivat mm. posti, pankki, Kelan toimisto ja apteekki. Toimintakeskuksen vieressä on ostoskeskus kauppoineen ja lähiöpubeineen. Kunnalliset palvelut kuten esimerkiksi sosiaali- ja terveysasema, hammashoitola, nuorisotalo, kirjasto, kansalaisopiston toimipaikka, peruskoulun ylä- ja alaste, lukio, uimahalli, urheilukenttä ja vanhusten palvelukeskus sijaitsevat kaikki keskeisellä paikalla. (Joensuun kaupunki 1995). Rantakylää voi luonnehtia palvelutasoltaan monipuoliseksi lähiöksi. Pielisjoen varressa, reilun kilometrin etäisyydellä ostoskeskuksesta on siirtolapuutarha mökkeineen.



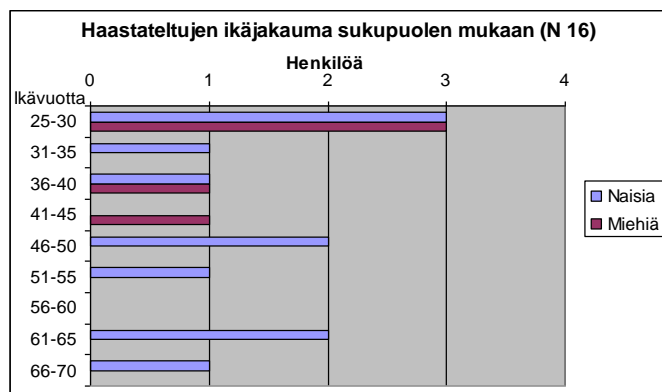
Kuva 4. Ote Joensuun kaupungin kartasta. Rantakylän lähiö keskustan ruutukaava-alueelta koilliseen. (Lähde: Joensuun yliopiston opaskartta, <http://www.joensuu.fi/osoitteet/index.html> > Joensuun kampuksen kartta, luettu 26.6.2008)

Rantakylän lähiön perusparannus käynnistettiin kesällä 1994 ja työn alle otettiin 2000 asukkaan kerrostalovaltainen alue, joka on pääosin rakennettu vuosina 1968–1975 (ks. Hiltunen 2000). Alueella sijaitsi tutkimusajankohtana ala-aste, urheilukenttä, kaksi päiväkotia, kirkko ja useita pieniä puistoja. Perusparannusprojektin keskeinen lähtökohta oli turvata asukkaiden vaikutusmahdollisuudet oman fyysisen, sosiaalisen ja toiminnallisen ympäristön kehittämisessä. Alueelle perustettiin asukastupa, johon projektityöntekijät jalkautuivat työskentelemään. (Ahola & Tahvanainen 1997.) Rantakylän arvostus on viime vuosina ollut nousussa. Vielä 1980-luvulla asuinalue oli leimautunut hyvin rauhattomaksi ja moniongelmaiseksi lähiöksi. Perusparannusalueen asukkaiden mielestä Rantakylä on kuitenkin jo pitkään ollut varsin turvallinen ja rauhallinen paikka asua (Hiltunen & Noronen 1997, 7). Asukkaiden juurtumisesta kotipaikkaansa ja alueen seestymisestä kertoo perusparannusprojektin yhteydessä syntynyt Rantakylän historiikki (Kinnunen 1997). Useimmat 1970-luvun lähiöistä ovat kehityskaarellaan tulleet vaiheeseen, jossa kasvukivut ovat ohi ja asuinalueen maine on parnemassa. Rantakylän perusparannusprojektia olen analysoinut toisaalla ekologisen modernisaation näkökulmasta (Hiltunen 2000).

Tätä tutkimusraporttia viimeisteltäessä empiirisen tutkimuksen ajankohdasta on ehtinyt kulua jo kymmenen vuotta, ja näin ollen voidaankin jossain määrin puhua aikalaiskuvauksesta, joensuulaisten ekologisesta liikkumisesta ja arjesta 1990-luvun lopulla. Tutkimuksen ajankohtaisuus on silti mielestäni säilynyt, sillä yhteiskunnallinen keskustelu kestävästä elämäntavasta ja kaupunkisuunnittelusta on ilmastonmuutokseen liittyvien uhkien myötä vain lisääntynyt viime vuosina. Uskaltaisin myös väittää, että tutkimuksessa esiintuodut kuvaukset ja huomiot päivittäisestä liikkumisesta voisivat yhä edelleen olla arkipäivää missä tahansa suomalaisessa keskisuuressa tai pienessä kaupungissa. Tutkimustulokset kestävästä kaupungista ja verkostosuunnittelusta ovat yleistettävissä nykyiseen suomalaiseen kaupunkirakenteeseen ja kaupunkisuunnitteluun. Tutkimuksen johtopäätökset kytkeytyvät 40 000 – 80 000 asukkaan keskisuuriin kaupunkeihin mutta ovat sovellettavissa myös väestömäärältään tätä pienempiin ja suurempiin kaupunkeihin.

2.3.1 Empiirisen aineiston kerääminen

Laadullinen tutkimusmateriaali kerättiin kuudentoista rantakyläläisen asukkaan parissa vuosina 1997 ja 1998. Aukkaista naisia oli yksitoista ja miehiä viisi. Tutkimukseen osallistuneiden ikä vaihteli 25 ja 70 vuoden välillä keski-ikä ollessa 41,6 vuotta ja mediaanin 38,5 vuotta. Aineistossa painottuu siten aktiivisessa työiässä olevien aikuisten näkökulma, eikä lapsia, nuoria tai vanhuksia ole tässä tutkimuksessa tutkittu. Tutkimukseen osallistuneiden henkilöiden ikä- ja sukupuolijakauma on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Tutkimukseen osallistuneiden henkilöiden ikä- ja sukupuolijakauma

Tutkittavista työssäkäyviä oli yhdeksän, eläkeläisiä kolme ja opiskelijoita neljä. Työssäkäyvät ja eläkkeelle jääneet edustivat seuraavia ammattiryhmiä: emäntä, kouluttaja, opettaja, perhepäivähoitaja, tehdastyöläinen, toimittaja, tutkija ja yrittäjä. Tutkittavien joukossa oli viisi pariskuntaa. Heidän osaltaan perheen ja kotitalouden elämästä pystyttiin muodostamaan myös kokonaiskuvaa. Tutkimuksessa esiintyvien henkilöiden nimet on muutettu asukkaiden anonymiteetin suojaamiseksi. Haastateltavien suoriin lainauksiin on viitattu kertomalla haastateltavan sukupuoli ja ikä, esimerkiksi N 25 (nainen, 25-vuotias) tai M 39 (mies, 39-vuotias). Tutkittavien anonymiteettia suojaa myös se, että tutkimusaineisto on kerätty jo monta vuotta sitten.

Tutkittavien henkilöiden joukkoa ryhdyin aluksi keräämään lumipallomenetelmän avulla kyselemällä tuttavilta mahdollisia haastateltavia. Pian löytyikin joku ekologisesta elämäntavasta kiinnostunut, joka osasi ohjata edelleen muiden samanhenkisten puheille. Osallistuin Rantakylän lähiössä 17.5.1997 järjestettyyn Rantakylä-päivään, jota vietettiin toritapahtumana urheilukentällä. Pystyitin tutkimukseeni liittyen oman pöydän tapahtumaan ja keskustelin ohikulkevien kiinnostuneiden kanssa. Lisäksi osallistuin lähiön perusparannusprojektin asukastyöryhmän kokoukseen, jossa kerroin tutkimuksesta. Tiedotin tutkimuksesta myös Rantakylän alueella ilmestyneessä lähiöprojektin lehdessä. Lehti-ilmoituksen kautta en kuitenkaan saanut yhtään yhteydenottoa. Kaiken kaikkiaan sain kuitenkin koottua 16 henkilöä kattavan haastateltavien joukon, joka täytti seuraavat kriteerit:

- asuinpaikkana Rantakylän lähiö
- elämäntapana ekologisuus (tutkittavat saivat itse määrittellä elämäntapansa ekologisuuden)
- kiinnostus pohtia omaa liikkumiskäyttäytymistä ja kaupunkirakenteen tulevaisuutta
- eri ikäryhmien ja molempien sukupuolten edustajia.

Naiset olivat miehiä kiinnostuneempia osallistumaan tutkimukseen. Naiset olivat myös runsaslukuisemmin edustettuina esimerkiksi Rantakylä-päivän tapahtumassa ja lähiöprojektin asukastyöryhmässä. Etenkin keski-ikäisiä ja ikääntyviä miehiä oli vaikea saada suostumaan haastattelututkimukseen. Ekologisen elämäntavan teema ei ehkä tuntunut heistä kovin läheiseltä. Nuoret miehet sen sijaan olivat uteliaampia ja avoimempia keskustelemaan tutkimusaiheesta.

Empiirisen aineiston kerääminen ja työskentely tutkittavien parissa muodostui kahdesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa, syksyllä 1997, haastattelin tutkimukseen osallistuneet kuu-sitoista henkilöä. Toisessa vaiheessa, kyseisen syksyn ja seuraavan talven ja kevään 1998 aikana, keräsin aineistoa kahdentoista tutkittavan päivittäisestä liikkumisesta kaupungissa. Tutkimusajankohtaan verrattuna on Joensuun ydinkeskustan liikennejärjestelyjä kevyen ja joukkoliikenteen osalta selkeytetty ja uudistettu. Kävelykeskustalla, joukkoliikennekaduilla ja uusilla linja-autojen pysäkkijärjestelyillä on varmasti ollut positiivista vaikutusta kevyttä ja joukkoliikennettä käyttävien asukkaiden arkiseen liikkumiseen keskustan alueella. On todennäköistä, että liikenteellisesti turvallisempi ydinkeskusta houkuttelee liikkumaan kävellen ja polkupyörällä ja lisää keskustaan suuntautuvaa kevyttä liikennettä myös esikaupunkialueilta. Vastaavasti myös moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen on panostettu Joensuun kaupungin alueella. Etenkin kaupungin sisääntuloväylille on rakennettu eritasoliittymiä, kiertoliittymiä ja leveämpiä ajoväyliä.

2.3.2 Teemahaastattelut

Teemahaastattelujen tarkoituksena oli tutustua tutkittaviin ja muodostaa käsitys heidän elämäntilanteestaan, elämäntavoistaan ja arjestaan. Halusin saada käsityksen tutkittavien jokapäiväisestä liikkumisesta kaupungissa ja kaupunkiseudulla sekä ekologisen elämäntavan motiiveista. Tavoitteena oli myös selvittää, miten tutkittavan käsitykset ympäristöasioista ovat muodostuneet, ja onko ekologinen elämäntapa esimerkiksi kirjalliseen tietoon perustuvaa, omaan luontosuhteeseen perustuvaa, arkitietoon ja käytäntöön perustuvaa vai osittain tiedostamatonta ekologista käyttäytymistä. Lisäksi halusin selventävää vastausta kysymykseen miten helppoa tai vaikeaa ympäristöystävällisen elämäntavan toteuttaminen on kaupungissa ja pohtia yhdessä tutkittavien kanssa, miten kaupunkia voisi kehittää käytettävyydeltään ekologisempaan suuntaan.

Haastattelut tehtiin suurimmaksi osaksi tutkittavien kotona ja muutama haastattelu tehtiin kaupungilla, kahvilassa tai ravintolassa. Kukin haastattelu kesti tunnista kahteen tuntiin. Haastatteluaineiston olen litteroinut eli kirjoittanut puhtaaksi sellaisenaan kuitenkin siten valikoiden, että vain tutkimuksen kannalta oleellinen aineisto on kirjattu sanatarkasti ylös. Esimerkiksi tutustumiseen ja jutteluun käytettyä aikaa haastattelujen alussa en ole litteroinut,

ellei siinä yhteydessä ole tullut esiin jotain tutkimuksen kannalta merkittävää. Samoin, mikäli keskustelu on haastattelun aikana ajautunut sivuraiteille, on puhe jätetty niiltä osin kirjaamatta ja litterointia on jatkettu, kun on palattu takaisin teemarungon mukaiseen aihepiiriin. Kirjalliset muistiinpanot haastattelun yhteydessä tehtiin tukemaan nauhoitettua haastattelua ja aineiston analyysiä. Litteroitua tekstiä kertyi yhteensä 206 sivua. Elämäntapojen ekologisuus ja liikkuminen olivat keskeisiä teemoja haastattelussa. Teemahaastattelun kysymysrunko jakautui kuuteen teemakokonaisuuteen:

1. Oma elämäkerta, elämäntapa ja arki
2. Harrastukset, vapaa-aika
3. Yhteiskunnallinen osallistuminen ja vaikuttaminen
4. Asuminen ja lähiympäristö
5. Liikkuminen
6. Kuluttaminen

Teemahaastattelun kysymykset ovat tutkimuksen liitteenä (LIITE 1). Haastattelutilanteessa kaikki teemahaastattelun aihepiirit käytiin haastateltavan kanssa läpi mutta aiheiden järjestys ja laajuus vaihtelivat haastattelusta toiseen (Eskola & Vastamäki 2007, 27–28). Aineisto järjestettiin litteroinnin jälkeen teemoittain siten, että jokaisen teeman (1–6) alle koottiin kaikkien haastateltavien vastaukset kysymyskohtaisesti. Tämän jälkeen aineistosta poimittiin analyysiä varten olennaisimpia suoria lainauksia, joita jäsentelyn jälkeen kertyi 50 sivua (fontti Times New Roman, riviväli 1). Näistä lainauksista valikoituivat lopulliset lainaukset tutkimusraporttiin.

2.3.3 Päivittäisen liikkumisen seuranta

Arkipäivän liikkumista tutkittaessa on kiinnostavaa pohtia sitä, mikä saa ihmisen valitsemaan tietyn kulkutavan ja kulkureitin, ja sitä, miten merkittävästi yhtäältä elämäntavat ja arvot ja toisaalta fyysinen, rakennettu ympäristö vaikuttavat liikkumistottumuksiin. Pyrin saamaan yksityiskohtaista tietoa haastateltavien arjen liikkumisesta ja pyysin heitä pitämään päiväkirjaa liikkumisestaan. Tähän tutkimuksen vaiheeseen osallistui kaksitoista haastateltavaa. Neljä haastateltavaa ei teemahaastattelun jälkeen pystynyt tai halunnut jatkaa osallistumisestaan tutkimukseen. Kahdelletoista haastatellulle annoin siten tehtäväksi kirjata ylös kaikki kaupunki-

alueella tehdyt matkat noin viikon ajalta sisältäen arkipäiviä ja viikonlopun päiviä. Tutkittaville jaettu päivittäisen liikkumisen päiväkirja oli oheisen taulukon 2 muodossa.

Taulukko 2. Tutkittaville jaettu päivittäisen liikkumisen päiväkirja

PÄIVITTÄINEN LIIKKUMINEN									
Päiväys	Säätila	Lähtöaika	Matka (mistä mihin)	Matkan tarkoitus	Matkan pituus (km)	Kulkuneuvo	Tuloaika	Käytetty aika (min.)	Havainnot, kommentit (mm. reitin kunto)

Päiväkirjan täyttämisen lisäksi tutkittavat piirsivät mielikuvakartan valitsemastaan reitistä ja kirjasivat ylös reitin varrella olevia miellyttäviä, epämiellyttäviä ja parannusta vaativia kohtia. Pyysin tutkittavia myös kirjoittamaan kielikuvakartan eli laatimaan kirjallisen mielikuvakartan samasta reitistä. Lisäksi pyysin tutkimuksessa mukana olevia kulkemaan tietyn reitin eri kulkumuotoja käyttäen (jalan, polkupyörällä, bussilla, henkilöautolla) ja vertaamaan matkaan käytettyä aikaa. Hankin tutkittaville sekuntikellot, jotta ajanotto olisi mahdollisimman tarkkaa. Aikavertailussa huomioitiin vuodenaikojen vaihtelu ja erilaiset keliolosuhteet. Tutkittavat toimittivat materiaalia vaihtelevasti, toiset hyvinkin säntillisesti ja toiset suurpiirteisemmin. Joka tapauksessa aineistoa kertyi paljon, ja sitä voi luonnehtia rikkaaksi ja mielenkiintoiseksi.

2.3.4 Aineiston analyysistä raportointiin

Laadullisen tutkimusaineiston analyysissä ja raportoinnissa käytettiin narratiivista jäsentelyä (Hirsjärvi & Hurme 2000; Heikkinen 2007), suoria lainauksia (Eskola 2007) ja aikamaantieteellisiä tutkimusmenetelmiä. Aikamaantieteen metodologiaa ja analyysimenetelmiä käsitellään tarkemmin tuonnempana luvussa 7. Tutkimusraporttiin kirjoitetut kertomukset muodostettiin teemahaastattelujen ja tutkittavien omien muistiinpanojen pohjalta. Osa kertomuksista on tutkittavien itsensä kirjoittamia (kielikuvakarttoja) mutta osa on luotu ja yhdistelty tutkimusaineiston sisällöistä, jolloin kyseessä on uuden kertomuksen tuottaminen aineiston kertomuksen perusteella (Hirsjärvi & Hurme 2000, 137; Heikkinen 2007, 148). Narratiivisessa tutkimusotteessa kertomukset voivat olla tutkimusmateriaalina tai tutkimus voi olla kerto-

muksen tuottamista maailmasta eli todellisuuden kuvaamista kertomuksen keinoin. Narratiivinen tutkimusaineisto on kerrontaan perustuvaa suullista tai kirjallista aineistoa, kuten haastatteluja, päiväkirjoja, kirjoitelmia ja vapaita kirjallisia vastauksia tutkittavan omin sanoin. (Heikkinen 2007, 142, 147.) Näitä kaikkia kerronnan tapoja on hyödynnetty tässä tutkimuksessa. Kertomukset toimivat tiedon välittäjinä ja tuottajina (mt, 152), kun on haluttu kuvata todellisuutta ekologisesta elämäntavasta ja liikkumisesta urbaanissa ympäristössä. Teema-haastattelujen purkamisessa on pyritty käyttämään kerronnan tapaa, jossa tutkija keskusteleekin aikaisempien tutkimusten, teorian ja oman aineistonsa kanssa (Eskola 2007, 138–139).

Tätä tutkimusta tehdessä olen tutkijan roolissa joutunut pohtimaan normatiivisuuden ja deskriptiivisuuden sekä subjektiivisuuden ja objektiivisuuden rajoja. Tutkijan tulisi tarkastella tutkimusaihettaan ja -kohdettaan mahdollisimman objektiivisesti, oma subjektiivisuus tiedostaen. Substanssikysymyksissä pitäytyminen ja pyrkimys todellisuuden deskriptiiviseen kuvaukseen olisi ”turvallinen” lähestymistapa, jossa ei olisi vaaraa sekoittaa omia henkilökohtaisia näkemyksiä, mielipiteitä ja arvoja tutkimukseen. Toteava kysymyksenasettelu (miten asiat ovat?) olisi tutkijalle itselleen ehkä helpompi lähestymistapa kuin se normatiivinen ja arvottava asetelma (miten olisi hyvä?), johon olen päätenyt (ks. Lapintie 2003a).

Normatiivinen kuvaus on yhdyskuntasuunnittelun tutkimukselle paitsi luonteenomaista Lapintien (2003a) mukaan myös sen elinehto. Hän on jäsentänyt normatiivisen ja deskriptiivisen tutkimuksen asemaa kaupunki- ja yhdyskuntatutkimuksen kentässä jakamalla suunnitteluteoriat substanssi- ja prosessiteorioihin sekä positiivisiin ja normatiivisiin teorioihin (taulukko 3)

Taulukko 3. Yhdyskunta- ja kaupunkitutkimuksen teoreettinen nelikenttä (lähde: Lapintie 2003a, 33)

	SUBSTANSSI	PROSESSI
POSITIIVINEN	Olevien yhdyskuntien fyysinen rakenne ja historia Kulttuuriset ja historialliset yhdyskuntatyypit jne.	Yhdyskuntien sosiaalinen, taloudellinen ja tekninen toiminta, harjoitettu kaupunkipolitiikka jne.
NORMATIIVINEN	Olevien yhdyskuntien arviointi, tavoitetilojen hahmottaminen, utopiat, uudet asumisen ja kaupunkiympäristön mallit jne.	Yhdyskuntien kehityksen arviointi ja kritiikki Vaihtoehtoiset käytännöt, politiikat ja niiden arviointi jne.

Normatiivisuus voidaan edellä esitetyn perusteella ymmärtää kritiikiksi vallitsevaa ja olemassa olevaa todellisuutta kohtaan. Normatiivisessa lähestymistavassa arvioinnin ja kritiikin kohteena on nykyinen yhdyskuntien rakenne, kehitys ja suunnittelu. Kysymykseen ”miten olisi hyvä?” vastataan hahmottamalla uusia ja vaihtoehtoisia malleja ja käytäntöjä. Tutkijan tehtäväksi jää näin ollen kehityksen ja nykytilan kuvailu ja dokumentointi sekä asiantilojen kriittinen analyysi ja uusien avauksien pohtiminen. Normatiivisuuden ”vaarojen” välttämiseksi oleellista tutkimusprosessissa on tieteellinen argumentointi ja pyrkimys avata aihepiirin ympärillä käytyä keskustelua sekä puoltavien että vasta-argumenttien avulla.

II
YMPÄRISTÖ YHTEISKUNNALLISENA KYSYMYKSENÄ

3 TUTKIMUKSEN YHTEISKUNTATEOREETTINEN TAUSTA

Tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin perehtyminen aloitetaan yhteiskuntateoreettisella tarkastelulla. Tässä luvussa pohditaan ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksellisen suhteen kriisiytymisen taustalla olevia tekijöitä ja modernisaatiokehityksen nykyistä vaihetta. Luvussa käsitellään kestävästä kehityksestä ja ekologisen modernisaation teoriaa, jotka molemmat nähdään aikamme keskeisinä yhteiskuntaparadigmoina. Pidän suhteellisen perusteellista perehtymistä tutkimuksen yhteiskuntateoreettiseen taustaan tärkeänä, hermeneuttisen, asiayhteyksien ymmärtämiseen tähtäävän selittämisen ja oppimisen vuoksi.

3.1 Kestävän kehityksen käsite ja paradigma

Kestävä kehitys voidaan määritellä visioksi tulevaisuudesta, ja käsitteen taustalla on huoli ihmiskunnan tulevaisuudesta. Ajatus kestävästä kehityksestä liittyy länsimaisen teollisen yhteiskunnan sisällä käytyyn keskusteluun luonnonvarojen käytöstä ja riittävydestä. Tämän keskustelun varhaisimmat vaiheet yltävät jo 1800-luvun puolivälin teollistumisen voimakkaan kasvun aikaan, mutta varsinaisesti vasta 1950–1960-luvuilla syntyneen ympäristöliikkeen myötä yhteiskunnallinen keskustelu ympäristöasioista länsimaissa voimistui. (Hall 1998.) Kansainvälisen keskustelun kestävästä kehityksestä voidaan katsoa alkaneen 1970-luvulla. Länsimaissa lisääntyi huoli siitä, että ympäristöä käytettiin hyväksi kestävämmällä tavalla, ja että sekä ihmiselämän laatu että määrä olivat uhattuina (Macbeth 2005). Rooman klubin raportti *Kasvun rajat* (Meadows ym. 1973) julkaistiin vuonna 1972, ja samana vuonna järjestettiin YK:n ensimmäinen ympäristökokous Tukholmassa. YK:n yleiskokouksen päätöksellä perustettiin Ympäristön ja kehityksen maailmankomissio vuonna 1983. Komission tehtäväksi tuli laatia pitkän aikavälin ympäristöstrategia ja “koko maapallon kattava uudistusohjelma”. (Ympäristöministeriö 2003, 12–18; Yhteinen tulevaisuutemme 1988, 5.)

Kestävän kehityksen tavoittelu sai jatkoa vuonna 1992, kun YK:n ympäristö- ja kehityskonferenssi pidettiin Rio de Janeirossa. Vankka yksimielisyys ympäristön tilan yhteydestä taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen oli konferenssin merkittävä poliittinen tulos. Konferenssi pystyi osoittamaan paikallisten päätösten ja yksittäisten ihmisten jokapäiväisten toimintojen yhteyden kestävästä kehityksestä toteutumiseen. Syntyi Agenda 21 -toimintaohjelma, jossa

määriteltiin, miten Riossa sovittuja periaatteita tulisi käytännössä soveltaa paikallisesti, kansallisesti ja kansainvälisesti. Riossa allekirjoitettiin myös kaksi laajaa ympäristösopimusta: ilmastopimus ja biodiversiteettisopimus. Ympäristö- ja kehityskonferenssin toimeenpanon seurantaan varten perustettiin vuonna 1993 YK:n kestävän kehityksen toimikunta. Maailmanlaajuisten ympäristö- ja kehityskonferenssien sarja ja kansainväliset sopimukset saivat myöhemmin jatkoa muun muassa Johannesburgissa ja Kiotossa (Ympäristöministeriö 2003, 12–18) ja viimeksi Baliin vuonna 2007. Myös Euroopan unionin alueella on sittemmin solmittu kansainvälisiä ympäristösopimuksia.

Kestävän kehityksen käsite esiintyi ensimmäisen kerran vuonna 1980 julkaistussa IUCN:n (International Union for the Conservation of Nature Resource) raportissa *World Conservation Strategy* (Kiiskinen 2001, 44). Käsitteen käyttö yleistyi nopeasti, kun vuonna 1987 julkaistiin Ympäristön ja kehityksen maailmankomission, niin kutsutun Brundtlandin komission raportti, *Our Common Future* (WCED 1987). Raportissa kestävä kehitys määritellään kehitykseksi, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omia tarpeitaan. (Yhteinen tulevaisuutemme 1988, 26.) Maailmankomissio asetti valtioille seuraavat ympäristö- ja kehityspoliittiset päämäärät (Kestävä kehitys ja Suomi 1990, 11):

- Kasvu on saatava elpymään
- Kasvun laatua on muutettava
- Kaikkien välttämättömimmät tarpeet eli työpaikan, ruoan, energian, veden ja riittävän hygienian tarpeet on tyydytettävä
- Väestön määrä ja muutokset on pidettävä kestävyden edellyttämässä rajoissa
- Luonnonvaraperustaa on suojeltava ja vahvistettava
- Teknologian kehityssuuntaa on muutettava ja riskit saatava hallintaan
- Ympäristö- ja talousnäkökohdat on nivottava päätöksenteossa yhteen.

Suosittellessaan taloudellisen kasvun elvyttämistä maailmankomissio tarkoitti ensisijaisesti niitä maita, joissa kasvua ei ole tai joiden taloudellinen tuotanto on alentunut. Muissa maissa tuli kasvun laatua muuttaa siten, ettei kasvu vaaranna ympäristöä tai johda luonnonvarojen riistoon. Huomioitavaa on, että raportin laatimisen ajankohtana elettiin läntisissä teollisuusmaissa 1980-luvun taloudellista taantumaa. (mt.)

Sittemmin kestävä kehityksen käsite on inspiroinut ja dominoinut tulevaisuus- ja kehittämiskeskusteluja kaikkialla maailmassa. Käsitettä on pyritty määrittelemään eri tavoin, esimerkiksi asettamalla kehitykselle lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteita tai nimeämällä erilaisia ympäristöllisiä ja sosiaalisia indikaattoreita mitattaviksi. Kestävää kehitystä on myös pyritty määrittelemään sitä tukevien tai sitä edustavien arvojen kautta. Kaikkein produktiivisinta on kuitenkin ollut määritellä kestävä kehitys kollektiivisesti käytännön tilanteissa, jolloin käsite on pyritty määrittelemään tietyssä asiayhteydessä eikä ainoastaan yleisellä tasolla. (Kates ym. 2005.)

Kestävälle kehitykselle on totuttu määrittelemään neljä eri ulottuvuutta ja on katsottu, että ihannetilanteessa kehitys olisi samanaikaisesti ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä. Lisäksi kehitystä tulisi tarkastella laajalla aika-tila-perspektiivillä sisältäen paikallisia, kansallisia ja globaaleja näkökulmia kehitykseen. Suomen kestävä kehityksen toimikunta (2008) muotoilee nämä neljä ulottuvuutta yleisellä tasolla:

- 1) Kestävä kehityksen perusehtona on biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien toimivuuden säilyttäminen sekä ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttaminen pitkällä aikavälillä luonnon kestävyyskykyyn...
- 2) Taloudellinen kestävyys on sisällöltään ja laadultaan tasapainoista kasvua, joka ei perustu pitkällä aikavälillä velkaantumiseen tai varantojen hävittämiseen...
- 3) Sosiaalisessa ja kulttuurisessa kestävyudessa keskeisenä kysymyksenä on taata hyvinvoinnin edellytysten siirtyminen sukupolvelta toiselle...

Kestävä kehityksen neljä ulottuvuutta on toisaalla määritelty huomattavasti konkreettisemmin ja arkisemmin. Opetushallituksen kestävä kehityksen verkkopalvelussa todetaan, että kestävä kehitys on ihmiskunnan suurin oppimishaaste. Jotta elämäntapamme olisi kestävä, meidän on tunnistettava, mikä on ekologisesti välttämätöntä, kulttuurisesti arvokasta, yhteiskunnallisesti oikeudenmukaista ja taloudellisesti kannattavaa. Ekologisella kestävyydellä viitataan luonnonvaraperustan suojeluun, luonnon monimuotoisuuden varjeluun ja uusiutumattomien luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön. Taloudellisen kestävyuden vaade kohdistuu muun muassa luonnonmukaisiin ja ekotehokkaisiin tuotantomuotoihin. Sosiaalinen kestävyys puolestaan viittaa sosiaalisen oikeudenmukaisuuden toteutumiseen, yhteisöllisyyden vahvistumiseen ja osallistumismahdollisuuksien turvaamiseen. Kulttuurinen kestävyys puolestaan tähtää kulttuuriperinnön vaalimiseen. (Opetushallitus 2005.)

3.1.1 Kestävä kehitys – Pinnallinen ja epämääräinen käsite

Kestävä kehitys on saanut osakseen paljon kritiikkiä ja sitä on moitittu pinnalliseksi ympäristönsuojeluajatteluksi. Tätä kuvastaa erityisen hyvin kestävän kehityksen keskeinen idea säästää luonnonvaroja, jotta jälkipolvet voisivat niitä hyödyntää. Painavinta kritiikkiä on esitetty syväekologiiden taholta. Syväekologia on ympäristöfilosofia, jonka kuuluisimpia kehittäjiä on norjalainen ekofilosofi Arne Næss. Ekosofi, eli syvälliseen ajatteluun pyrkivä ympäristönsuojelija, kyseenalaistaa väitteet, joiden mukaan ihminen on kaikkien arvojen lähde, luonto on olemassa vain ihmistä varten ja ihmiselämän tarkoituksena on tuottaminen ja kuluttaminen eli materiaalisen hyvinvoinnin lisääminen. Syväekologisen käsityksen mukaan kestävän kehityksen mukaiset toimet ovat riittämättömiä ihmisen ja luonnon harmonisen yhdessäolon turvaamiseksi. Kestävä kehitys perustuu vallitsevaan maailmankuvaan, jossa luonnonvarojen käytön, jatkuvan talouskasvun ja teknologisen kehityksen avulla tähdätään ihmisen hyvinvointiin. Tämän maailmankuvan mukaiset toimet eivät hallittuinakaan prosesseina johda ympäristöongelmien ratkaisemiseen. Syväekologisen ajattelun mukaan tuotanto ylipäättään ei voi olla oikea tie kohti ekologisempaa maailmanjärjestystä ja globaalia tasa-arvoa, vaan ihmisen nykyisen maailmankuvan, toiminnan ja sen perusteiden on muututtava talouselämän, teknologian ja ideologian perusrakenteita myöten. Ideologinen muutos tähtää elämän laadun ja itseisarvon kunnioittamiseen, ei elintason kohoamiseen. (Vilka 1993, 78–81; Næss 1990.)

Nykyisin kuulee usein puhuttavan siitä, kuinka kestävä kehitys käsitteenä on kokenut inflaation, se on aikansa elänyt ja sitä käytetään mitä erilaisimmissa yhteyksissä, usein jopa mainostarkoituksessa. Ott ja Döring (2004, 17–19) toteavatkin, että käsite on menettänyt merkitystään ja puhetta kestävästä kehityksestä pidetään usein poliittisena jargonina tai retorisenä. Toisaalta voidaan ajatella, että kestävä kehitys on käsitteenä ajankohtainen niin kauan kuin paikallisella, kansallisella tai globaalilla tasolla esiintyy ympäristöongelmia tai sosiaaliseen epäoikeudenmukaisuuteen liittyviä ongelmia. Hailan (1998, 1999) mukaan kestävän kehityksen käsite on epämääräinen, mutta pelkästään se, että kestävästä kehityksestä keskustellaan ja puhujat perustelevat kantojaan, voidaan nähdä hedelmällisenä. Kestävä kehitys on normatiivinen, arvosidonnainen käsite, joka konstruoituu puhunnassa. Se määrittyy tilanne- ja tapauskohtaisesti keskustelun kautta, jolloin mitään yhtä ja oikeaa määritelmää kestävästä kehityksestä ei ole olemassa. (mt.)

3.1.2 Kestävä kehitys yhteiskunnallisena paradigmana ja tutkimusnäkökulmana

Voidaan perustellusti väittää, että kestävä kehitys epämääräisenä ja poliittisena käsitteenä ei voi toimia teoreettisena taustana tieteelliselle argumentaatiolle. Mutta mikäli kestävä kehitys ymmärretään kehitysparadigmana ja yhteiskunnallisena muutoksena, on siitä myös akateemisen argumentoinnin kehykseksi. Yhteiskunnallista muutosta kuvaa näkemys ihmiskunnan historian kolmesta merkittävästä käännekohdasta, jotka perustuvat tuotantotapojen muutoksiin (Meadows ym. 2005). Ensimmäiset kaksi suurta muutosta olivat maatalouden ja teollisuuden vallankumoukset, seuraavan vallankumouksen uskotaan olevan kestävyuden (sustainability) vallankumous. Niukkuus on ollut kaikkien näiden vallankumousten taustavoimana. Keräily- ja pyyntikulttuurissa tuotantotapana oli luontaistalous, josta siirryttiin vähitellen maanviljelyyn väkiluvun kasvaessa ja saaliiden käydessä niukoiksi. Teollisen vallankumouksen myötä siirryttiin viljelytaloudesta teolliseen tuotantoon ja muutoksen taustalla oli polttopuun niukkuus energian lähteenä. Tieteellis-tekninen kulttuuri on puolestaan luonut uuden niukkuuden tilan, jossa nykyistä kehitystä uhkaa luonnonvarojen ehtyminen ja elinkelpoisen elinympäristön häviäminen. Kahteen edelliseen vaiheeseen verrattuna nykyisen niukkuusongelman mittakaava on kuitenkin omaa luokkaansa. Teollistumisen seuraukset ovat muuttuneet paikallisista globaaleihin, ja ihmiskunnan ekologinen jalanjälki on laajentunut uhkaamaan koko maapallon kantokykyä. (mt. 266–271.)

Yhteiskunnallinen siirtymä kestäväen kehityksen aikakaudelle on herättänyt keskustelua siitä, olisiko tarpeen kehittää teoreettis-käsitteellinen lähestymistapa kestäväen kehitykseen (Ott & Döring 2004; Ott 2003) tai olisiko peräti syntymässä monitieteinen oma tieteenalansa, sustainability science (Miller & Twining-Ward 2005, 4, 17–19). Kestävä kehitys ymmärretään nykyisin enenevässä määrin laajemmassa perspektiivissä kuin pelkästään normatiivisena ja epämääräisenä käsitteenä tai poliittisena julkilausumana. Myös yhteiskuntatieteissä kestävä kehitys käsitetään yhä useammin tutkimusnäkökulmana tai paradigmana. (Macbeth 2005.)

Ympäristödiskurssi on kahden viime vuosikymmenen aikana voimistunut eri tieteenaloilla, ja esimerkiksi yhteiskuntatieteellisen ympäristötutkimuksen alalla on aktiivisesti keskusteltu modernin länsimaisen yhteiskunnan kohtaamista ja aikaansaamista ympäristöongelmista.

Riskiyhteiskuntateoria (Beck 1992, 2000; Adam ym. 2000), refleksiivinen modernisaatio (Beck ym. 1994) ja ekologinen modernisaatio (Mol & Sonnenfeldt 2000; Murphy 2000; Spaargaren ym. 2000) ovat esimerkkejä tästä teoreettisesta keskustelusta. Modernisaatiokehityksen teoreettiset tulkinnat viittaavat temporaalisuuteen, laajoihin kehityskaariin ja yhteiskunnallisiin trendeihin. Tämän tutkimuksen keskeinen yhteiskuntateoreettinen viitekehys on ekologisen modernisaation teoria, jota seuraavaksi avataan tarkemmin.

3.2 Ekologinen modernisaatio

Yhteiskuntatieteellisen ympäristötutkimuksen alalla ollaan yleisesti yhtä mieltä siitä, että 1980-luvulla tapahtui läntisissä teollisuusyhteiskunnissa huomattava käänne suhtautumisessa luonnonvaraperustamme (sustenance base) piittaamattomaan käyttöön. Yhteiskuntatieteilijät ovat sittemmin analysoineet tätä käännettä eri näkökulmista ja myös yrittäneet muotoilla yleisiä selityksiä parhailtaan käynnissä oleville ympäristökäytänteiden, -diskurssien ja instituutioiden muutosprosesseille. Ekologisen modernisaation teoria on yksi tällainen pyrkimys analysoida yhteiskunnan rakenteellisten muutosten ja ympäristöongelmien välistä vuorovaikutusta. (Mol & Sonnenfeld, 2000.) Ekologinen modernisaatio on nähty ensisijaisesti yhteiskunnallisen kehityksen ja muutoksen teoriana, jossa ekologinen siirtymä tai käänne nähdään välttämättömänä, loogisena ja väistämättömänä teollisen yhteiskunnan kehitysvaiheena (Jokinen 1998). Cohenin (2000) mukaan tämä deterministinen näkökulma painottaa länsimaisen teollisuusyhteiskunnan vaiheittaista kehitystä, joka voidaan jaotella maatalousvaltaiseen esimoderniin aikaan, teolliseen tuotantoon keskittyneeseen moderniin vaiheeseen ja viimeisimpään, ekomoderniin aikakauteen. Toisaalta osa yhteiskuntateoreetikoista näkee, että kehitys ei suinkaan ole vääjäämätöntä, vaan eri kehitysvaiheissa olevat kansakunnat erilaisine mahdollisuuksineen luovat kehitysprosessista hajanaisen ja epätasaisen. (mt.)

Teollisen yhteiskunnan kehityksessä voidaan erottaa karkeasti kolme vaihetta: teollisen läpimurron ajanjakso (1700-luvun lopulta 1850-luvulle), teollisuusyhteiskunnan rakentamisen aika (1850-luvulta 1980-luvulle) ja ekologisen modernisaation aikakausi (1980-luvulta eteenpäin) (Murphy 2000). Teollisen yhteiskunnan on nyttemmin katsottu siirtyneen vaiheeseen, jossa se tuhoaa omia toimintaedellytyksiään. Ympäristöpolitiikassa aikaisemmin harjoitetut toimet eivät enää riitä ratkaisemaan ympäristöongelmia. Ensi vaiheessa teollisuuden päästöt ohjattiin teknisin toimenpitein kauemmas asutuksesta: korkeiden piippujen päästä ilmansaasteet kulkeutuivat kauas, ja putkia pitkin jätevedet voitiin johtaa alueen ulkopuolisiin vesistöihin. Kun ympäristöhaittojen alueellisen ulkoistamisen rajat tulivat vastaan, siirryttiin niin kutsuttuun piipunpääteknologian vaiheeseen, jossa kehiteltiin päästöjen suodatin-teknologiaa ja jätteiden käsittelylaitoksia. Nämäkään toimenpiteet eivät hillinneet ympäristöongelmien kasvua. Seurauksena oli siirtyminen ennakoivan ympäristöpolitiikan vaiheeseen, jossa tavoitteena on ollut tekniikan ja suunnittelun avulla välttää ympäristöhaittojen synty-

mistä. Ympäristövaikutusten arviointimenettely on esimerkki näistä toimista. Jotta ympäristöongelmien kasvua voitaisiin hallita, edellyttää ennakoiva ympäristöpolitiikka teknisten uudistusten lisäksi muutoksia, jotka vaikuttavat koko länsimaiseen yhteiskuntaan ja kulttuuriin. Teknisten innovaatioiden käyttöönoton edellytyksenä voidaan pitää tuotannon ja kulutuksen rakennemuutosta sekä sosiaalista ja kulttuurista uudelleen orientoitumista. Jälkitekollisen yhteiskunnan ekologinen modernisaatio voidaan näin ollen ymmärtää pyrkimykseksi muuttaa teollisuusyhteiskunnan perusta toiminnoiltaan nykyistä kestävämmäksi. (Sairinen 1994, 28–32.)

Ekologisen modernisaation teoria voidaan ymmärtää yleisenä yhteiskunnallisen muutoksen teoriana ja toisaalta myös ympäristöpoliittisena ohjelmana tai politiikkadiskurssina (ks. Kortelainen & Vartiainen 2000, 10–14). Ekologisen modernisaation teorian tavoitteena on alusta lähtien ollut analysoida nykyisten teollisten yhteiskuntien selviytymistä ympäristökriisistä. Teoreettinen keskustelu on enimmäkseen kohdistunut ympäristöreformin mahdollisuuksiin yhteiskunnallisten käytänteiden, institutionaalisen suunnittelun ja poliittisen diskurssin osalta. Keskustelun konkreettinen tavoite on ollut yhteiskuntien luonnonvaraperustan suojeleminen. Tavoitetta ei ole lähestytty fyysisiä parannuskeinoja etsimällä, vaan nimenomaan yhteiskunnallisia ja institutionaalisia muutosprosesseja tutkimalla ja edistämällä. Ekologisen modernisaation teorian ympärillä käydyin keskustelun ja tutkimuksen kohteena olevat muutosprosessit voidaan ryhmitellä viiteen ryhmään:

1. Tieteen ja teknologian muuttuva rooli ja merkitys ympäristöongelmien ehkäisemisessä
2. Markkinatalouden toimijoiden kasvava merkitys ekologisen rakennemuutoksen ja reformin toteuttamisessa
3. Kansallisvaltion roolin muutokset ympäristöongelmien hallinnassa (nykyistä hajautetumpi, joustavampi ja eri tahojen yhteisymmärrykseen perustuva hallinta)
4. Kansalaisliikkeiden aseman korostuminen julkisessa päätöksenteossa
5. Uudet ideologiat ja muuttuvat diskurssit, joiden mukaan yhtäältä ympäristönäkökulman täydellinen laiminlyönti ja toisaalta ympäristön ja talouden intressien ehdoton vastakkainasettelu eivät ole enää oikeutettu asioiden tila.

Näitä lähtökohtia on käytetty analyttisinä työkaluina tulkittaessa meneillään olevan ympäristöreformin prosesseja. Osa tutkijoista näkee lähtökohdissa myös normatiivista sisältöä, jolloin niiden avulla voidaan hahmotella kehityspolkuja kohti muutosta ja ympäristöreformia. (Mol & Sonnenfeld 2000; Mol 2000.)

Keskusteluun ekologisesta modernisaatiosta on 2000-luvulla nostettu myös yksilön merkitys toimijana ja kuluttajana. Yhteiskunnallisten ja institutionaalisten muutosprosessien ja teollisen tuotantoreformin ohella myös arkisen kuluttamisen saralla on nähty olevan suuri merkitys ekologisten modernisaation etenemisessä. Kestävän kuluttamisen ja elämäntavan näkökulmaa ovat korostaneet erityisesti hollantilaiset ekologisen modernisaation teoreetikot, jotka ovat kehittäneet Anthony Giddensin strukturaatioteoriaan pohjautuvan ”Social practices” -mallin (Spaargaren & Vliet 2000; Spaargaren 2003; Mol & Spaargaren 2004). Yksilön toiminta, arkiset valinnat ja rutiinit ovat tutkimuksen keskiössä mutta yksilön valintoihin liittyy kiinteästi yhtäältä elämäntavat ja toisaalta yhteiskunnalliset, erityisesti tuotannon rakenteet. Ekologisten modernisaation uskotaan enenevässä määrin kohdistuvan tuotannon ja kulutuksen muutokseen, jossa tuotannon suhteen korostuu kvantitatiivisen talousajattelun ohella tuotteiden ja palvelujen ekologinen laatu. Tavoitteena ei ole niinkään puuttua teollisen tuotannon määrään, vaan kiinnittää huomiota materiaalien kestäväan kiertoon ja ekologisiin tuotantoprosesseihin.

Mol ja Spaargaren (2004) tähdentävät, että ekologinen modernisaatio ei sisällä vaatetta teollisen tuotannon ja kulutuksen määrällisestä lisäämisestä, kuten on väitetty (ks. Carolan 2004a). Carolan (2004b) on kritisoinut ekologisten modernisaation teoriaa ja strukturaatioteoriaan pohjautuvaa Social practices -mallia ja näkee ne ongelmallisina kuluttamisen tutkimuksessa, jossa keskeistä on tutkia kuluttajien käyttäytymistä ja motiiveja. Kriittisistä huomioista huolimatta, yksilön merkitys toimijana ja kuluttajana on joka tapauksessa tervetullut avaus ekologisten modernisaation teoreettisessa keskustelussa, jossa painopiste on ollut yhteiskuntien institutionaalisissa ja poliittisissa käytänteissä. Kestävän kuluttamisen ja elämäntavan tutkimussnäkökulmat kertovat kiinnostuksen kohdistuvan yhä enemmän arjen ekologiseen modernisaatioon.

3.2.1 Ekologisen modernisaation teorian synty ja vaiheet

Ekologisen modernisaation teoria (EM-teoria) syntyi vastareaktiona 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa vallinneelle ympäristöliikkeen perusajatukselle, jonka mukaan kestävä kehityksen tie aukeaa ainoastaan organisoimalla uudelleen modernin yhteiskunnan keskeiset rakenteet (teollinen tuotanto, kapitalistinen talousjärjestelmä ja keskitetty valtionhallinto). Ekologisen modernisaation teorian kannattajat tunnistivat toki olennaisen muutostarpeen niiden modernin projektin rakenteellisten vikojen osalta, jotka aiheuttivat vakavia ympäristöongelmia mutta katsoivat, etteivät muutokset edellytä kokonaan sellaisten instituutioiden lakkauttamista, jotka liittyvät modernin tuotannon ja kulutuksen järjestelmiin. Ekologisen modernisaation teorian ensimmäiset kontribuutiot 1980-luvulla painottivat voimakkaasti teknologisten innovaatioiden merkitystä teollisessa tuotannossa ympäristöreformin aikaansaamiseksi. Valtion byrokraatiaan suhtauduttiin kriittisesti, markkinatalouden toimijoiden rooliin puolestaan myönteisesti. Huomio keskittyi kansallisvaltioiden ja järjestelmien systeemi-teoreettiseen analyysiin ihmisen toimien ja sosiaalisen näkökulman jäädessä vähemmälle. Nämä alkuvaiheen keskustelunaiheet olivat tärkeitä teorian muodostumisen kannalta mutta eivät välttämättä ole yhtä merkityksellisiä enää nykyisin. (Mol & Spaargaren 2000; Mol & Sonnenfeld, 2000.)

Toisessa vaiheessa, 1980-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin, ekologisen modernisaation teoreettisessa keskustelussa huomio alkoi kohdistua valtion ja ”markkinoiden” toisistaan poikkeaviin rooleihin ekologisessa muutosprosessissa sekä ekologisen modernisaation institutionaaliin ja kulttuurisiin puoliin. Kolmannessa vaiheessa, 1990-luvun puolivälin jälkeen, ekologisen modernisaation teoria on laajentunut teoreettisesti ja maantieteellisesti käsittelemään sellaisia aiheita kuten ekologinen modernisaatio uusissa teollisuusvaltioissa, vähemmän kehittyneissä maissa ja itäisen Euroopan transititalouksissa. Teoreettinen keskustelu ekologisesta modernisaatiosta on siirtynyt myös käsittelemään globaaleja prosesseja ja on herättänyt kasvavaa mielenkiintoa yhteiskuntatieteilijöiden keskuudessa myös USA:ssa ja Kanadassa. (Mol & Spaargaren 2000; Mol & Sonnenfeld, 2000.) Yhteiskunnallisen muutosprosessin eturintamassa ovat kulkeneet Keski-Euroopan maista Hollanti, Saksa ja Iso-Britannia sekä Pohjoismaat (Cohen 2006).

Saksalainen sosiologi Joseph Huber (1985, 20), jonka teoreettisista pohdinnoista EM-teorian katsotaan saaneen alkunsa, on poetisoinut ajatuksen ekologisesta modernisaatiosta seuraavaan tapaan:

*Die hässliche Industrieraupe
werde sich im Zuge ihrer Me-
tamorphosen noch als ökologi-
sche Schmetterling
entpuppen.*

*Ruma teollisuustoukka
kehittyy vielä muodon-
vaihdoista kautta
ekologiseksi perhoseksi.
(vapaa käänös MH)*

Huber (2002) näkee tärkeimmiksi ekologisen modernisaation muutostekijöiksi talouden toimijat ja yritysmaailman. Teollisen yhteiskunnan ympäristöongelmiin on vastattava tuotantoteknologioita ja uusia ekoteknologisia innovaatioita kehittämällä. Valtion on rajoitetusti puututtava lainsäädännön ja verotuksen keinoin kehityksen kulkuun, ja myös ympäristöliikkeillä on oma merkityksensä yhteiskunnallisessa muutosprosessissa. (Murphy 2000.)

Ekologisen modernisaation teoriaa ovat edelleen kehitelleet useat ympäristösosiologit, etenkin saksalaiset Martin Jänicke ja Udo Simonis sekä hollantilaiset Maarten Hajer, Arthur P. J. Mol ja Gert Spaargaren sekä brittiläiset Albert Weale, Maurie J. Cohen ja Joseph Murphy. Myös aikamme merkittävimpiin yhteiskuntateoreetikoihin lukeutuvat Anthony Giddens ja David Harvey ovat osaltaan olleet vaikuttamassa siihen, että ekologinen modernisaatio on noussut keskeiseksi keskustelun kohteeksi yhteiskunnallisten ympäristötieteiden alalla. (Murphy 2000; Mol & Sonnenfeld 2000.) Jänicke ja Simonis ovat korostaneet teknologisten muutosten rinnalla kansallisten makrotalouksien restrukturaation välttämättömyyttä ympäristöongelmien ratkaisemiseksi. Talouden restrukturaatiolla he tarkoittavat energia- ja resurssi-intensiivisen kansantalouden muuttumista palvelu- ja tietointensiiviseksi. (Murphy 2000.)

Hajer (1995) on väitöskirjassaan keskittynyt ekologisen modernisaation teorian ruotimiseen ympäristöpoliittisena diskurssina. Hän tarkastelee aihetta sosiaalisen konstruktionismin näkökulmasta korostaen, että ympäristödiskurssit ovat aika- ja paikkasidonnaisia ja ympäristöpoliittisten päätösten taustalla on aina yksittäisten ympäristöongelmien määrittely. (Jokinen 1996.) Hajer (1995, 280–283) nostaa esiin ekologisen modernisaation refleksiivisyyden. Hän näkee EM-teorialle kaksi varianttia, yhtäältä teknis-korporatiivisen mallin ja toisaalta refleksiivisen mallin. Hänen mukaansa yhteiskunnallisen kehityksen tulisi olla avoin, keskusteleva

ja demokraattinen prosessi, jossa refleksiivisyys stimuloi keskustelemaan modernisaatioprosessin normeista ja arvoista. Ekologinen modernisaatio voidaan tulkita refleksiiviseksi (institutionaaliseksi) prosessiksi, jossa teollisen yhteiskunnan on järjestäydyttävä uudelleen ekologisten ympäristöongelmien voittamiseksi (Murphy 2000). Tuotannon ja kulutuksen ekologisen rationalisoinnin tarve synnyttää uusia sosiaalisia, taloudellisia ja poliittisia toiminnan muotoja ja käsitteitä. Esimerkkeinä näistä voidaan mainita ympäristökirjanpito, ympäristöraportit, vihreä BKT (bruttokansantuote), ympäristötehokkuus (ekotehokkuus) ja ympäristövaikutusten arviointi. (Mol & Spaargaren 2000.)

3.2.2 Ekologisen modernisaation teoriaan kohdistunut kritiikki

Kuten kaikkiin yhteiskuntateorioihin myös ekologisen modernisaation teoriaan liittyy innostunutta vastaanottoa mutta toisaalta myös kriittisiä kannanottoja sen heikkouksista ja kiistanalaisuuksista (esim. Fisher & Freudenburg 2001). Ekologisen modernisaation teoriaa on ennen kaikkea arvosteltu sen liiallisesta tiede- ja teknologiaoptimismista sekä riskien hallintaan liittyvän keskustelun sivuuttamisesta. Ympäristöongelmat eivät myöskään aina ole pelkästään paikallisia, vaan niiden vaikutukset kohdistuvat usein hyvin laajalle alueelle. Poliittisten päätösten pitäisi näin ollen myös ulottua yli valtionrajojen. Läntisiin teollisuusmaihin keskittyvässä ekologisen modernisaation teoriassa unohtuvat kriitikkojen mukaan ympäristöongelmien globaalit vaikutukset. Kun länsimaisia kansantalouksia pyritään kehittämään palvelu- ja tietointensiivisiksi hyvinvointivaltioiksi, siirtyy teollinen tuotanto ympäristörasitteinen vähemmän kehittyneisiin maihin. (Blowers & Pain 1999, 267–269.) Kritiikin mukaan ympäristöongelmia voidaan tulevaisuudessa ehkä minimoida mutta niitä ei pystytä kokonaan poistamaan. Ekologisen modernisaation teorian näköalat eivät riitä hallitsemaan esimerkiksi globaalien ympäristökatastrofien riskejä. (Blowers 1997.)

Ekologisen modernisaation teoriaa on myös kritisoitu valtaan ja oikeudenmukaisuuteen liittyvän keskustelun puutteesta sekä vähäisestä sosiaalisten ja eettisten kysymysten huomioimisesta. Ihmisen toiminnan merkitys (human agency) on jäänyt vaille riittävää huomiota. (Blowers & Pain 1999, 267–269; Mol & Spaargaren 2000.) Blowersin (1997) mukaan teorian olennaiset painotukset ovat kiistatta myös sen rajoitteiden lähtökohtia. Teorian keskeisimmiksi teeseiksi hän mainitsee uskon teknologian muutoskykyyn ja markkinatalouden riemu-

kulkuun sekä toimijoiden yhteistyöhön ja konsensukseen. Keskittyessään talouden ja teknologian ulottuvuuksiin jää ekologisen modernisaation teoriassa muutosprosessien sosiaalinen konteksti paitsioon. Teoria olettaa liian yksioikoisesti, että eri intressiryhmien välillä vallitsee yhteisymmärrys suhteessa taloudelliseen kasvuun ja institutionaaliseen oppimiseen ja sopeutumiseen. Tosiasiassa moderni yhteiskunta on rakentunut hyvin erilaisista pyrkimyksistä ja intressiryhmistä. Vallan ja vaurauden epätasa-arvo on syvälle juurtunutta ja on itse asiassa markkinatalouden prosessien luonnollinen seuraus (mt.).

Blowers (1997) pitää vapaiden markkinoiden ja valtion suhdetta ongelmallisena. Valtio pyrkii poistamaan kilpailun ja kaupan rajoitteita, mutta ympäristökysymysten kohdalla tullaan väistämättä jossain vaiheessa tilanteeseen, jossa valtion ohjaus on ristiriidassa markkinavoimien tavoitteiden kanssa. Ekotehokkuus-ajattelun johtavan kehittäjän Schmidt-Bleekin (2000, 106) mukaan ekonomian ja ekologian liitto voi toteutua ainoastaan sillä ehdolla, että ekosfäärin arvo ja kantokyky muuttuvat näkyviksi niin, että elinkeinoelämä ymmärtää ne ja kantaa vastuun niistä. Tämä voisi onnistua esimerkiksi eräänlaisen ekologisen valuutan avulla. (mt.) Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen tähtäävä valtioiden välinen päästökauppa voidaan tulkita tällaiseksi askeleeksi ekosfäärin arvon ja kantokyvyn näkyväksi tekemisen suuntaan.

Ekologisen modernisaation teorian kehittäjät ja puolustajat ovat vastanneet kritiikkiin toteamalla, että kriittiset arviot ovat monesti olleet oikeutettuja, kun tarkastellaan teorian alkuvaiheen kontribuutioita. Sen sijaan kritiikki ei ole enää yhtä relevanttia viimeaikaisen EM-teoreettisen keskustelun suhteen. Ekologisen modernisaation teoria on hyötynyt kritiikistä, ja näkökulma on laajentunut erilaisille yhteiskunnallisille areenoille. Samoin on akateeminen ja yhteiskunnallinen ympäristödiskurssi muuttunut 1980-luvun alun ajoista. (Mol & Spaargaren 2000.) Ekologisen modernisaation teoria on herättänyt runsaasti keskustelua ja on siten osoittanut tarpeellisuutensa. Yleisellä tasolla liikkuvan mustavalkoisen kiistelyn sijaan se ansaitsi tulla edelleen kehiteltyksi systemaattisella ja täsmällisellä tieteellisellä tutkimusotteella. (Fisher & Freudenburg 2001.)

3.3 Ympäristödiskurssit ja modernisaatiokehityksen vihertyminen

Viime vuosikymmeninä käytyä keskustelua ympäristöongelmista ja ympäristönsuojelusta voidaan tarkastella eri aikakausien ja diskurssien avulla. *Kasvudiskurssi* löi leimansa ajanjaksolle 1970-luvun alusta 1980-luvulle. Rooman klubin raportti *Kasvun rajat* (Meadows ym. 1973) herätti maailmanlaajuisesti vilkasta keskustelua tuotannon kasvun ja luonnon kantokyvyn rajallisuudesta sekä maapallon tulevaisuuden skenaarioista. *Modernisaatiodiskurssin* aikana, 1980-luvun puolivälissä, alettiin ”piipunpääteknologian” kehittämisen sijaan keskustella kokonaisvaltaisemmasta ympäristöongelmien ratkaisemisesta. Seurausten lisäksi myös ongelmien syihin olisi syytä paneutua. Vaatimukset esimerkiksi luonnonmateriaalien käytön edistämisestä ja entistä puhtaampien ja tehokkaampien tuotantoteknologioiden ja -prosessien tarpeellisuudesta heräsivät. Keskustelut terävöittivät ekologisten reunaehtojen ja jatkuvan taloudellisen kasvun välistä konfliktia. Ymmärrettiin, että teknologiset innovaatiot eivät yksin riitä, vaan taloudelliset ja oikeudelliset toimenpiteet ovat tarpeen ohjaamaan teollisen tuotannon kehitystä ympäristöystävällisemmäksi. Modernisoitumista tulisi tapahtua kaikilla yhteiskunnallisen elämän alueilla: hallinto- ja johtamiskulttuurissa, politiikan teossa ja julkisessa keskustelussa sekä yksilötasolla tiedostamisessa ja elämäntavoissa. (Huber 2000.)

Tshernobylin ydinvoimalaonnettomuus laukaisi keskustelun teollisen yhteiskunnan riskeistä. *Riskidiskurssin* voi katsoa alkaneeksi juuri vuonna 1986, jolloin ilmestyi myös saksalaisen sosiologin Ulrich Beckin kirja riskiyhteiskunnasta (Beck 1986). Keskustelu modernin yhteiskunnan suurista riskeistä, kuten ydinvoimasta, kemianteollisuudesta, geeniteknologiasta, yksityisautoilusta ja maatalouden riskeistä, sai alkunsa. Ympäristön ja kehityksen tilaan liittyvien YK:n maailmankonferenssien myötä *kestävän kehityksen diskurssi* sai maailmanlaajuiset mittasuhteet. (Huber 2000.)

Kuten Spaargaren ja Mol (1992) tähdentävät, ekologisen modernisaation ja kestävän kehityksen käsitteet sisältävät kumpikin ajatuksen ratkaista ympäristökriisejä ilman, että poikettaisiin modernisaation kehityspolulta. Ne ovat molemmat antroposentrisiä näkemyksiä yhteiskunnallisesta kehityksestä. Käsitteet ovat monella tapaa päällekkäisiä ajattelumalleja mutta keskeinen ero on käsitteellisessä laajuudessa: ekologinen modernisaatio on korostuneesti läntisten teollisuusvaltioiden paradigma, kun taas kestävä kehitys on ymmärrettävä maailmanlaaj-

juisena muutosprosessina (Jokinen & Järvikoski 1997; Rannikko 2000, 92; Langhelle 2000). Langhellen (2000) mukaan kestävästä kehitystä ja ekologista modernisaatiota voidaan kiistatta pitää aikamme kahtena keskeisenä ympäristöpoliittisena paradigmana. Hänen mielestään käsitteitä ei pidä kuitenkaan sekoittaa toisiinsa tai yhdistää. Molemmat käsitteet ovat pluralistisia, niistä käytetään ja nostetaan esiin erilaisia painotuksia eri yhteyksissä. Langhellen kritiikki kohdistuu ekologiseen modernisaatioon, joka läntiseen teollisuusyhteiskuntaan keskityessään ei huomioi sosiaalista oikeudenmukaisuutta tai ympäristöasioita globaalissa taloudessa. Keskeinen ero on myös siinä, että kestävässä kehityksessä korostuu yksilön toiminnan merkitys, kun taas ekologisen modernisaation teoriassa tarkastelutaso on enimmäkseen institutionaalinen, yhteiskunnan eri rakenteiden, politiikkojen ja instituutioiden taso. (mt.)

Eräs mielenkiintoinen sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen liittyvä avaus yhteiskuntateoreettisessa keskustelussa on transmodernismi. Tämän näkemyksen mukaan ihmiskunta ja etenkin läntinen myöhäismoderni yhteiskunta on tullut kehitysvaiheessaan käännekohtaan, jossa yhteiskunta järjestäytyy uudelleen nykyistä humanimmalla tavalla. Yleinen maailmankuva, yhteiset perusarvot, sosiaaliset ja poliittiset rakenteet, taide ja avaininstituutiot ovat transmodernistisen näkemyksen mukaan merkittävän käänneen edessä. Patriarkaalisten arvojen sijaan etusijalle nousevat feminiiniset arvot, ja lisäksi sellaiset arvot kuin vapaus, solidaarisuus, huolenpito, kunnioitus, läpinäkyvyys ja yhteinen hyvä saavat jalansijaa. Edistyksen määreeksi uskotaan tulevan laatu määrän sijaan ja tuotannon työkaluksi ihmisarvot ja kulttuurinen pääoma. (Luyckx 1999; Huhmarniemi 2001.)

Myöhäismoderni länsimainen yhteiskuntajärjestelmä tasapainoilee yhtäältä hyvinvoinnin kasvattamisen ja teollisen tuotannon sekä toisaalta ympäristön ekologisten reunaehtojen välillä. Tietoa ja ymmärrystä ekosysteemien toiminnasta ja haavoittuvuudesta on periaatteessa riittävästi mutta käytännössä jatkamme elinympäristömme tuhoamista koko ajan. Toisaalta on kuitenkin olemassa viitteitä siitä, että kehityksen suunta on muuttumassa. Modernisaatiokehityksen ekologisoituminen tai vihertyminen näkyy usealla eri taholla. Teollisuuden piste-päästöjä on saatu kuriin, ekoteknologioita on kehitetty ja markkinoille ilmestyy koko ajan uusia eko- ja luomutuotteita. Tuotantoprosesseja on pystytty muuttamaan ympäristöystävällisemmiksi ja tuotteiden kestävä elinkaaren huomioiviksi. Ekologinen modernisaatio näkyy ympäristöhallinnon ja ympäristölainsäädännön vakiintumisena. Kehitystä ohjaa ja sitoo yhä

enemmän ympäristöpoliittinen päätöksenteko niin kansainvälisellä, kansallisella kuin paikallisellakin tasolla. Kestävän kehityksen ajatus on sisällytetty ainakin retorisella tasolla moniin asiakirjoihin ja suosituksiin. Ekologinen modernisaatio näkyy myös elämäntapojen, asenteiden ja kulutustottumusten muuttumisena ympäristöystävällisemmiksi ja esimerkiksi vihreän liikkeen poliittisena vakiintumisena. Yhtä mieltä voitaneen olla siitä, että ekologisesti kestävät arvot ovat tulleet moniarvoiseen länsimaiseen yhteiskuntaan jäädäkseen.

3.3.1 Keskustelua ekotehokkuudesta

Paikalliset ja maailmanlaajuiset ympäristöongelmat, maapallon kantokyvyn rajallisuus, globaali väestönkasvu ja kulutuksen kasvu ovat saaneet aikaan uusia vaatimuksia ympäristöjohtamiselle ja -politiikalle. Luonnonvarojen käytön tuottavuutta pitäisi kasvattaa, jotta globaali kulutuksen oikeudenmukaisuus ja ympäristönsuojelu saataisiin sovitettua yhteen. (Heiskanen 2004.) Kanadasta on lähtöisin yksi luonnonvarojen käytön ympäristövaikutuksia mittaava pyrkimys. *Ekologinen jalanjälki* on käsite, joka mittaa ihmistoiminnan aiheuttaman kulutuksen vaatimaa maa-alaa. Energian ja aineen kuluttaminen sekä päästöjen ja jätteiden palauttaminen luontoon vaatii tietyn maa-alan ekologista kapasiteettia. Ekologisen jalanjäljen avulla voidaan osoittaa, kuinka paljon kulutusta tulee vähentää, teknologiaa parantaa ja käyttäytymistä muuttaa ekologisen kestävyuden saavuttamiseksi. Rikkaiden teollisuusmaiden jalanjälki on huomattavasti suurempi kuin köyhien kehitysmaiden. Keskimäärin kanadalaisen jalanjälki on 4,3 hehtaaria, intialaisen vain 0,4 hehtaaria. (Hakanen 1999, 121–122; Rees & Wackernagel 1996.) Suomalaisilla on kansainvälisesti vertailtuna varsin suuri ekologinen jalanjälki, noin 7 hehtaaria eli 3,7 kertaa suurempi kuin globaali keski-arvo. (Heinonen & Halonen 2007, 81).

Ekologisen jalanjäljen ohella toinen luonnonvarojen käytön ympäristövaikutuksia mittaava menetelmä ja käsite on *ekotehokkuus (luonnonvaratuottavuus)*. Saksalaisessa ympäristökysymyksiin keskittyneessä ilmasto-, ympäristö- ja energia-alan tutkimuslaitoksessa, Wuppertal-instituutissa, on 1990-luvun alusta lähtien kehitelty ekotehokkuuden käsitettä. Laitoksessa on pohdittu sitä, miten säilyttää vallitseva hyvinvoinnin taso tai miten kasvattaa kehitysmaiden hyvinvoinnin tasoa nykyistä huomattavasti pienemmällä materiaalipanoksella ja ympäristökuormituksella. Puhutaan tehostamiskertoimista, Factor 4 ja Factor 10 -tavoitteista, eli

luonnonvarojen käytön tehostamisesta nelinkertaiseksi 20–30 vuodessa ja kymmenkertaiseksi 40–50 vuodessa. Tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutusten ja ekotehokkuuden mittaamiseksi on kehitetty MIPS (Material input per service unit) laskentamenetelmä. MIPS vertaa *ekologista selkäreppua* ja aikaansaattua hyötyä toisiinsa tuotteen tai palvelun koko elinkaaren aikana. Ekologinen selkäreppu huomioi johonkin tuotteeseen kuluneet materiaali- ja energiapanokset tonneina ja kiloina. (Schmidt-Bleek 2000, Lettenmeier 1998, Lähteenoja ym. 2006, 17–21.) Ekologinen selkäreppu toimii ekologisen jalanjäljen tavoin kielikuvana, jolla ilmaistaan ihmisen toiminnasta ympäristölle aiheutuvaa negatiivista vaikutusta. Selkäreppu voi olla painava tai kevyt ja jalanjälki suuri tai pieni, ympäristövaikutuksen määrästä ja laadusta riippuen.

Ekotehokkuus eli ekologinen tehokkuus (eco-efficiency) merkitsee luonnonvarojen käytön vähenemistä jokaista tuotettua tai kulutettua fyysistä tai talouden yksikköä kohti mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittaen. Ekotehokkuuden ydinajatuksena on pyrkimys tuottaa vähemmästä enemmän, ja tavoitteena on raaka-aineiden, materiaalien, energian ja teknologian mahdollisimman tehokas ja tarkoituksenmukainen käyttö. Laajasti ymmärrettynä ekotehokkuus ei rajaudu pelkästään luonnonvarojen säästeliääseen ja tehokaseen käyttöön, vaan se sisältää myös ajatuksen luonnonvarojen käytöstä siten, että haittavaikutukset ovat mahdollisimman pienet. Näin ymmärrettynä ekotehokkuuden käsite tulee lähelle kestävän kehityksen laajaa merkitysisältöä ja ympäristönsuojelun peruseriaatteita. (Heinonen ym. 2002, 6.)

Ekotehokkuus ja tehostamiskerroin-ajattelu ovat viime vuosina saavuttaneet laajan suosion mutta toisaalta saaneet osakseen myös kriittisiä kannanottoja. Nykyisen talousjärjestelmän tehottomuuden korjaamiseksi ekotehokkuuden tavoittelun on katsottu olevan liian suoraviivaista ajattelua, joka jättää huomiotta ympäristöasioihin liittyvät sosiaaliset ja eettiset puolet. Lisäksi ekotehokkuusajattelun on sanottu perustuvan yksinkertaistavaan käsitykseen maapallon kantokyvyn rajoista, jotka ovat kiistanalaisia. Kritiikin mukaan sen sijaan, että pohdittaisiin, *kuinka paljon* luontoa tulisi käyttää, tulisi miettiä, *miten* luontoa ja luonnonvaroja tulisi käyttää. (Heiskanen 2004.)

Ekotehokkuuden ja tehostamiskerroin-ajattelun kehittäjät ja edistäjät eivät väitä, että ympäristöongelmat vähenisivät pelkästään tehostamalla luonnonvarojen käyttöä nykyisen talous-

järjestelmän luomissa puitteissa. Ekotehokkuustavoitteen ei pitäisi syrjäyttää muita ympäristönsuojelun tavoitteita ja poliittisia toimia, esimerkiksi kemikaalipolitiikkaa. Myös kohtuullisuuden ja riittävyyden (sufficiency) merkitys korostuu, ja samalla kun tuotantoa, tuotteita ja palvelujärjestelmiä tehostetaan, ihmisten pitäisi etsiä hyvinvointia muualta kuin aineellisesta kulutuksesta ja harkita kulutuksen voimakasta vähentämistä. (Heiskanen 2004.) Länsimaisesta elintasosta, elämäntavoista ja kulutuskäyttäytymistä ei kuitenkaan hevin haluta luopua. Ahlqvist ja Heiskanen (2006) huomauttavat, että toisin kuin kriittisessä ympäristökeskustelussa maltillisemmassa ekomodernistisessä suuntauksessa ei ole tarkoituksena houkutella ihmisiä luopumaan kulutuksesta, vaan saada heidät kuluttamaan aikaisempaa kestävämmiin ja älykkäämmiin. Kulutuskäyttäytymisen ja kulutuskulttuurin muutosten näkökulmasta arjen ekotehokkuuden ja uusien eko-innovaatioiden omaksumisen tutkiminen on keskeistä, joskin se on ollut toistaiseksi vähäistä. (mt.)

3.3.2 Elinympäristön ja maankäytön ekotehokkuus

Ympäristöministeriö on toimintastrategiassaan yhdistänyt ekotehokkuuden ja hyvinvointia edistävän elinympäristön tavoittelun. Strategian mukaan ”tuotantoa, yhdyskuntien suunnittelua, rakentamista ja alueiden käyttöä kehitetään niin, että ne edistävät ekotehokkuutta parantamalla hyvinvointia ja elämän laatua, samalla kun ympäristökuormitus ja haitat vähentyvät.” Strategiassa todetaan, että ekotehokkuuden parantamiseksi olisi luonnonvaroja käytettävä säästäen ja uusiutumattomat luonnonvarat korvattava uusiutuvilla. Aineiden ja energian käyttöä olisi tehostettava ja tuotteiden ja palveluiden elinkaaren aikaiset ympäristöhaitat huomiotava. Tämä kaikki edellyttäisi tuotanto- ja kulutustapojen muuttamista (vrt. ekologinen modernisaatio). Ympäristöministeriön strategian mukaan ekotehokkuus kytkee yhteen kestävän kehityksen ekologisen, taloudellisen ja sosiaalisen ulottuvuuden, ”jotta talouden kasvu voidaan turvata, on kasvu kytkettävä irti lisääntyvistä päästöistä ja yhä kasvavasta luonnonvarojen käytöstä”. Edelleen strategiassa uskotaan, että kun hyvinvointia ja elämänlaatua lisätään vähemmällä ympäristökuormituksella, saavat talouden ja tekniikan kehittäminen uusia kimokkeita. Teknologisen kehityksen ja modernin teknologian käyttöönoton nähdään olevan avainasemassa, kun ekotehokkuutta parannetaan. (Ympäristöministeriö 2002, 13.)

Maankäytössä ekotehokkuuden käsitteen voidaan katsoa liittyvän rationalistiseen suunniteluperinteeseen ja kustannus-hyötyanalyysiin. Maankäytön suunnittelussa ekotehokkuusajattelu edustaa laajennettua kustannus-hyötyajattelua, jossa kustannuksena on luonnon kuormittuminen ja hyötynä hyvä elinympäristö. Ekotehokas maankäyttösuunitelma voidaan siten ymmärtää suunnitelmaksi, joka toteutuessaan mahdollistaa laadukkaan elinympäristön mahdollisimman tehokkaalla luonnonvarojen käytön intensiteetillä mahdollisimman vähän luontoa kuormittaen. Ekotehokkuuden käsitettä voidaan kehittää maankäytön suunnittelun välineeksi muun muassa selvitys- ja arviointityöhön. Esimerkkeinä sovelluskohteista ovat yhdyskuntatekniikan ja palveluverkon järjestämiseen sekä yhdyskuntarakenteen muodostukseen liittyvä suunnittelu, jossa tarkastellaan yhdyskuntatekniikan rakentamisen, käytön, saavutettavuuden ja ylläpidon suhdetta ekologiseen kuormittavuuteen ja taloudellisiin tekijöihin. Maankäytön ekotehokkuuden toteutuminen riippuu suunnitelmien sisällöstä ja realisoitumisesta rakennusvaiheessa. Jos alkuperäisestä suunnitelmasta poiketaan, voi ekotehokkuus heiketä merkittävästi. Samoin esimerkiksi yksittäisten rakennuskohteiden ekologiset selkäreput vaikuttavat kokonaisuuteen samoin kuin yksilöiden tekemät ratkaisut esimerkiksi ekotehokkuuden mahdollistavien rakenteiden, kuten pyöräteiden, käytöstä. (Mönkkönen 2006, 25–28.)

Yhdyskuntarakenteen ekologinen tehokkuus muodostuu yhdyskunnan rakenteen ja sen rakenneosien eli rakennusten, verkostojen ja toimintojen ekotehokkuudesta. Yhdyskuntarakenteen ekologiseen tehokkuuteen vaikuttaa erityisesti teknisen huollon järjestelmien eli liikennejärjestelmien, energiajärjestelmien ja jätehuollon toteutus. Teknisten järjestelmien ratkaisutavat vaikuttavat ilman, veden ja maaperän laatuun sekä muihin ympäristöhaittoihin kuten meluun ja tärinään sekä niille altistumiseen. Yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyy olennaisesti myös sosiaalinen merkitys, sillä erilaiset yhdyskuntarakenteet synnyttävät erilaisia elinympäristöjä. Elinympäristön terveellisyys, turvallisuus ja viihtyisyys ovat ihmiselle universaaleja tarpeita, joihin voidaan vaikuttaa yhdyskuntarakenteella. (Heinonen & Halonen 2007, 20–21; Heinonen ym. 2002, 19–23.)

III
KAUPUNKIYMPÄRISTÖ MAANTIETEELLISENÄ KÄSITTEENÄ

4 TUTKIMUKSEN TIETEENTEOREETTISET LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen kolmannessa osassa, luvussa 4, keskitytään tarkastelemaan kaupunkiympäristöä maantieteellisenä käsitteenä. Tässä luvussa pohditaan, millaisena jäsentyy maantieteellinen kaupunkitila, ja mitä on relationaalisuus ja relationaalinen maantiede. Tutkimusongelmalle haetaan tässä luvussa paikkaa ja lähtökohtia maantieteen tieteenperinteen ja –filosofian sekä nykysuuntausten valossa.

Käsillä oleva tutkimus määrittyy paitsi osaksi yhteiskuntatieteellistä ympäristötutkimusta myös osaksi maantieteellisen ympäristötutkimuksen traditiota. Maantieteen tieteenperinteen on sen historian ja uusiutumisen aikana säilynyt kaksi tutkimuksellista lähestymistapaa, jotka molemmat ovat myös maantieteellisen ympäristötutkimuksen kulmakiviä. Nämä kaksi tutkimussuuntausta ovat yhtäältä alueellisen ja spatiaalisen järjestyksen tutkimus ja toisaalta ihmisen luontosuhteen tutkimus. Ne muodostavat maantieteen identiteetin perustan, ja ne voidaan myös nähdä tieteenalaa kokoavina tutkimuksellisina lähtökohtina. Maantiede on ihmisen elinympäristöä tutkiva tiede, ja maantieteellinen ympäristötutkimus jäsentyy paitsi ihmisen luontosuhteen tutkimuksena myös alueiden ja tilojen tutkimuksena. (Lehtinen 2005, 12–13.)

4.1 Maantieteellinen ympäristötutkimus – Ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksellinen suhde

Tämän tutkimuksen ontologisena peruslähtökohtana on ihmisen ja luonnon välinen vuorovaikutuksellinen suhde. Maantieteen ihmisekologinen perushorisontti avautuu Perttu Vartiainen (1987) mukaan maantieteen klassisen määritelmän avulla: maa ihmisen kotina. Ihmisekologia viittaa käsitteen alkuperäiseen maantieteelliseen yhteyteen ihmisen ja luonnonympäristön välisestä suhteesta. Maantieteen yksi peruskäsite on ympäristö, jonka reaalisenä perustana on luonto. Luonto avautuu ihmiselle esimerkiksi maisemana tai elinympäristönä ja tulee merkitykselliseksi ihmisen toiminnoissa, kuten asutuksen perustana tai luonnonvaroina. Olennaista maantieteellisen kysymyksenasettelun kannalta on ihmisen ja luonnon kohtaaminen maanpinnalla, jota voidaan yleisellä tasolla luonnehtia näkökulmaksi ”luonto meille” (für uns), ei niinkään ”luontona sinänsä” (an sich), jolla viitataan luonnontieteelliseen lähestymis-

tapaan. Ihmiskaantieteellisen ympäristötutkimuksen näkökulmasta ”luonto meille” otetaan hermeneuttisen, ilmiöiden ymmärtämiseen pyrkivän tieteellisen tutkimuksen lähtökohdaksi (mt. 121–123.)

Vartiainen (1987) esittää muutamia keskeisiä tutkimuksellisia, toisiaan täydentäviä lähestymistapoja ihmiskaantieteelliseen ympäristötutkimukseen. Näistä lähestymistavoista voidaan tämän tutkimuksen yhteydessä nostaa esiin kriittis-yhteiskunnallinen lähestymistapa ja humanistis-kulttuurinen lähestymistapa. Kriittis-yhteiskunnallisessa lähestymistavassa korostuu tutkittavan ilmiön yhteiskunnallinen merkitys. Tämän tutkimuksen yhteydessä sellaiseksi muodostuu kaupunkiympäristö, kaupunkitilan tuottamisen perusmekanismit (kaupunkisuunnittelu) ja paikallis-yhteiskunnalliset intressit (asukkaat, suunnittelijat, poliitikot, lainsäädäntö). Metodisena perustana on tällöin yhteiskuntateoreettinen analyysi (tässä tutkimuksessa yhteiskuntaparadigmat, suunnitteluparadigmat) ja yhteiskuntatutkimuksen tutkimusperinne. (mt. 136–137.)

Humanistis-kulttuurisessa lähestymistavassa puolestaan korostuu elämiskaantieteellinen ja kulttuurinen merkitys. Tarkastelukehikkona on ihmisten jokapäiväinen elämä, arjen näkökulma sekä elämäntavan ja yksilöllisen kokemuksen näkökulma (tässä tutkimuksessa ekologinen elämäntapa, liikkuminen ja kaupungin käytettävyys). Metodisena perustana on humanistis-filosofinen tutkimusperinne, jossa empiirisen tutkimuksen apuna käytetään laadullisia tutkimusmenetelmiä (tässä teemahaastattelut, päiväkirjat, miellekartat ja kertomukset). Perinteisenä tutkimuksellisenä lähestymistapana Vartiainen mainitsee myös kartta-analyysin (tässä tutkimuksessa kaupunkimorfologinen tarkastelu). Humanistis-kulttuurisen ja kriittis-yhteiskunnallisen lähestymistavan taustalla olevien traditioiden keskinäinen ero ilmentää ihmistieteiden sisäistä perusjännitettä: inhimillinen kokemus vastaan yhteiskunnalliset rakenteet. (Vartiainen 1987, 136–137.) Tämä perusjännite nousee myös käsillä olevan tutkimuksen keskeiseksi jännitteeksi, kun tutkimuksen kohteena on ihmisten arkikokemukset kaupunkiympäristössä.

Ihmisen ja luonnon erottaminen dualistiseksi vastakohtien pariaksi on syvälle juurtunut ajattelutapa länsimaisessa maailmankuvassa. Tästä käsitteellisestä rajauksesta on tullut luontainen asioiden tila, ja muunlainen tapa jäsentää ja ymmärtää ympäristöämme tuntuu vaikealta käsit-

tää. (Kortelainen 2005, 35.) Tämän kahtiajaon näkökulmasta ihmisen suhdetta luontoon voidaan tarkastella historiallisessa perspektiivissä. Ihmiskunnan ja -yhteisöjen varhaisimpina aikoina elettiin elämää luonnon ehdoilla tai pyrittiin vähintäänkin elämään sopuosoinnussa luonnon kanssa. Sittemmin ihmisen suhde luontoon alkoi määrittyä kamppailuna luonnonvoimia vastaan. Luonto koettiin ihmisyhteisöjen “vihollisena”, joka täytyi voittaa ja jota tuli hallita. Nykyisin ihmisen luontosuhteen voidaan katsoa kriisiytyneen, ja yhä useammin modernin teollisen yhteiskunnan itsensä mielletään uhkaavan luontoa ja sen ekosysteemejä, joista ihmiselämä on riippuvainen. (Sutton 2004, 13–14.)

Ihmisen suhdetta luontoon ja ympäristöön ei voida nykyisessä teollisen talouden yhteiskunnassa ymmärtää yksisuuntaisena tai suoraviivaisena itsestäänselvyytenä, vaan siihen liittyy riippuvuuden ja vuorovaikutteisuuden ymmärtäminen, itsereflektio omista teoista sekä vastuu ympäristön tilasta. Paikallisten ja globaalien ympäristöongelmien ja -riskien syntyminen ja voimistuminen vaikuttavat ihmisen luontosuhteeseen. Jarmo Kortelaisen sanoin (2005, 35) maailman tapahtumat ovat alkaneet murentaa ympäristösuhteemme perusteita ja myös dualistinen ihminen-luonto –käsitys on mahdollisesti tulossa tiensä päähän. Yleisesti käsitteellisten kahtiajakojen ja vastakohtien asetteluun sijaan on eri tieteenaloilla, myös yhteiskuntatieteissä ja ihmismaantieteessä, alettu viime vuosina keskustella relationaalisesta tavasta tarkastella maailmaa. Relationaalisessa näkemyksessä maailman ymmärretään koostuvan materiaalien, eliöiden, symbolien, ajatusten ja lukemattomien muiden elementtien sekoituksista ja risteymistä. Todellisuuden ajatellaan muodostuvan inhimillisen ja ei-inhimillisen, immateriaalisen ja materiaalisen hybrideistä, sekamuotoisista yhteyksistä ja verkostoista. (Kortelainen 2005; Whatmore 1999; Bingham & Thrift 2000.)

4.2 Kohti relationaalista maantiedettä

Ihmismaantieteen niin kutsutun kulttuurisen käänteen yhteydessä nousi konstruktionismi ja myöhemmin sosiaalinen konstruktionismi yhdeksi tieteenalan merkittäväksi ontologiseksi perustaksi. Todellisuuden ymmärrettiin olevan sosiaalisesti rakentunut, jossa asiat ja olosuhteet eivät ole annettuja, vaan ne ovat tiettyssä ajassa ja paikassa tuotettujen sosiaalisten prosessien tuloksia (Massey 1999, 19). Sosiaalisen konstruktionismin lähestymistavassa tavoitteena on purkaa sosiaalisesti rakennettua todellisuutta ja päästä käsiksi rakentumisprosesseihin sisältyviin yhteiskunnallisiin (valta)suhteisiin ja diskursseihin. Tila ymmärretään yhteiskunnallisesti rakentuneeksi, sosiaalisesti tuotetuksi, jossa tilan tuottaminen nähdään prosessina. Konstruktionistisen lähtökohdan mukaan kaikki todellisuudenkuvaukset, representaatiot, ovat osallisina yhteiskunnallisten suhteiden muodostumisessa ja säilymisessä. Esimerkiksi kaupunkisuunnittelun ja kaupunkitilan suhde muodostuu erilaisissa kaupungin kuvaamisen tavoissa. Kaupunkisuunnittelu nähdään konstruktionistisessa tarkastelussa diskursiivisena käytäntönä, ja suunnittelun yhteydessä tuotetut kaupungin representaatiot ovat tietystä näkökulmasta ja tiettyä tarkoitusta varten tuotettuja kuvauksia, jotka produsoivat kaupungin tietynlaisena ympäristönä. (Häkli 1999, 147–149.)

Maantieteellisen konstruktionismin haasteena on ollut liikkuminen sosiaalisen maailman kerrostumissa ilman, että mikään näistä kokonaan irtoaa yhteydestään muihin ilman että esimerkiksi fyysisen maailman järjestys peittoaa merkitysten maailman diskurssit (Häkli 1999, 158–159). Massey (1999, 6) huomauttaa, että maantieteellisessä ajattelussa on olemassa tietty vastavuoroisuus ”sosiaalisen” ja ”spatialisen” välillä, jossa spatialisen ymmärretään rakentuvan sosiaalisesti mutta toisaalta on myös tunnustettava, että sosiaalinen on aina spatialisesti rakentunut. Näin ollen voidaan esimerkiksi ajatella, että kaupunkiympäristö rakentuu sosiaalisesti ihmisen toiminnassa ja arjessa mutta toisaalta ihmisen toiminta on sidoksissa kaupunkiympäristön tilallisuuteen, esimerkiksi alueen biofyysisiin ominaisuuksiin (abioottiin ja biottiiseen luontoon) ja olevaan kaupunkiympäristöön. Inhimillisen ja ei-inhimillisen välillä vallitsee keskinäinen, vuorovaikutuksellinen yhteys.

Kriittisessä yhteiskuntamaantieteessä ja kulttuurimaantieteessä on alettu painottaa materiaalisuuden merkitystä ja kritiikki on kohdistunut sosiaalisen konstruktionismin tapaan nähdä

yhteiskunta puhtaasti sosiaalisena ja kulttuurisena kategoriana. Uppoutuminen kulttuuristen merkitysten, diskurssien ja sosiaalisen tuottamisen maailmaan saa tutkijan helposti unohtamaan biofysikaalisen/biofyysisen ympäristön merkityksen yhteiskuntaan ja ihmisen toimintoihin vaikuttavana tekijänä. Esimerkiksi toimijaverkkoajattelu (actor network theory) on nähty mahdollisuutena säilyttää konstruktionistinen lähestymistapa tavalla, joka huomioi myös ei-inhimillisen vaikutuksen yhteiskunnan ja kulttuurin rakentumisessa. (Kortelainen 2003; 2005, 36–37.)

Maantieteen uusimmassa teoreettisessa keskustelussa tilan ja sitä tuottavien objektien katsotaan syntyvän relationaalisesti, jolloin niiden merkitys, sisältö ja muoto määräytyvät suhteessa muihin, ja tilalliset ilmiöt saavat ilmenemismuotonsa verkostosuhteissa. Verkostotilaa on luonnehdittu topologian käsitteellä, jolloin on haluttu tehdä eroa koordinaatein sidottuun mitattavissa olevaan euklidisen tilan käsitteeseen. Topologia¹ viittaa tilaan, jossa ei vallitse kiinteä asioiden ja esineiden järjestys, vaan tila muodostuu muotoaan muuttavissa verkostoissa. Tila tuotetaan hybridisissä käytännöissä ja tapahtumissa, joihin osallistuvat sekä inhimilliset että ei-inhimilliset toimijat. (Kortelainen 2003.) Esimerkiksi kaupunkisuunnittelu voidaan ajatella heterogeenisena verkostona, jossa yhtäältä tilan tuottamiseen osallistuu eri toimijoita ja toimintakulttuureja, mutta jossa rakennettu kaupunkitila, verkoston yhtenä pysyvimmistä osista, myös määrittää ja saa aikaan sosiaalista toimintaa (Hynynen 2001).

¹ topologia, matematiikan oppi geometristen muotojen ominaisuuksista tilassa

4.3 Maantieteellinen kaupunkitila ja kaupunkiympäristö

Mikä on kaupunki? Mitä on kaupunkitila tai urbaani alue? Voiko urbaanin selkeästi määritellä objektiksi, vai onko kyseessä käsitteellinen ajatus ympäröivästä miljööstä? Vallitseeko urbaanilla alueella jonkinlainen tilojen hierarkia, vai muodostuuko urbaani maisema horisontaaleista verkostoista tai vierekkäisistä alueista? Onko urbaanilla alueella tietty muoto ja rakenteellinen järjestys, vai onko se kokoelma jatkuvasti esiin nousevia potentiaaleja? Onko kaupunkitila aktiivinen subjekti vai passiivinen symbolinen konstruktio? Näihin määritelmällisiin kysymyksiin on kaupunki- ja aluemaantieteessä kehittynyt erilaisia näkökulmia vastaajiksi, jotka antavat myös erilaisia merkityksiä ja sisältöjä sellaisille maantieteen peruskäsitteille kuin tila, paikka ja spatilaalisuus. (Healey 2007, 203.)

Tila on ihmismaantieteessä ”kattokäsite”, joka yleisellä tasolla viittaa luonnon ja kulttuurin ilmiöiden maantieteellisyteen. Käytännössä ilmiöiden maantieteellistä rakennetta kuvataan usein jollain konkreettisemmalla käsitteellä, kuten sijainti, etäisyys, paikka, maisema tai ympäristö. (Häkli 1999, 50.) Tässä tutkimuksessa tilan käsite viittaa kaupunkitilaan ja kaupunkiympäristöön. Ympäristö (environment) on Harveyn (1996, 118) mukaan kaikki se merkityksellinen tai asiaankuuluva, mikä ympäröi tai on olemassa olion (ihmisen) ympärillä tietyssä paikassa ja ajassa. Tässä tutkimuksessa kaupunkiympäristö määrittyy ihmisen ympärillä olevaksi fyysiseksi, toiminnalliseksi ja sosiaaliseksi urbaaniksi tilaksi, jossa arjen toiminnot tapahtuvat ja kaupunkisuunnittelun prosessit konkretisoituvat.

Maantieteen eri teoreettisissa ja tieteenfilosofisissa lähestymistavoissa on tilan käsitettä jäsennelty eri tavoin, ja käsitteen määrittely onkin paljolti kontekstisidonnainen. Maantieteellinen tilan käsite on tieteenhistoriaan nojautuvan keskustelun pohjalta totuttu jakamaan absoluuttiseen, relatiiviseen ja relationaaliseen tilaan (Harvey 1975, Åquist 1992, 31–32). Eri tavat hahmottaa tilaa tuovat esiin erilaisia todellisuuksia ja käsityksiä kaupunkitilasta. Luonnontieteissä nojataan usein tilan geometriseen, absoluuttiseen ulottuvuuteen, jossa tila nähdään itsenäisenä entiteettinä, joka on olemassa aineellisesta todellisuudesta, objekteista ja ihmisen mielestä riippumatta. (Bäcklund 2002, 142; Haarni 1997, 90.) Tila ymmärrettiin absoluuttisena etenkin aluemaantieteen aikakaudella ennen positivismin ja spatiaalisuuden valtakautta maantieteessä. Tuolloin tilan käsite viittasi konkreettisesti alueeseen tai territorioon

(Häkli 1999, 50–51.) Yleisesti absoluuttinen tila viittaa tilan sijainnin ehdottomaan tarkkuuteen ja muuttumattomuuteen. Kaupunkitila nähdään tällöin rakennettuna ympäristönä, erilaisten alueiden ja väylien muodostamana fyysisenä kaupunkirakenteena. Kaupunkisuunnittelussa osoitetaan eri toiminnoille ja elementeille tietty paikka ja koko. Havainnekuviissa ja kartoilla kaupunki pysäytetään johonkin tiettyyn hetkeen ja kuvataan kaksiulotteisella pinnalla pelkkinä sijainteina ja etäisyyksinä ilman tiloja täyttävää elämää. (Bäcklund 2002, 142–144.)

Absoluuttinen tila sai rinnalleen suhteellisen, relatiivisen tilan käsitteen kvantitatiivisen valankumouksen ja positivistisen metodologian myötä. Uusi maantiede oli kiinnostunut ihmistoimintojen organisoitumisen periaatteista ja malleista, eikä niinkään absoluuttisista sijainneista tai etäisyyksistä. Tilaa ei enää käsitetty todellisuuden muuttumattomaksi perustaksi, vaan sen merkityksen ymmärrettiin vaihtelevan riippuen tarkasteltavasta toiminnasta. Teoreettisesti etäisyys oli kiinnostava ennen kaikkea suhteessa johonkin, esimerkiksi matkaan käytettyyn aikaan. Tilaa alettiin analysoida teoreettisilla malleilla, ja paikkojen välisillä yhteyksillä kuvattiin usein vuorovaikutuksen kvantitatiivista määrää, esimerkiksi liikennetiheyttä. Tila kuvasi sitä maantieteellistä todellisuutta, jossa ilmiöt, esineet ja ihmiset liikkuvat ja organisoituessaan muodostivat erilaisia spatiaalisia kuvioita. Tila ymmärrettiin kuitenkin useimmiten abstraktina ja homogeenisena pintana ja tasona, jossa erilaiset spatiaaliset järjestelmät toimivat ja järjestäytyivät. Maantieteen tehtäväksi muodostui spatiaalisten teorioiden kehittäminen ja yhteiskunnan maantieteellisessä järjestäytymisessä vallitsevien säännönmukaisuuksien ja lainalaisuuksien osoittaminen. (Häkli 1999, 51–54.)

Kaupunkitilan yhteydessä relatiivinen tilakäsitys viittaa kaupunkiin toiminnallisena, sosiaalisten suhteiden tilana. Relatiivinen tila on kulttuurin kautta määrittyvää ja mitattavissa esimerkiksi aikana tai sosiaalisen vuorovaikutuksen määränä. Keskeiseksi mielenkiinnon kohteeksi nousee kaupunkitilan käyttö ja eri toimintojen sijoittuminen ja eriytyminen omille alueilleen. Kaupunkirakenne hahmottuu fyysisessä rakenteessa tapahtuvien toimintojen, kuten asumisen, työnteon ja liikkumisen, kautta. Funktionalistinen kaupunkisuunnittelu tarkastelee kaupunkia nimenomaan toiminnallisuuden näkökulmasta, ja suunnittelun pääteemoiksi nousevat esimerkiksi alueiden ja paikkojen saavutettavuus sekä eri toimintojen optimaaliset sijainnit. Lähiörakentaminen 1960- ja 1970-luvuilla nojautui pitkälti funktionalistiseen näkemykseen kaupunkitilasta. (Bäcklund 2002, 143.)

4.4 Relationaalinen kaupunkitila

Maantieteen humanistinen suuntaus hylkäsi tieteenalan positivistisen ja behavioraalisen metodologian, ja tulkinta tilasta suhteellisena, perustaltaan fyysisenä ulottuvuutena sai antaa sijaa relationaaliselle tilakäsitykselle. Humanistisessa maantieteessä alettiin korostaa elettyä ja koettua tilaa, kun taas strukturalistisessa maantieteessä kiinnostuttiin yhteiskunnallisesti tuotetusta tilasta. Yhteistä näille näkemyksille oli, että tilaa ei tule ymmärtää kulttuurista ja yhteiskunnasta erillään. (Häkli 1999, 81–82.) Tilan nähtiin olevan sosiaalisesti tuotettu ja rakentunut mutta toisaalta myös yhteiskunnallisten suhteiden nähtiin rakentuvan tilassa (Massey 1985, 12). Sosiaalisten prosessien ja tilan rakentumisen ymmärrettiin ohjaavan toisiaan vuorovaikutteisesti, ja sosiaalisen tilan nähtiin muodostuvan rakenteiden (sosiaalisen) ja aineellisen (spatiaalisen) yhteyksistä. (Häkli 1999, 112–113.)

Relationaalisen tilakäsityksen mukaan kaupunki ymmärretään tilaksi, joka on sosiaalinen ja erottamaton osa yhteiskuntaa, ei ainoastaan fyysinen rakenne tai ulottuvuus. Kaupunkitila ymmärretään erilaisilla merkityksillä ladatuksi toimintaympäristöksi, jota ihmiset tulkitsevat subjektiivisten ja yhteiskunnallisten viitekehystensä läpi. Humanistisessa maantieteessä kaupunki avautuu kokemuksellisenä ympäristönä ja tutkimuksen kohteena on ihminen toimivana ja kokevana yksilönä. Yhden objektiivisen todellisuuden sijaan ajatellaan, että on olemassa useita erillisiä ja päällekkäisiä subjektiivisia todellisuuksia. (Bäcklund 2002, 142–143; Häkli 1999, 81–82.)

Maantieteessä epistemologinen käänne kohti relationaalisuutta on ollut nähtävissä 1980-luvulta lähtien. ”Vanhasta” maantieteestä, jossa tilakäsitys hahmottui kaksiulotteiselle pinnalle järjestettyinä hierarkkisina, alueellisina yhteyksinä, spatiaalisina malleina ja fyysisinä etäisyyksinä, ollaan siirtymässä sosiaalis-relationaaliseen maantieteeseen. Doreen Massey (2000, sit. Healey 2007, 208) ajatuksia myötäillen ”uudessa” maantieteessä tila ei ole ”jatkuva materiaallinen maisema”, vaan ”hetkellinen, samanaikaisten reittien ja tekeillä olevien tarinoiden moninaisuus” (momentary coexistence of trajectories, a multiplicity of histories all in the process of being made). Fyysisten mallien ja etäisyyksien maantieteessä, jota on myös kutsuttu euklidiseksi tai kartesiolaiseksi maantieteeksi, esitettävistä asioista tulee pinnalla sijaitsevia objekteja. Mallit muodostuvat ihmistoiminnoista ja niiden välisistä yksinkertaisten

lineaaristen etäisyyksien ja läheisyyksien vaihtelusta. Paikka määrittyy fyysisen etäisyyden ja läheisyyden, saavutettavuuden ja ihmisen toiminnalle muodostuneiden esteiden ja mahdollisuuksien kautta. Spatiaalisen levinneisyyden peruseriaatteiden mukaisesti mitä lähempänä paikka on, sitä merkityksellisemmäksi se mielletään. (Healey 2007, 208, 221–225.)

Sitä vastoin relationaalisessa maantieteessä tila ja paikka määrittyvät kompleksisina yhteyksinä. Esimerkiksi kaupungit ja alueet nähdään heterogeenisyyden ja erilaisuuden sekä moninaisten yhteyksien, linkkien ja virtojen tapahtumapaikkoina (Healey 2007, 208). Relationaalinen maantiede on haastanut aikaisemman näkemyksen, joka keskittyi urbaania aluetta halkovien yhteyksien integraatioon ja jossa kaupunki nähtiin yhtenäisenä sosio-fyysisenä kokonaisuutena ja ilmaistiin tietynlaisena morfologisena kaupunkimuotona. Relationaalisessa maantieteessä mielenkiinto kohdistuu yhteyksien ja verkostojen moninaisuuteen, jotka halkovat urbaania aluetta kukin omine mittakaavoineen ja liikkeellepanevine voimineen sekä suhteissaan keskuksiin, solmukohtiin, virtoihin ja spatiaalisiin malleihin. Maantieteellinen tila näyttäytyy moninaisten reittien samanaikaisuutena. Urbanin alueen yhteydet eivät välttämättä ole integroituneet, vaan ne voivat myös olla jännitteisiä tai konfliktoituneita esimerkiksi paikkoihin ladattujen arvojen ja niiden saavutettavuuden suhteen. Relationaalinen näkemys urbanista korostaa moninaisten verkostojen olemassaoloa, urbanin alueen monikeskuisuutta ja solmuja, joissa verkostot kohtaavat. Käsitys urbanista muodostuu ihmisten, tavaroiden, veden, energian, informaation ja ideoiden virroista. (Healey 2007, 28–29; 2000.)

Relationaalisessa näkemyksessä maantieteelliset metaforat viittaavat yhteen kytkeytyviin moninaiisiin verkostoihin, jotka muodostuvat enemmän tai vähemmän löyhistä solmuista, linkeistä, langoista ja rihmoista. Mielenkiinto kohdistuu erilaisiin ja aktiivisesti muuttuviin yhteyksiin, jotka milloin tahansa punoutuvat läpi, ali ja yli alueellisessa tilassa. Urbani alue ei ole objektiivisesti tunnistettavissa integroituneeksi sosiaaliseksi ja taloudelliseksi systeemiksi, vaan moninaisten suhteiden kerrostumiksi, erilaisiksi tiloiksi, joilla on omat tila-aikadynamiikkansa ja mittakaavansa. Relationaalinen maantiede synnyttää virtojen ja verkostojen metaforia ja löytää ilmaisunsa kuvissa ja luonnoksissa pikemmin kuin kartoissa ja mittayksiköissä. Se johdattelee huomioimaan monitahoiset yhteiskunnalliset prosessit, joiden läpi liikkeessä oleva elämä koetaan. Relationaalisessa ontologiassa paikkasidonaisuuden sijaan korostuu se, että elämä eletään ”liikkeessä” ja jatkuvassa kytkenässä materiaaliseen ja sosiaali-

seen maailmaan. (Healey 2007, 224–227.) Relationaalisessa näkökulmassa korostuu kokemuksellisuus, ja esimerkiksi kaupunkisuunnittelun ja urbaanien alueiden kehittämisen yhteydessä painoarvoa saa avoin, kulttuurisesti rikas ja liikkeessä oleva kaupunki, jossa huomio kiinnittyy arjen kokemuksiin ja arkisen urbaanin elämän kohentamiseen (mt. 205).

4.4.1 Kaupunkitilan tuottaminen sosiaalisena prosessina

Kaupunkitilaa tuotetaan sosiaalisissa prosesseissa. Patsy Healey (2007, 204–206) on tulkinut Henri Lefebvren (1991, 38–40) käsityksiä tilan tuottamisen prosesseista. Taulukossa 4 on kuvattu Lefebvren tilan tuottamiselle antamat kolme määritelmää, havaittu, käsitteellinen ja eletty tila, sekä Healeyn tulkinnat niistä urbaanissa kontekstissa.

Taulukko 4. Lefebvren (1991, 38–40) kolme käsitystä tilan tuottamisesta ja Healeyn tulkinnat niistä (Lähde: Healey 2007, 204)

Lefebvren tiläkäsitys	Lefebvren määritelmä	Healeyn tulkinta
<i>Havaittu tila</i> (spatiaaliset käytännöt)	Päivittäiset rutiinit sekä vuorovaikutus urbaanin realiteetin, reittien ja verkostojen kanssa	Rutiininomainen materiaallinen yhteys ja kokemus olemisesta ja liikkumisesta kaupunkialueella
<i>Käsitteellinen tila</i> (tilan representaatiot)	Tieteellisesti orientoituneiden ammattilaisten käsitykset (teoreetikot, suunnittelijat, urbanistit, teknokraatit, insinöörit)	Intellektuaaliset käsitykset urbaaneista alueista, tuotettu analyttisiin ja hallinnollisiin tarkoituksiin
<i>Eletty tila</i> (esittämisen tilat)	Kokemuksellisuus, mielikuvat ja symbolit ilmaistuna symboleina ja merkkeinä	Kulttuuriset ilmaisut paikoista, niiden ominaisuuksista ja spatiaalisista merkityksistä

Lefebvren mukaan ymmärrystä tilasta tuotetaan jatkuvasti rutiininomaisten materiaalistien yhteyksien, älyllisten käsitteiden ja kulttuuristen ilmausten vuorovaikutteisissa prosesseissa. Näissä prosesseissa on aina myös kyse vallankäytöstä. Hän huomauttaa esimerkiksi, että ne, jotka käsitteellistävät tilaa (muun muassa strategisen spatiaalisen suunnittelun parissa toimivat), pyrkivät käyttämään vaikutusvaltaansa muokatakseen urbaania materiaalista todellisuutta, ja lopputulokseen meidän muiden on vain mukauduttava. (Healey 2007, 204–206; Lefebvre 1991, 38–40.)

Nigel Thrift (2003) on jäsentänyt tilan käsitettä relationaalisesti, osana prosesseja, joiden seurauksena tiloja rakentuu. Hän jakaa nykyisen maantieteellisen tilan käsitteen ja sen tutki-

muksen neljään eri näkökulmaan (ks. Ratinen 2004). Ensimmäinen, kokemusperäinen empirinen tila (empirical space) viittaa prosessiin, jonka myötä konstruoituu arkinen, jokapäiväisen elämän rakenne. Tällaisia prosesseja ovat esimerkiksi etäisyyksien ja ajan mittaaminen. Empiirinen kaupunkitila avautuu tällöin esimerkiksi arjen liikkumisen näkökulmasta kokemuksellisena ympäristönä. Toinen, ryhmittynyt tila (block space) viittaa prosessiin, jossa rakentuu rutiininomaisia keskenään yhteydessä olevia reittejä ja yhteyksiä, joita pyrimme usein rajaamaan esimerkiksi alueellisesti. Esimerkistä käy tässä yhteydessä kaupunkitilan rajaaminen hallinnollisten tai toiminnallisten rajojen tai liikenteen väylien suhteen. Kolmas tila on mielikuvien ja kuvausten tila (image space), joka viittaa prosessiin, jossa kuvausten runsaus tuottaa uusia käsityksiä tiloista. Totuttu tapa kuvata kaupunkisuunnittelun kohteita kartalla ja havainnekuvina on esimerkki tällaisesta tilallisesta representaatiosta. Neljäs tila on paikkojen tila (place space), joka viittaa prosessiin, jossa paikat muodostuvat merkitykselliseksi sekä herättävät tunteita ja esimerkiksi luovuutta. Kaupunkiympäristön yhteydessä esimerkkeinä tällaisista julkisista tiloista ovat kaupunkikulttuurin keskittymät tai lähivirkistysalueet asukkaille merkityksellisinä paikkoina.

Thriftin (2003, 104) mukaan monet maantieteilijät pyrkivät nykyisin sovittamaan eri tilakäsityksiä yhteen tutkimuksellisissa lähestymistavoissaan. Kaupunkitilaa tarkastellaan myös tässä tutkimuksessa useimpien edellä mainittujen tilakäsitysten valossa. Kaupunkitila ymmärretään tässä yhtäältä fyysiseksi kaupunkiympäristöksi (relatiivinen tila, käsitteellinen tila, block space) ja toisaalta toiminnalliseksi, asukkaiden arkipäivän ympäristöksi ja kokemukselliseksi kaupunkitilaksi (relatiivinen tila, relationaalinen tila, havaittu ja eletty tila, empirical space, place space). Kaupunkitila jäsentyy myös sosiaalisesti ympäristöksi, tässä yhteydessä erityisesti spatiaalisen suunnitteluprosessin kohteeksi, vuorovaikutuksen ja vallankäytön tilaksi sekä yksilön näkökulmasta kokemukselliseksi ja arkiseksi havaituksi ja elettyksi tilaksi (relatiivinen tila, relationaalinen tila, käsitteellinen tila, havaittu tila). Kaupunkiympäristöön liittyviä tutkimuskysymyksiä lähestytään yhtäältä lintuperspektiivistä käsin eli hahmottamalla kaupunkia karttojen ja erilaisten suunnitteludokumenttien avulla (absoluuttis-relatiivinen tila, käsitteellinen tila, image space), ja toisaalta kaupunkiympäristön toimivuuteen paneudutaan käyttäjäperspektiivistä käsin tutkimalla ihmisten arkea ja liikkumistottumuksia (relatiivis-relationaalinen tila, havaittu tila, eletty tila, empirical space, place space).

IV
KAUPUNKIYMPÄRISTÖ SUUNNITTELUN KOHTEENA

5 KAUPUNKISUUNNITTELU KÄÄNNEKOHDASSA

Tutkimusraportin osassa IV lähestytään kaupunkiympäristöä spatiaalisen suunnittelun kohteena yhdyskuntasuunnittelun teorioiden ja käytäntöjen näkökulmasta. Yhdyskuntien ja kaupunkien suunnittelu avautuu strategisena spatiaalisena suunnitteluprosessina, jossa erilaiset toimijaverkostot kohtaavat ja kommunikoivat (Healey 2007; Hynynen 2000, 73–76). Luvussa 5 käydään läpi suunnittelukulttuurin murroksia ja haetaan vastausta kysymykseen, mitä on relationaalinen verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa. Luvussa 6 pohditaan sitä, millainen on suomalainen kaupunki ja miten se on kehittynyt. Aluksi määritellään yhdyskuntasuunnittelun ja yhdyskuntarakenteen käsitteet.

5.1 Kaupunkisuunnittelu ja suunnittelukulttuurin murrokset

Suunnittelu voidaan määritellä inhimilliseen ajatteluun perustuvaksi prosessiksi, joka tähtää tulevaisuuden hallintaan. Toiminnan suunnitelmallisuus on koko lailla itsestänselvyys länsimaisessa elämänmenossa, jossa aikakäsitys on tulevaisuuden huomioiva ja maailmankuvaan kuuluu rationaalisuus, järkiperäisyys. Suunnittelun tarve on yhteiskunnissa tullut esille jo varhain mutta vasta teollinen vallankumous ja kasvava kaupungistuminen synnyttivät alueellisen, yhteiskunnallisen ja yhdyskuntasuunnittelun tarpeen. Suunnittelu nousi länsimaissa erityiseen valokeilaan toisen maailmansodan jälkeen ja 1960-luvulla hyvinvointivaltion rakentamisen myötä. Suunnittelulta odotettiin paljon, ja se levisikin lähes kaikille elämäntilanteille, joissa vietiin läpi suuria uudistuksia. (Hautamäki 1991, 3–4.) Yhdyskuntasuunnittelu ymmärretään tämän tutkimuksen yhteydessä nimenomaan kaupunkisuunnitteluna, jolla yritetään päästä kiinni urbaanien yhdyskuntien rakenteiden, verkostojen ja ympäristöjen suunnitteluun ja jolla vaikutetaan suoraan ihmisten päivittäisen elämän ja hyvinvoinnin ehtoihin (Hynynen 2007a).

Yhdyskuntarakenne on se urbaani fyysisen ympäristön kokonaisuus, johon yhdyskunnan rakenneosat ja toiminnot sijoittuvat, sekä ne suhteet, joita rakenneosilla on toisiinsa (Heinonen & Halonen 2007, 18–19). Yhdyskuntien rakenteella voidaan tarkoittaa niiden fyysistä kokonaisuutta (urban form) tai yhdyskuntien rakenneosien keskinäisiä toiminnallisia suhteita ja kytkentöjä (urban structure). Yhdyskuntien fyysisissä rakenneosia ja toimintoja ovat asuin-,

palvelu- ja tuotantorakennukset sekä näiden välisiä yhteyksiä välittävät liikenne- ja teknisen huollon verkostot ja rakenteet. Lisäksi fyysisiä rakenneosia ovat erilaiset vapaat alueet yhdyskuntarakenteessa, kuten viher- ja vesialueet, suojavyöhykkeet ja joutomaat. Yhdyskuntien toimintoihin puolestaan kuuluvat asuminen, tuotanto, työnteko, liikkuminen, tekninen huolto, julkiset ja yksityiset palvelut sekä vapaa-ajanvietto- ja harrastustoiminnot. Yhdyskuntien fyysinen ja toiminnallinen rakenne ovat saman asian kaksi eri puolta, eikä niiden jyrkkä erottelu ole kovin mielekästä. (mt.)

Länsimaisessa suunnittelukäytännössä oli 1960-luvulta lähtien yleisesti vallalla systeemiteoriaan ja rationaaliseen päätöksentekoteoriaan perustuva suunnittelunäkemys, ja etenkin anglosaksisissa maissa syntyi suunnittelijoiden (planner) ammattikunta (Taylor 1998, 59–74). Suomessa kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus pysyivät pitkälti arkkitehtikunnan käsissä, joskin yhteiskunnan taloudellisten toimijoiden ohjauksessa. Suunnittelun kohteina olivat 1960- ja 1970-luvuilla erityisesti lähiöt ja kaupunkikeskustat. Usein suunnittelun seurauksena uudistettiin kaupunkikeskustoja radikaalisti ja samalla tuhoutui vanhoja puukaupunkeja. Etenkin Sisä-Suomen kaupunkeihin laadittiin niin kutsuttuja mattokaavoja, joiden toteuttaminen merkitsi rakennushistoriallisesti arvokkaiden puutalojen laajamittaista purkamista. Puutalot olivat usein päässeet huonoon kuntoon, muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin oli voimakasta, ja ihmiset tarvitsivat uusia moderneja asuntoja. Usko edistykseen ja taloudelliseen kasvuun oli rajaton.

Alkuinnostuksen jälkeen vallitsevaa rationalistista suunnittelukäytäntöä alettiin 1970-luvulla kritisoida. Öljykriisin jälkeinen pitkä taloudellinen lama romahdutti uskon vakaisiin ennusteisiin. Suunnittelun merkitykseen päätöksenteossa ei enää uskottu yhtä sokeasti kuin ennen, ja suunnittelun oli uudistuttava. Tässä vaiheessa syntyi ihmiskeskeinen, uushumanistinen suunnittelun suuntaus. Suunnittelun merkitys kuitenkin väheni 1980-luvulle tultaessa, yksilökeskeisyys lisääntyi ja yhteisöllinen ajattelutapa heikentyi. Länsimaissa nosti päätään uusliberalistinen ajattelu, jonka seurauksena maankäytön suunnittelu ja arkkitehtuuri oli entistä selkeämmin kiinnitettävä kuntien ja alueiden taloudellisiin toimintaedellytyksiin ja globaalien markkinoiden vaatimuksiin (Lapintie 2003b).

Erilaisten intressitahojen huomioiminen suunnittelussa merkitsi siirtymistä intressipohjaiseen ja inkrementalistiseen suunnitteluun, jossa korostui vahvojen neuvotteluosapuolten rooli ja jossa väheksyttiin laajoja vaihtoehtovertailuja ja vaikutusselvityksiä (Sairinen 1994, 41–42). Valtiovallan tehtäväksi muodostui avata tietä markkinavoimille, eikä estää niiden toimintaa turhalla kontrollilla. Hyvinvointivaltiota ryhdyttiin arvostelemaan liiallisesta holhoamisesta ja suuresta verorasituksesta. Suunnittelun merkitys alkoi jälleen korostua vuosituhannen vaihteen lähestyessä. Entinen rutiininomainen, epädemokraattinen, asiantuntijavaltainen ja kapean rationalistinen suunnittelu ei enää vastannut uusiin haasteisiin. Suunnittelulta ryhdyttiin vaatimaan tuoreita näkemyksiä ja ideoita, uusia menetelmiä ja strategioita. (Hautamäki 1991, 10–11.) Modernistista kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelua kohtaan kasvanut kritiikki kohdistui sekä suunnittelun tuloksen eli rakennetun ympäristön arvosteluun että myös suunnitteluprosesseihin ja käytettyihin suunnittelumenetelmiin (Haila 2002, 93–94).

Yhdyskuntasuunnittelun haasteeksi nousi 1990-luvun loppupuolella suunnittelun vuorovai-
kutteisuus: suunnittelijan oli kyettävä kohtaamaan suuri joukko osallisia ja hallitsemaan näin
syntynyt vuorovaikutusprosessi. Tässä yhteydessä on puhuttu suunnitteluteorian kommunika-
tiivisesta käänteestä, jossa asiantuntijasuunnittelun rinnalle nousi laajaan osallisten vuorovai-
kutukseen perustuva suunnitteluajattelu ja -käytäntö. (esim. Healey 2006; Taylor 1998, 122–
125.) Kommunikatiivisen suunnittelun puolesta ovat puhuneet useat suunnitteluteoreetikot,
kuten Patsy Healey, Tore Sager ja John Forester. Yhdyskuntasuunnittelun haasteeksi muo-
dostui myös kulttuurinen kaupunkisuunnittelu ja -politiikka, jolla viitataan kulttuurin tuotteiden,
kaupunkitapahtumien ja paikkamarkkinoinnin merkityksen kasvuun. Taloudellinen nä-
kökulma on ollut aina voimakkaasti läsnä yhdyskuntasuunnittelun reunaehtojen määrittelys-
sä. Samoin sellainen tekninen näkökulma, jossa kaupunki ja yhdyskunta nähdään taloudellis-
ta voittoa tai hyvinvointia tuottavana koneistona, on voimistunut yhteiskunnan yleisen tekno-
logiakeskeisyyden seurauksena. (Lapintie 2003b.)

5.2 Kestävän kehityksen haasteet yhdyskuntasuunnittelulle

Lapintie (2003b) nostaa esiin keskeisiä haasteita, jotka ovat olleet vaikuttamassa yhdyskuntasuunnittelun kehitykseen 1980-luvulta lähtien. Näissä kehityskuluissa on nähtävissä piirteitä ekologisesti, sosiaalisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti kestävästä kehityksestä. Ekologisuus ja kestävä kehitys nousivat keskeisiksi suunnittelukäsitteiksi 1980–90-luvuilla. Lapintie huomauttaa, että ympäristöajattelu ei ole yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelussa mitään uutta, sillä moderni kaupunkisuunnittelu syntyi teollisuuskaupunkien kasvun ja sen synnyttämien ympäristöongelmien seurauksena. Suunnitteluun sisältynyt ympäristöajattelu selittää 1800-luvun sosiaaliutopiat, puutarhakaupunkiaatteen ja modernistisen (ml. funktionaalisen) kaupunkisuunnittelun, jossa valo, ilma ja hygieenisuus nostettiin keskeisiksi arvoiksi. (mt.)

Ympäristöajattelu 1960-luvulta lähtien merkitsi modernin projektin mukaisen hyvinvointivaltion kyseenalaistamista. Kun vakiintuneet suunnitteluopit näyttivät mahdollistavan ympäristökatastrofeja, ne menettivät myös uskottavuuttaan ja saivat osakseen kritiikkiä. (mt.) Ympäristötietoisuuden ensimmäisen aallon mukana, 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa, ekologinen ajattelu tuli jossain määrin osaksi suunnitteluteoreettista pohdintaa. Systemiajatteluun perustuvassa kaupunkisuunnittelussa alkoi näkyä ihmisen toiminnan vaikutusten arviointi luonnon ekosysteemeihin. Ympäristönäkökulman sisäistämistä kaupunkisuunnitteluun saatiin kuitenkin vielä odottaa. Ympäristötietoisuuden toisen aallon myötä 1980-luvulla alettiin ymmärtää kaupunkien suunnittelun yhteys globaaleihin ympäristöongelmiin. Urbaanien alueiden suunnittelulla, tiheydellä ja keskinäisellä sijainnilla nähtiin olevan merkitystä esimerkiksi motorisoidun liikkumisen ja energiankulutuksen kasvuun. (Taylor 1998, 148–149.) Kestävän kaupungin teoretisointi ryöpsähti kaupunkisuunnitteluun 1980- ja 1990-luvuilla (Breheny 1992; Blowers 1994), ja nykyisin voidaan jo puhua suunnitteluteorian ympäristöparadigmasta. Neljässä vuosikymmenessä ympäristöajattelusta ja kestävästä kehityksestä on tullut osa demokraattisten yhteiskuntien poliittiset rakenteet läpäisevää toimintaa (Lapintie 2003b).

Nykyisessä globalisoituvassa maailmassa vaikuttavat aikaisempaa rankemmat muutosvoimat. Kehitys on yhä monimutkaisempaa ja vaikeammin ennakoitavissa, yhteiskunnat ovat muuttuneet eriarvoisemmiksi ja ympäristöongelmat ja -katastrofit kuuluvat enenevässä määrin arkipäiväämme. Jälkitekollista maailmaa, jossa elämme, onkin kuvattu pirstoutuneeksi ja epä-

selväksi (Sotarauta 1996, 128–129). Ongelmien kokonaisvaltainen hallittavuus on nykyisin vaikeaa, useimmiten lähes mahdotonta. Vielä 1980-luvulla uskottiin, että ongelmat on mahdollista ratkaista, kunhan ne ensin pilkotaan ja rajataan. Rajattu ongelma kohdennettiin jollekin sektoriviranomaiselle, jonka tehtävänä oli kerätä tietoa asiasta, analysoida sitä ja esittää ongelmalle ratkaisu. (mt, 9.) Nykyisin yhteiskunnalliset ongelmat ovat erittäin monitahoisia ja sanotaankin, että ongelmat eivät enää ole kesyjä, vaan ilkeitä (mt, 119). Ongelmia on vaikea rajata, syitä ja seurauksia on vaikea tunnistaa. Yhä useammin ollaan tilanteessa, jossa mikään yksittäinen toimija ei pysty yksinään ratkaisemaan ongelmia. Tarvitaan yhteistyötä ja keskustelua eri toimijoiden kesken. Strategisesta suunnittelusta etsitään ratkaisuja siihen, miten muutosta hallitaan pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti. (mt, 13, 63.)

Kestävässä kaupunkisuunnittelussa on sovitettava yhteen monia ympäristöllisiä, toiminnallisia, sosiaalisia ja arkkitehtonisia lähtökohtia sekä punnittava suunnittelun kauaskantoisia seurauksia useasta eri näkökulmasta. Kaupunki on nähtävä kompleksisena, monitahoisena strategisen suunnittelun kohteena. Maantieteellinen pohdinta auttaa avaamaan spatiaalisen suunnittelun lähtökohtia. Suunnittelun huomio kiinnittyy toimintojen sijaintiin ja niiden taustalla vaikuttaviin arvoihin, paikkojen laatuun ja merkitykseen, paikkoja yhdistäviin virtoihin sekä toimintojen spatiaaliseen järjestykseen. Esimerkistä käy hyvin liikenneruuhkat. Ruuhka yleisellä tasolla ei riitä ongelmanasetteluksi, vaan täsmennetympin se, missä ruuhkaa esiintyy, miksi se syntyy, mitkä ovat sen vaikutukset, miten ja missä ne koetaan ja kehen vaikutukset kohdistuvat. (Healey 2007, 201.)

Strateginen spatiaalinen suunnittelu, joka tähtää toimivan ja hyvän elinympäristön toteutumiseen, edellyttää moniäänisen kokemuksellisuuden kuuntelemista sekä laaja-alaista ja rajat ylittävää yhteistyötä yhteisön eri toimijoiden kesken. Ympäristönsuojelu on hyvä esimerkki monitahoisesta strategisen suunnittelun kohteesta. Kunnan ympäristöstrategiassa keskeiset kehittämisen osa-alueet ovat maankäytön suunnittelu, liikennepolitiikka, energiapolitiikka, elinkeinopolitiikka, maa- ja metsätalouspolitiikka, kunnallistekniikka, rakentaminen, jätteenhuolto ja ympäristöpolitiikka. (Sotarauta 1996, 221.) Kestävän kehityksen mukainen suunnittelu kunnassa vaatii viranhaltijoilta ja poliittisilta päätöksentekijöiltä ekologista tietämystä, jotta vältettäisiin ympäristön ja luonnon kannalta kestävämmät ratkaisut. Yleisenä ongelmana päätöksenteossa on kuitenkin ekologisen tietämyksen ja kiinnostuksen puute.

5.3 Strateginen spatiaalinen suunnittelu

Kaupunkisuunnitteluajattelu ja -käytännöt yleisesti Euroopassa ovat viimeisen neljänneksen vuosisadan aikana muuttuneet siitä yksinkertaistetusta näkemyksestä, jossa paikka ja yhteydet ymmärretään kaupunkirakenteen ja rakennusten fyysisen muodon kautta. Laajalti on tunnustettu, että julkinen valta ei voi ohjata ja suunnitella kaupunkiseutujen kehitystä suoraviivaisesti suunnitelmien, toteutuksen ja aiotun lopputuloksen lineaariseen yhteyteen luottaen. Urbaani todellisuus on tätä näkemystä paljon dynaamisempi, monitahoisempi ja mutkikkaampi. (Healey 2007, 3.) Urbaani alue on kompleksinen sekoitus solmuja ja verkostoja, paikkoja ja virtoja, joissa moninaiset suhteet, aktiviteetit ja arvot esiintyvät rinnakkain, ovat vuorovaikutuksessa keskenään, yhdistyvät, konfliktoituvat, hallitsevat ja synnyttävät luovaa toimintaa. Kaupunkialueiden strateginen suunnittelu tähtää tämän urbaanin elämän kompleksisuuden ymmärtämiseen. Viimeisen sadan vuoden aikana kaupunki- ja aluesuunnittelun traditio on keskittynyt paikallaan pysymisen ja liikkumisen välisiin suhteisiin. Perinteisen suunnittelun kielellä on etupäässä puhuttu maankäytön eri muotojen ja infrastruktuurin välisistä yhteyksistä. Tätä suhdetta on 1990-luvulla yhä useammin alettu käsittää ja ilmaista ”verkostokielellä”, paikkojen ja virtojen jännitteinä. (Healey 2007, 1, 3.)

Kaupunkisuunnittelun uusi näkökulma painottaa monitahoisia sosio-spatiaalisia suhteita, esimerkiksi fyysisten tilojen, merkityksellisten paikkojen ja spatiaalisten mallien välisiä suhteita, jotka syntyvät sosiaalisissa ja taloudellisissa verkostoissa (Graham & Healey 1999). Verkostokieli korostaa myös niitä kompleksisia tapoja, joilla verkostot tai verkot lomittuvat keskenään ajassa ja tilassa. Vielä 1950-luvulla ajateltiin, että nämä verkostot integroituvat toisiinsa ja muodostavat yhtenäisen entiteetin, kaupungin (Healey 2007, 266), mutta nykyisten kokemustemme perusteella tiedämme, että sosiaaliset verkostomme, jopa päivittäinen toimintamme, voivat ulottua pitkälle yli kaupungin rajojen, ja naapurusten merkitykselliset verkostot voivat poiketa toisistaan hyvinkin paljon. Esimerkiksi paikka urbaanissa yhteydessä onkin siten ymmärrettävä kompleksisena konstruktiona, joka syntyy eri toimijoiden vuorovaikutuksellisten verkostojen sekä toimijoiden materiaalisten panosten ja paikalle antamien merkitysten kautta. Näitä verkostomaisia suhteita on vaikea analyttisesti sitoa toisiinsa. (Healey 2007, 2–3.)

Suunnittelijat pyrkivät saamaan otteen lukuisten verkostojen muodostamasta spatiaalisesta monimuotoisuudesta, jossa jokaisella verkostolla on oma dynamiikkansa, historiansa, tilansa, paikkansa ja yhteytensä. Tämä edellyttää irtautumista ajattelu- ja analyysitavasta, jossa spatiaaliset toiminnot ainoastaan järjestetään ja mallinnetaan kaksiulotteiseen tilaan perinteisesti karttapohjalle. (Healey 2007, 3–4, 208.) Kartat ovat edelleen hyviä työvälineitä suunnittelussa, jossa on kyettävä yksilöimään konkreettisia toimia ja kohdentamaan niitä fyysiseen todellisuuteen ja reaalisiin toimijoihin. Kartat tarjoavat strategioille ja suunnittelulle perustan mutta olennaista on, että urbaania kompleksisuutta ei yksinkertaisteta liiaksi, vaan pikemminkin luodaan mahdollisuuksia päästä lähemmäs ihmisten kokemusmaailmaa. (Hynynen 2007b.) Healey (2007, 213) huomauttaa, että verkosto spatiaalisena käsitteenä ja metaforana kääntyy ihmismielessä ja arkisessa suunnittelutyössä erittäin helposti fyysiseksi malliksi, jota on vaikeaa esittää kaksiulotteisella pinnalla. Paluu spatiaalisten mallien ja representaatioiden ajattelutapaan ja suunnitteluperinteeseen, yksinkertaiseen fyysisten etäisyyksien maantieteeseen, käy siten lähes huomaamattamme (mt.).

5.4 Verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa

Suunnittelijat ovat pitäneet suunnitteluaan perinteisesti synteessä, jossa kootaan yhteen se, mikä on ensin analyysillä pilkottu, löydetty ja osoitettu tarpeelliseksi. Kaupunkisuunnittelun heterogeeninen toimintaympäristö edellyttäisi suunnittelijalta laajempaa synteä, jossa suunnitelmiin piirretään mukaan myös ihmiset ja arkielämä. Suunnittelun pitäisi yhdistää se, minkä moderni kriittinen asenne on jakanut luokiksi ja osa-alueiksi sekä eritellyt luonnoksi ja kulttuuriksi, sosiaalisesti ja materiaalisesti, julkiseksi ja yksityiseksi. (Hynynen 2001.) Edelleen yhdyskuntasuunnittelussa on perinteisesti ajateltu kaupungin muodostuvan hierarkkisesti, puumaista mallia noudattaen. Mallissa kaupungin ajatellaan järjestäytyvän pienistä osista, jotka liittyvät toisiinsa. Kaupungilla on keskusta, jota ympäröivät lähiöt ja joiden takana alkaa maaseutu. Suunnittelijan kartalla kaikella on oma paikkansa, ja kaikki toiminta kaupungissa voidaan sijoittaa jonnekin. Ajattelutapa oli Suomessakin vallitseva 1950-luvulta aina 1980-luvun puoliväliin saakka. Tätä suunnittelun järjestystä ja yksinkertaista kaupunkimallia on syystäkin kritisoitu, sillä todellisuudessa kaupunki on kompleksisempi. Se ei toimi hierarkkisenä systeeminä, vaan muodostaa monimutkaisen toiminnallisen verkoston. (Pakarinen 2002.)

Kaupunkisuunnittelussa ollaan hierarkkisen desentralisaation ajattelumallista murrosvaiheen kautta siirtymässä uuteen ajattelun tapaan. Vuosituhannen vaihteessa useat suunnitteluteoreetikot ovat yhtä aikaa alkaneet selittää samoin ajatuksin uutta kaupungin muotoa ja järjestystä puhumalla alueellisesta kaupungista, verkostokaupungista ja hybridistä kaupungista. Verkostokaupungista – aivan kuten puutarhakaupunkiajattelusta aikanaan – on muodostumassa kaupunkisuunnitteluun uusi teoreettinen tulkinta ja suunnittelun väline. Puutarhakaupunkiajattelun taustalla vaikuttava spatiaalinen logiikka perustui relatiivisen tilan käsitteeseen, jossa tila määrittyy sijaintinsa perusteella suhteessa muihin tiloihin. Verkostokaupungin spatiaalinen logiikka puolestaan perustuu relationaalisen tilan käsitteeseen. Relationaalinen tila viittaa monisidoksisuuteen, jossa esimerkiksi paikallisuudesta tulee globaalia tilaa, jota arvotetaan suhteessa kansainväliseen vaihtoon ja yhteyksiin. (Pakarinen 2004.)

Verkostoitumisella voidaan ajatella olevan eri tasoja. Voidaan puhua globaalista maailman-kaupunkien verkostosta, johon kaikki suurimmat kaupungit yrittävät kurkottaa. Esimerkki

seudullisesta verkostokaupungista on Hollannin Randstad, joka muodostuu neljästä lähekkään sijaitsevasta kaupungista (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht ja den Haag). Hevosenkengän muotoon kasvaneen kaupunkiverkoston keskelle on tarkoituksellisesti jätetty laaja viheralue (green heart). Paikallisella tasolla kaupunkien oma aktiivisuus edistää verkostoitumista. Kaupunki toimii esimerkiksi erilaisten hallinnollisten piirien, kuten koulu-, nuorisotoimi- ja sairaanhoitopiirien, verkostona. Yksilölle kaupungin järjestys, mentaalinen kartta, näyttäytyy esimerkiksi katujen, reittien, bussilinjojen ja paikkojen verkostona. (Pakarinen 2002.) Monikeskuksisen verkostokaupungin syntyemisessä on kyse kaupunkien erilaisten verkostojen, kuten liikenteen, palveluiden, logistiikan, tuotannon ja kulutuksen verkostojen keskinäisen sijainnin ja suhteiden muutoksesta. Kaupunkien toimintojen rakenteellinen muutos on jatkuvaa ja eri toiminnot hakevat optimaalista sijaintiaan suhteessa toisiinsa ja suhteessa kaupungin pysyvämpiin verkostoihin ja rakenteisiin, kuten liikenneverkkoihin tai asuin- ja työpaikka-alueisiin. Jatkuvassa muutoksessa oleva kaupunkikokonaisuus näyttäytyy vuorovaikutteisena systeeminä, jossa eri verkostotasot ovat monitahoisessa suhteessa toisiinsa. (Alppi & Ylä-Anttila 2007.)

Verkostokaupunki -ajattelun taustalla on siirtyminen fordistisesta massatuotannon, yhtenäisten tuotantoalueiden, massakulutuksen ja eriytetyn asumisen yhteiskunnasta postfordistiseen yhteiskuntaan, jonka tunnuspiirteitä ovat joustava tuotanto, erikoistuneet markkinat sekä väestöryhmien ja kulutustottumusten eriytyminen. Postfordistista aikaa leimaavat nopea teknologinen kehitys, tuotannon, kaupan ja rahoitusalan globaali keskinäisriippuvuus (globalisaatio) sekä uusien sosiaalisten liikkeiden synty (etnisyys, feminismi, ympäristöliike). Fordistista kaupunkia karakterisoivat esikaupungistuminen ja hajakesittyminen, kun vastaavasti postfordistista kaupunkia luonnehtivat reurbanisaatio eli uudelleen kaupungistuminen ja uudelleen keskittyminen. Kaupungin kasvu järjestyy seudullisena aluetaloutena, jonka keskukset erikoistuvat erilaisiksi ytimiksi. Alueellista laajenemista seuraa ytimien tiivistyminen. Kaupunki tai kaupunkiseutu voidaan ymmärtää näiden ytimien välisinä verkkoina, esimerkiksi liikenneverkkoina, viheralueiden verkkoina tai kulttuuri-instituutioiden verkkoina. Liikkuminen puolestaan voidaan hahmottaa tilaan ja aikaan suhteutettuina vyöhykkeinä, jolloin matkaa mitataan minuuteissa, ei enää kilometreissä. (Pakarinen 2002.)

Meneillään olevassa kaupunkisuunnittelun murroksessa on perusteltua puhua paradigman muutoksesta, sillä, kuten Terttu Pakarinen (2002) tähdentää, verkostokaupunki on yhdyskuntasuunnittelijalle nimenomaan ajattelutapa, ei kaupunkimalli. Toisaalta yhdyskuntasuunnittelun tieteenalan yhteydessä paradigman käsitteen voidaan katsoa tulleen ”loppuunviljellyksi” ja liian usein väärin ymmärretyksi. Pakarinen (2007) puhuikin mieluummin siirtymädiskurssista vaiheessa, jossa vakiintuneiden oppien täydentämisen sijaan opinalalle esitetään uutta käsitteellistä sanavarastoa ja metaforista uudelleenkuvausta. Siirtymädiskurssit viittaavat perinpohjaiseen muutokseen ajattelutavoissa. (mt.)

Tunnetuin uuden verkostokeskustelun innoittaja on Manuel Castells (2000), joka on tulkinut koko yhteiskunnan ja taloudellisen elämän järjestäytymistä verkostoina (network society). Myös luonnontieteiden piirissä on syntynyt verkostoteorian suuntaus, joka kuvaa ajattelutavan muutosta siirtymänä uuteen systeemiajatteluun (Capra 2005). Keskeistä uudessa systeemiajattelussa on siirtymä osista kokonaisuuteen, analyysistä kontekstiin, objekteista suhteisiin, rakenteista prosesseihin ja hierarkioista verkostoihin. Verkostoista on muodostumassa uusi näkemisen tapa, jonka avulla vanhat tutkimuskohteet aukeavat uudella tavalla, ja toisaalta verkostoista on muodostumassa väline, joiden avulla systeemejä mallinnetaan ja simuloidaan. (Alppi & Ylä-Anttila 2007.)

Yhteiskuntatieteellisen verkostokeskustelun selkeimmät yhteydet verkostokaupunkitutkimukseen löytyvät aluetieteen ja maantieteen suunnalta, missä uudet verkostotulkinnat ovat 1980-luvulta lähtien muuttaneet perinteistä ajattelua keskusverkkohierarkiasta. Suomalaisen aluetieteellisen tutkimuksen ja keskustelun piirissä avaukset verkostonäkökulmasta ajoittuvat 1990-luvun taitteeseen. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen välisten verkostojen kuvaukset vakiintuivat maantieteen tutkimuksessa kaupunkiverkkotutkimusten myötä (Vartiainen 2006). Kaupunkien sisäisiä verkostoja on puolestaan tutkittu lähinnä hallinnon ja talouden toimijaverkostojen näkökulmasta. Verkostonäkökulman tutkimuksellinen painopiste yleensäkin on enimmäkseen ollut toimijaverkkojen tutkimuksessa. Kaupunkisuunnittelun ja kaupunkitutkimuksen alalle verkostonäkökulma virisi kaupunkirakenteen muutokseen ja uudelleenjärjestäytymiseen liittyvän keskustelun myötä. (Alppi & Ylä-Anttila 2007.)

5.4.1 Verkostoajattelu yhdyskuntarakenteen analyysimenetelmänä

Verkostoajattelu on yhdyskuntasuunnittelussa vielä sangen uutta, eikä käsitteitä, sovelluksia saati analyysivälineitä ole toistaiseksi ehditty paljon kehittää, tutkia tai julkaista. Satu Huttunen (1998) on pohtinut kestävän kaupunkiseudun suunnittelua virtojen näkökulmasta. Hänen mukaansa yhdyskuntarakenteen ekologisuutta voidaan arvioida sen perusteella, miten tehokkaasti olemassa olevia rakenteita pystytään hyödyntämään ja millaisia energia-, materiaali- ja ihmisvirtoja niissä syntyy (mt, 25). Kaupunkirakenteesta kokonaisuutena, kompleksisena verkostojen verkostona on toistaiseksi vain harvoja teoreettisia tulkintoja. Samuli Alppi ja Kimmo Ylä-Anttila (2007) esittävät kaupunkirakenteen muutosta analysoivan menetelmän *topomorfologian*, jossa on yhdistelty aikaisempia verkostokaupungin sovelluksia. Pakarinen (2007) on teoreettisella tasolla analysoinut kaupungin tilallisen uudelleenjärjestäytymisen ja vapaasti tulkitun verkosto-metaforan sovelluksia vertailemalla kahta teoreettista kaupunkikehityksen selitysmallia, saksalaisen Thomas Sievertsin *Zwischenstadtia* (Sieverts 2003) ja sveitsiläisten Franz Oswaldin ja Peter Baccinin *Netzstadtia* (Oswald & Baccini 2003). Molemmat diskurssit ovat vastauksia kaupunkimuodon hajoamisen ja muutoksen tulkintaan. Ne tunnistavat uuden kaupunkimuodon, joka on ei-hierarkkinen, moninapainen ja kompleksinen. Kaupunki ja maaseutu lomittuvat toisiinsa muodostaen kaupunkiseudun, joka on ihmisten, tavaroiden ja informaation virtojen jatkuvasti muovailema kokonaisuus. *Zwischenstadt* on monialainen diskurssi uudesta urbaniteetista, kaupungin seutuistumisesta ja reunakaupungistumisesta. Se viittaa kaupunkikehityksen jännitteisiin prosesseihin, paikan ja maailman, tilan ja ajan sekä kaupungin ja maaseudun välillä. *Netzstadt* (verkkokaupunki) puolestaan on täsmällinen metodi kaupunkiprosessin morfologiseksi mallintamiseksi. Kokoava käsite on metabolismi, jota lähestytään niin ihmisen toimintaan kuin maaperäänkin liittyviä virtoja ja paikkoja tarkastelemalla. (Pakarinen 2007.)

Netzstadt määrittyy kolmiulotteiseksi kaupunkisysteemiksi, joka koostuu keskittymistä (noo-dit) ja niiden välisistä yhteyksistä (linkit), jotka muodostavat ihmisten, tavaroiden ja informaation tiivistymien ja virtojen tiloja. Verkostosysteemin eri ominaisuuksia voidaan mitata laskennallisilla indikaattoreilla. (Alppi & Ylä-Anttila 2007.) *Netzstadt*-metodin tekee tässä yhteydessä mielenkiintoiseksi siihen sisältyvät kestävän kehityksen ja ekologisuuden näkökulmat. Laajan urbaanin systeemin ymmärretään muodostuvan geogeenisistä ja antropo-

geenisistä alasysteemeistä, ja kokonaissysteemiin ovat integroituneet myös maa- ja metsätalouden ekosysteemit ja vesistöt (Oswald & Baccini 2003, 46). Keskeinen käsite, urbaanien systeemien metabolismi, viittaa materian ja energian fysiologisiin prosesseihin eli kiertokulkuun ja virtauksiin ihmislähtöisissä ekologisissa systeemeissä. Kaupunkisysteemin elintärkeiksi fysiologisiksi resursseiksi nimetään vesi, biomassa, rakentamisen raaka-aineet ja energia. Urbaaneissa alasysteemeissä, esimerkiksi talonrakentamisessa ja valmiissa rakennuksissa, tapahtuvia energian virtoja ja aineiden kiertokulkuja pyritään Netzstadt-metodissa tunnistamaan ja analysoimaan. (mt, 156–161.)

Hynynen (2007b) sekä Alppi ja Ylä-Anttila (2007) nostavat esiin Zwischenstadtin ja Netzstadtin lisäksi vielä kolmannen kaupunkien moninaista verkostorakennetta selittävän lähestymistavan: ranskalaisen Gabriel Dupuy'n verkostourbanismin – l'urbanisme des réseaux. Verkostourbanismi kaupunkisuunnittelun lähestymistapana on tämän tutkimuksen näkökulmasta erityisen kiinnostava, sillä Dupuy nostaa verkostokaupunkikeskusteluun mukaan yksilön kokemuksellisen näkökulman. Dupuy (1991, sit. Hynynen 2007b; Alppi & Ylä-Anttila 2007) tarkastelee yhdyskuntarakennetta kolmen keskinäisessä vuorovaikutuksessa olevan verkoston koosteena. Ensimmäinen, infrastruktuurin taso, on hitaimmin muuttuva ja muodostuu teknisistä verkostoista ja muista fyysisistä rakenteista, jotka mahdollistavat modernin urbaanin elämän. Tällaisia verkostoja ovat esimerkiksi vesi-, viemäri-, energia-, liikenne- ja viestintäverkotot (Dupuy 2005, 120). Toinen verkostotaso muodostuu tuotannon, kulutuksen ja asumisen paikoista. Kolmas verkostotaso on yksittäisen toimijan taso. Se on nopeimmin muuttuva verkostotaso ja koostuu ihmisen liikkumisesta, aikamaantieteestä tutuksi tulleista yksilöllisistä tila-aika-poluista. Yhdessä nämä kolme verkostotasoa muodostavat yhdyskuntarakenteen, joka ei määrity suljetun ja staattisen paikallisuuden, vaan dynaamisen, prosesseista koostuvan kokonaisuuden ja paikallisen elämänrytmin mukaan. (Hynynen 2007b; Alppi & Ylä-Anttila 2007.)

6 SUOMALAINEN LÄHIÖIDEN JA AUTOJEN KAUPUNKI

Edellä lähestyttiin kaupunkiympäristöä spatiaalisen suunnittelun kohteena yhdyskuntasuunnittelun teorioiden ja paradigmojen näkökulmasta. Yhdyskuntien ja kaupunkien suunnittelun ymmärrettiin olevan luonteeltaan strateginen spatiaalinen prosessi, jossa erilaiset hybridit toimijat ja verkostot kommunikoivat ja muodostavat relationaalista kaupunkitilaa. Tässä luvussa tarkastellaan, millaisena avautuu ja näyttäytyy suunnitteluprosessin tulos, suomalainen kaupunki. Luvussa analysoidaan kaupungin muotoa, rakennetta ja ominaispiirteitä kaupungin eri kehitysvaiheiden ja suunnittelun trendien näkökulmasta. Yleisesti suomalaista kaupunkia voidaan luonnehtia lähiöiden kaupungiksi, ja tässä tutkimuksessa tarkastellaan kaupunkiympäristöä rakenteellisesti lähiöistä muodostuvana. Lähiöllä viitataan 1960–1970-luvuilla rakennettuun kerrostalovaltaiseen esikaupunkialueeseen. Suomessa lähiö on yleistynyt tarkoittamaan kiinteästä kaupunkirakenteesta erilleen rakennettua asuntoaluetta, joka on riippuvainen kaupungin tarjoamista palveluista, työpaikoista ja joukkoliikenneyhteyksistä (Hurme 1991, 177).

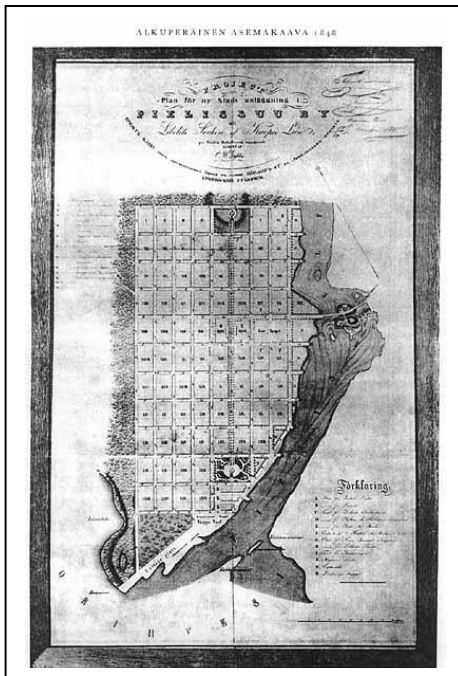
6.1 Suomalaisen kaupungin kehityksen vaiheet – Ruutukaavakaupungista verkosto-kaupungiksi

Kaupunkimuodon ja kaupunkirakenteen hahmottaminen ja visualisoiminen lintuperspektiivistä käsin karttoina, piirroksina ja kuvina liittyy kiinteästi kaupunki- ja aluesuunnittelun teoretisointiin ja käytäntöihin ja edustaa niin kutsuttua relatiivisen maantieteen näkökulmaa. Tässä luvussa perehdytään suomalaisen kaupunkirakenteen muotoutumiseen vuosikymmenien saatossa vallitsevan anglosaksisen kaupunkisuunnittelun ideologian ja historian valossa. Esimerkkinä käytetään Joensuun kaupunkirakenteen kehitystä ja kaupunkimorfologisia muutoksia viidenkymmenen vuoden aikana 1950-luvun lopusta 2000-luvulle. Suomalainen kaupunkirakenne on nykyisin tyypillisesti muodostunut keskustasta, jota ympäröivät asuinalueet, teollisuusalueet ja kehätiet. Kaupunkirakenne on alueellisesti laajalle levinnyt, mikäli siihen on ollut luonnonmaantieteelliset edellytykset. Tässä tarkastelussa pohditaan nykyisen kaupunkirakenteen syntyyn vaikuttaneita tekijöitä sekä erityisesti lähiörakentamisen ja yhteiskunnan autoistumisen seurauksia kaupunkirakenteessa. Tässä esitetyt kaupunkisuunnittelun ja kaupungin kasvun historialliset vaiheet perustuvat Terttu Pakarisen (2004) tutkimukseen

Tampereen kaupunkirakenteen muotoutumisesta (ks. myös Alppi & Ylä-Anttila 2007). Pakarisen tulkinta kaupunkimorfologisista kehitysvaiheista voidaan yleistää koskemaan useimpia suomalaisia kaupunkeja. Joensuun kaupunkikeskustan suunnittelun ja kaavoituksen historiallisia vaiheita on tarkemmin analysoinut esimerkiksi Jaana Nevalainen (2004, 151–174).

6.1.1 Hajautuva ruutukaavakaupunki

Kaupunkisuunnittelun ensimmäisessä vaiheessa 1700- ja 1800-luvuilla suomalaiset kaupunkikeskustat suunniteltiin yleisesti asemakaavaltaan ruutukaavan muotoon, näin myös vuonna 1848 perustetussa Joensuussa (kuva 6).



Kuva 6. C.W. Gyldénin laatima Joensuun kaupungin asemakaava vuodelta 1848
(Lähde: Joen suusta Joensuuksi 2008)

Puukaupunkien paloturvallisuus ja leveät kadut olivat keskeisiä suunnittelun lähtökohtia tämän vaiheen loppupuolella. Kaupungin kaikki toiminnot, asuminen, kauppa ja teollinen toiminta, mahtuivat ruutukaava-alueen sisälle. Toisessa vaiheessa 1900-luvulle käännyttäessä alkoi kaupunkirakenteen hajautuminen kaupunkien kasvaessa ja laajentuessa ydinalueidensa ulkopuolelle. Käsitys kaupungin muodosta ja rakenteesta kehittyi hierarkkiseksi, ja desentralisaation, hajautumisen, periaatteesta muodostui vallitseva kaupunkisuunnittelun väline. Viihtyisään ja terveelliseen asumiseen alettiin kiinnittää erityistä huomiota, ja asumisen reformin myötä syntyi uusia asuinalueita ruutukaavan kylkeen. Tämä puutarhakaupungin ideaan pe-

rustuva periaate hallitsi kaupunkisuunnitteluajattelua aina 1980-luvulle saakka. Alueet eriytyivät toiminnallisesti asumisen, kaupan ja teollisen tuotannon alueiksi funktionalismin ihanteiden mukaisesti. (Pakarinen 2004.)

Tarkoituksenmukaisuus, tekniikka ja tasa-arvo olivat funktionalistisen aaterakennelman keskeisiä käsitteitä. Uusi aatemaailma hahmottui teollisen vallankumouksen ja modernismin vanavedessä 1920-luvulla vaikuttaen laajasti länsieurooppalaisen yhteiskunnan eri alueilla, ihmiskäsityksessä, politiikassa, taiteissa, muodissa ja arkkitehtuurissa. Funktionalismi oli sosiaalireformistinen vastaus saastuneiden teollisuuskaupunkien epäkohtiin ja ensimmäisen maailmansodan jälkeisen jälleenrakennuskauden haasteisiin. Kaupunkisuunnittelun lähtökohdiksi muodostuivat toimintojen hajauttaminen, avoin rakennustapa, tehokas liikenneverkko, palvelukeskukset ja vihervyöhykkeet. (Mikkola 1980; Vuorela 1982, 43–44). Suomessa uutta terveellisen ja viihtyisän asumisen mallia ajoi etenkin Heikki von Hertzen (1946) Väestöliiton toimeksiannosta kirjoitetussa ja kaupunkisuunnittelun klassikoksi muodostuneessa kirjassaan *Koti vaiko kasarmi lapsillemme?* Kaupunkikeskustojen läheisyyteen syntyi 1900-luvun alkuvuosikymmeninä ja sotien jälkeisen jälleenrakennuskauden aikana puutarhakaupunkiaatteen mukaisia asuinalueita.

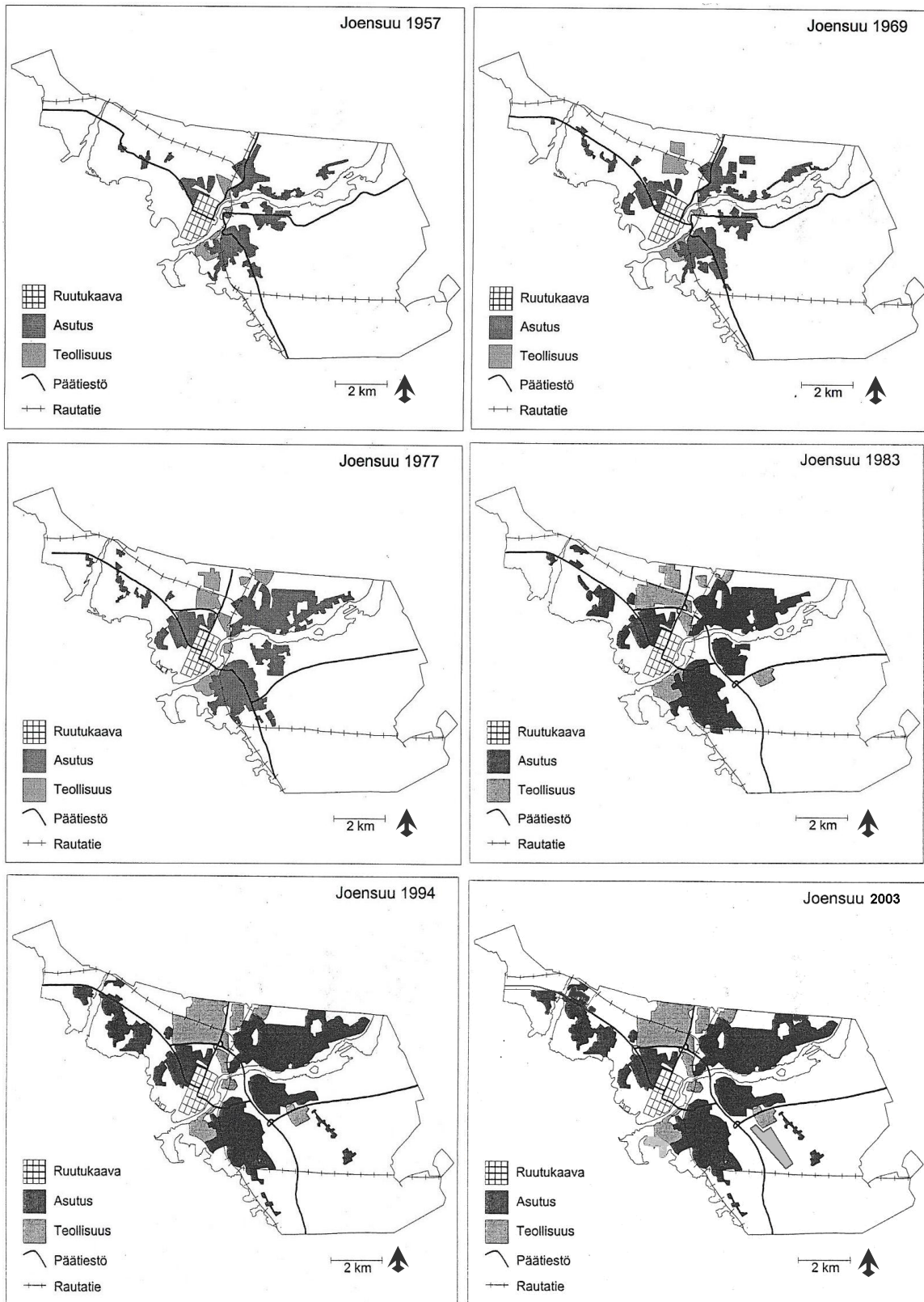
6.1.2 Autoistuva lähiöiden kaupunki

Kolmannen kaupunkimorfologisen kehitysvaiheen muodostaa edelleen hajautuva ja naapurikuntiin laajeneva kaupunki. Lähiörakentaminen ja kasvava autoistuminen alkoivat hallita kaupungin kehittämistä, ja kaupunkisuunnittelua ohjasi hierarkkisen desentralisaation periaate entistä vahvemmin. (Pakarinen 2004). Lähiöiden rakentaminen käynnistyi Suomessa ja muuallakin Euroopassa 1960-luvun alussa betoniteollisuuden yleistymisen seurauksena. Elementtikerrostalojen rakentaminen osoittautui edulliseksi ja nopeaksi rakentamisen tavaksi, ja niinpä lähiöitä alkoi nousta kaupungeja ympäröiville pelloille ja metsäisille alueille. Lähiörakentaminen oli seurausta maaseudun rakennemuutoksen aiheuttamasta muuttoliikkeestä ja nopeasta kaupungistumisesta. Yleistäen voidaan sanoa, että lähiöt ovat kaupungin laita-alueilla sijaitsevia kerrostalovaltaisia asuntoalueita, jotka on suunniteltu, toteutettu ja markkinoitu lähiöaatteen erilaisina sovellutuksina (Ympäristöministeriö 1999, 6).

Lähiöaate kulkeutui Suomeen amerikkalaisten, brittiläisten ja ruotsalaisten vaikutteiden saattelemana. Teknillisen korkeakoulun asemakaavaopin professori Otto-Iivari Meurman vaikutti keskeisesti 1940-luvulta lähtien suomalaisen lähiömallin muodostumiseen. Meurmanin lähiöopin mukainen hajakeskitetty kaupunki koostui keskustasta ja asumakunnista, joita erottivat toisistaan viheralueet. Asumakunnat jakautuivat asumalähiöihin, jotka edelleen jakautuivat asumasoluihin. Asumakunnan alueella työ, palvelut ja asunnot sijaitsivat funktionalismin periaatteita noudattaen erillisillä alueillaan kävelymatkan etäisyydellä toisistaan. Sopivaksi asukasmääräksi asumalähiöön kaavailtiin noin 6 000 asukasta. Asumalähiöitä suunniteltiin toisen maailmansodan jälkeen moniin suomalaisiin kaupunkeihin. (Meurman 1982, 77–83; Hurme 1991, 78–80, 89–95).

Meurmanin lähiöteorian mukainen asuinalue olisi toteutuessaan voinut olla varsin ekologinen. Myös brittiläisen Ebenezer Howardin puutarhakaupunkimallia on jälkeempään pidetty ekologisesti toimivana mallina (Rådberg 1993). Teoriat ja suunnitelmat ovat kuitenkin toista kuin rakentamisen todellisuus. Kuten Hurme (mt.) huomauttaa, hyvää tarkoittaneelle arkkitehtuuriteorialle on usein käynyt huonosti toteutusvaiheessa. Mäenpää (1970, 7–15) lienee oikeassa todetessaan, että hajakeskityspeeriaate on kaupunkisuunnittelussa kaikkialla ymmärretty väärin. Hajakeskityksen sijaan on toteutettu kaupunkitoimintojen hajasijoittamista. Asumalähiöt on pääsääntöisesti rakennettu irrallisiksi alueiksi ilman monipuolista keskustaa ja työpaikka-alueita. Näin eurooppalaisen kaupungin rakenne on hajonnut työntekoon, asumiseen ja virkistäytymiseen tarkoitettuihin alueisiin. (mt.)

Myös Joensuussa aloitettiin Rantakylän lähiön rakentaminen Pielisjoen varteen noin kolme kilometriä koilliseen ruutukaava-alueen reunalta. Kuvassa 7 kerrostalolähiön rakentamista ei ole vielä vuonna 1969 aloitettu mutta vuonna 1977 nähdään lähiö jo valmiina. Suomalaiselle kaupunkikehitykselle tyypillistä varsin voimakasta kaupungistumista kuvastaa hyvin Joensuun kaupungin asukasluvun kasvu kolmen vuosikymmen aikana 1940–1960-luvuilla. Joensuun kaupungissa oli asukkaita vuonna 1940 noin 5 150, vuonna 1950 noin 7 850 ja vuonna 1960 jo lähes 27 400 (Joensuun kaupunki 2008a).



Kuva 7. Joensuun kaupunkimorfologiset kehitysvaiheet vuosina 1957, 1969, 1977, 1983, 1994 ja 2003 (Lähteet: Joensuun kaupunki, Tekninen virasto, Joensuun opaskartat. Kartografia Sini Tainio ja Mervi J. Hiltunen)

Funktionalismin periaatteista tehokkuus ja rationaalisuus toteutuivat lähiöiden teollisessa rakentamisessa. Sosiaaliset tavoitteet, tasa-arvo, eettinen vastuu ja kaupunkikulttuuriset näkökohdat, jotka olivat sysänneet funktionalismin liikkeelle, saivat väistyä (Aura 1982, 136; Lievonen 1988, 38–39). Asuntojen ja kerrostalojen suunnittelu sidottiin tyyppiratkaisuihin, ja elementtirakentamisessa nosturiratojen sijoittelu ohjasi asemakaavoitusta ja korttelirakennetta (Hankonen 1994, 181–183, 194–197). Lähiörakentaminen oli voimakkaasti sidoksissa tehokkuuden vaatimukseen rakentamisessa, elinkeinoelämässä ja liikenteessä, ja kaupunkien rakentumista ohjasivat ensisijaisesti liiketaloudelliset arvot ja kasvava autoistuminen. Näkökulma kaupunkirakentamiseen oli Eräsaaren (1995) mukaan miesvaltainen, ja naisten rooli suomalaisen rakennetun ympäristön muokkaamisessa jäi marginaaliseksi. Kaupunkien kasvun ja lähiöiden rakentamisen myötä liikkuminen ja pitkät etäisyydet kodin, työpaikan ja palvelujen välillä muodostuivat lähiöasukkaille päivittäisen elämän rytmiä määrääviksi tekijöiksi. Varallisuuden ja autokannan kasvun seurauksena matkoja kaupungin sisällä alettiin julkisen liikenteen sijaan tehdä yhä useammin omalla autolla. Useimpia suomalaisia kaupunkeja voidaan edelleen luonnehtia lähiöiden ja autojen kaupungiksi, jolla viitataan spatiaalisesti ja toiminnallisesti nykyisen kaltaiseen, hajautuneeseen kaupunkirakenteeseen.

6.1.3 Kasvava kaupunkiseutu

Hajautuva kaupunki lähiöineen ja alakeskuksineen alkoi paikoitellen saavuttaa maantieteelliset rajansa, mistä oli seurauksena asutuksen leviäminen ja taajamien kehittyminen kaupunkia ympäröivien naapurikuntien puolelle. Kasvavan kaupunkiseudun ja laajenevien työssäkäyntialueiden tarpeisiin oli rakennettava uusia väyliä. Tähän mennessä kaupunkiliikenteen pääväylät oli rakennettu säteittäin ydinkeskustasta lähiöihin. Keskustaan johtavat vanhat maantieväylät puolestaan palvelivat kaupungin ja ympäryskuntien välistä työmatka- ja asiointiliikennettä ja samalla myös kaupunkien ohikulkuliikennettä. Kaupunkialueen tie- ja katuverkko ei enää vastannut ruuhkautuvan keskustaliikenteen tarpeisiin, ja niinpä 1960-luvun lopulla alettiin suunnitella kaupunkien ohikulkuteitä usein kehämäiseen muotoon keskustan ympärille. (Pakarinen 2004.) 1980-luvulle tultaessa myös Joensuun keskustan pohjoispuolitse oli rakennettu ohitustie ja Pekkalan maantiesilta Pielisjoen yli (kuva 7).

Ohitustiet mitoitettiin kasvavien liikennemäärien maksimitarpeelle, ja säteittäisiä väyliä risteäville liittymille tarvittiin usein valtavat määrät maa-alueita. Turvallisuussyistä moottoritieväylät eristettiin täysin muulta maankäytöltä, ja ainoat saavutettavuuden näkökulmasta edulliset paikat muodostuivat väylien risteyskohtiin. Liittymäalueiden edullinen tonttima ja suuret potentiaaliset asiakasvirrat alkoivat pian kiinnostaa kaupallisia toimijoita, ja näin alkoi kaupan suuryksiköiden massiivinen rakentaminen kaupunkikeskustojen ulkopuolelle. (Pakarinen 2004.) Kaupan suuryksiköiden rakentaminen hajautti kaupunkirakennetta edelleen, ja kaupan keskittymisen seurauksena erityisesti asuinalueiden sisällä olevien ostoskeskusten palvelut alkoivat supistua. Automarket-tyyppinen palvelurakenne on lisännyt liikkumisen tarvetta ja asukkaiden riippuvuutta yksityisautoista.

Joensuun kaupungin kasvu oli 1990-luvun alkupuolella käytännössä ylittämässä kaupunginrajan pohjoisessa ja lähenemässä rajaa lännessä Naljakan ja Marjalan kaupunginosien kasvun myötä (kuva 7). Vuonna 1995 Joensuun kaupungin asukasluku oli ylittänyt 50 000 asukkaan rajan (Joensuun kaupunki 2008a). Kaupunkirakenne ei enää viimeisen kymmenen vuoden aikana ole laajentunut. Sen sijaan kaupungin rakenteessa on tapahtunut tiivistymistä ja täydentymistä. Esimerkkejä täydennys-, lisä- ja korjausrakentamisesta ovat vuosina 1994–1999 toteutettu Rantakylän lähiön peruskorjaus (Hiltunen 2000), meneillään oleva keskustauudistus sekä suunnitteilla ja rakenteilla oleva Penttilän vanhan teollisuusalueen (Hiltunen 1996, 1997) muuttaminen asuinalueeksi ruutukaavan tuntumassa (Lampinen ym. 2003, 24–27).

Kuvan 7 karttaesitykset ovat relatiivisia, kaupungin maantieteellisiin rajoihin rajattuja kuvauksia kaupungin sisäisestä kasvusta ja kehityksestä. Seudullisen kaupunkikehityksen kuvaaminen antaisi varsin erilaisen käsityksen kaupungin kasvusta. Vaikka Joensuun kaupunki ei enää 1990-luvun jälkeen ole kasvanut rajojensa sisäpuolella, ovat naapurikuntien taajamarakenteet kasvaneet kiinni kaupungin rajan tuntumaan. Lisäksi kaupunkiseudun kasvuun ovat merkittävästi vaikuttaneet kuntaliitokset. Vuoden 2005 alussa Kiihtelysvaaran ja Tuupovaaran kunnat liittyivät osaksi Joensuun kaupunkia. Kuntaliitosten myötä Joensuun pinta-ala lähes kymmenkertaistui ja väkiluku nousi lähes 58 000 asukkaaseen. Vuoden 2009 alusta lukien Joensuun kaupunki laajenee edelleen, kun Enon ja Pyhäselän kunnat liittyvät Joensuuhun. Tämä merkitsee noin 72 000 asukkaan keskuskaupungin syntymistä yhteensä noin 110 000 asukkaan kaupunkiseudulle. (Joensuun kaupunki 2008b.)

6.1.4 Verkostoituva kaupunki

Kaupunkiseutujen kasvusta ja hajautumisesta on muodostunut hallitseva yhdyskuntajärjestelmän kehityspiirre. Ilmiöstä alettiin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa käyttää nimitystä seutuistuminen, joka viittaa paikallistasolla kaupunkiseutujen sisäiseen hajautumiseen mutta toisaalta valtakunnantasolla tapahtuvaan keskittymiskehitykseen, alueellisten kasvukeskusten ja suurten kaupunkiseutujen kasvuun (Vartiainen 2006). Yhdyskuntasuunnittelun näkökulmasta muotoutuva tietoteollisen yhteiskunnan yhdyskuntamalli on pahimmillaan saamassa amebamaisen muodon, joka levittäytyy osakeskuksineen ja asutusjonoineen päätieverkkoja pitkin yhä kauemmas keskustasta synnyttäen kasvavaa liikennetarvetta. (Vartiainen 1991.)

On ilmeistä, että urbaanin alueen segmentoituminen kaupunkimoottoriteiden rajaamiin ”kortteleihin” tulee olemaan kaupungin kasvua hallitseva periaate jatkossa. Kaupunkimoottoriteistä on muodostunut kaupunkirakenteeseen uusi väyläkatteisuus, joka houkuttelee läheisyyteensä ja risteyksiinsä urbaaneja toimintoja, kaupan ohella teollisuus- ja toimistorakentamista, vapaa-ajan ja viihteen keskuksia ja jopa uusia asuinalueita. Kaupunkeihin on muodostunut uusia keskuksia ja solmukohtia kaupunkimoottoriteiden läheisyyteen. Ohitus- ja moottoriteiden verkko on toisaalta osa alueellista moottoritiestöä mutta toisaalta ne alkavat olla moottoriajoneuvoliikenteen näkökulmasta myös osa kaupungin (mega)katuverkkoa. (Pakarinen 2004.)

Verkostoituva kaupunki avautuu edellä ennen kaikkea autokaupunkina, jossa toiminnot keskittyvät suuriin yksiköihin moottoriteiden risteyksiin. Autottoman, ekologisesti liikkuvan kaupunkilaisen näkökulmasta laajalle levinnyt kaupunki megakatuverkkoineen vaikuttaa varsin hankalalta kehitysnäkymältä. Tämän tutkimuksen seuraavassa osassa keskitytään tarkastelemaan sitä, millaisena avautuu suomalainen keskisuuri kaupunki ekologiseen elämäntapaan ja liikkumiseen pyrkivän yksilön näkökulmasta. Verkostonäkökulman ja kaupungin tarkastelun mittakaava tuodaan kartografiselta tasolta lähelle arkea ja kokemuksellista kaupunkitilaa.

V
KAUPUNKI ARJEN YMPÄRISTÖNÄ

7 ARJEN, ELÄMÄNTAVAN JA LIIKKUMISEN TUTKIMUS

Edellä tarkasteltiin suomalaista kaupunkiympäristöä teoreettisella tasolla kaupunkisuunnittelun kohteena ja kartografisella tasolla kaupungin kasvun ja kehitysvaiheiden kautta. Seuraavaksi keskitytään tarkastelemaan kaupunkia arjen ympäristönä yksilön näkökulmasta. Kaupunkiympäristö avautuu havaittuna, koettuna ja elettyinä kaupunkitilana, jota käytetään ja tuotetaan arjen toiminnoissa. Tässä tutkimuksessa ollaan erityisesti kiinnostuneita yksilöiden liikkumisesta kaupunkiympäristössä ja teoreettisella tasolla tukeudutaan aikamaantieteen ja elämäntavan tutkimustraditioihin. Kiinnostava ja kokoava tutkimusnäkökulma tarjoutuu arkielämän ympäristöpolitiikkana tunnetuksi tulleen uuden tutkimusavauksen suunnasta.

7.1 Yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus ja arkielämän tutkimus

Yhteiskuntatieteellisessä ympäristökeskustelussa on Suomessa viime vuosina viritelty pohdintaa siitä, että yhteiskunnallinen (suuri) ympäristöpolitiikka tarvitsee rinnalleen arjen (pien-tä) ympäristöpolitiikkaa (Massa & Ahonen 2006; Massa & Haverinen 2001). Arkielämän ympäristöpolitiikka on nähty uutena tutkimusnäkökulmana, jossa painottuu ihmisen toiminta ja arjen näkökulma suhteessa ympäristöasioihin. Keskeistä tutkimusnäkökulmassa on elämäntapojen tutkiminen mutta yksilön toimintojen ohella myös yhteiskunnan toimintojen tutkiminen on merkityksellistä, sillä erilaiset rakenteet vaikuttavat yksilön käyttäytymiseen ja muokkaavat elämäntapoja. Tutkimussuuntauksen haasteena on saada tietoa yksilöiden ja yhteisöjen luontosuhteesta, suhtautumisesta ympäristökysymyksiin, kansalaisten ekologisesta minäkuvasta ja ympäristöpolitiikan kulttuurisista edellytyksistä. (Massa & Ahonen 2006, 9.)

Arkielämän ympäristöpolitiikka tutkimusnäkökulmana liittyy yhteiskuntatieteellisen ympäristötutkimuksen, erityisesti ympäristöpolitiikan tutkimuksen perinteeseen mutta se liittyy myös elämäntapa- ja elämäkertatutkimuksen perinteeseen, johon se tuo uuden, ympäristökeskeisen näkökulman. Arjen ja ympäristön suhde on näkökulmana yhä enenevässä määrin myös kulutustutkimuksessa (Helle & Jokinen 2007). Arjen ympäristöpolitiikan tutkimuksen tavoitteena on tuoda tavallisten ihmisten kokemukset sekä hiljaisen tiedon, elämäntapojen ja kulttuuristen muutosten näkökulmat ympäristöpolitiikkaan. Tutkijoiden mielestä tätä kautta on mahdollista löytää ehkäpä ainoa pitävä perusta nykyistä kestävämmälle kulttuurille. Arki-

sen ja pienen ympäristöpolitiikan merkitystä ei pidä kuitenkaan liioitella, vaan tarvitaan sekä pienen että suuren ympäristöpolitiikan vuorovaikutusta. (Massa & Ahonen 2006, 11–14.) Esimerkiksi vihreää kuluttamista ei tulisi tarkastella ensisijaisesti ympäristövastuullisen kuluttajan valintoina, vaan osana erilaisia vallan verkostoja. Käsitys individuaalista kuningaskuluttajasta johtaa vähättelemään arkielämän toiminnan historiallisia, poliittisia, sosiaalisia ja myös fyysiseen ympäristöön liittyviä ehtoja ja rajoitteita. (Eräranta & Moisander 2006, 27–29.)

Elämäntapa-käsitteen tärkeitä aineksia ovat arkielämän kuvaus sekä se, miten arkielämä hahmottuu tietynlaiseksi kokonaisuudeksi ja miten tämä kokonaisuus liittyy yhteiskunnan rakenteisiin ja muutoksiin (Allardt 1983, 86–87; Mesimäki 2006, 89). Arkielämän ympäristöpolitiikkana esiin nostettu tutkimussuuntaus on uusi, mielenkiintoinen avaus tähän suuntaan mutta vaatii kriittisen arvion mukaan vielä teoreettista ja käsitteellistä rajaamista. Myös kansainvälisen keskustelun liittäminen osaksi tutkimusalaa on jäänyt toistaiseksi vähälle huomiolle. (Helle & Jokinen 2007.) Tätä puutetta korjaamaan soveltuisi mahdollisesti ekologisen modernisaation teorian tiimoilta käyty keskustelu kuluttajista aktiivisina toimijoina (Spaargaren 2000, 2003; Spaargaren & Vliet 2000).

7.2 Aika-tila ja paikka – Ihmisen arkinen päiväpiiri

Arjen, elämäntavan ja liikkumisen tutkimus kiinnittyy ihmisen arkisen päivänpiirin tutkimiseen. Maantieteen käsittein yksilön arjen voidaan katsoa muodostuvan paikkoihin kiinnittymisestä ja liikkumisesta aika-tilassa, paikkojen välillä. Seuraavassa tarkastellaan aika-tilan, paikan ja liikkumisen käsitteitä, jotka kaikki ovat keskeisiä käsitteitä aikamaantieteen tutkimustraditiossa, johon paneudutaan jäljempänä.

7.2.1 Aika-tila

Ihmismaantieteessä ajan käsitteellä nähdään olevan kaksi ulottuvuutta. Yhtäältä ajalla on fyysinen, mitattavissa oleva temporaalinen ulottuvuus, jolloin aikaa käytetään mittaamaan muutosta tietyn ajanjakson aikana. Toisaalta ajalla on sosiaalinen ja yhteiskunnallinen ulottuvuutensa, jolloin ajan kulumiseen ja muutokseen liitetään sisällöllisyys ja prosessinomai-

suus. Maantieteessä ajan käsitteeseen liittyy aina myös tilan käsite, eikä aikaa voida tutkia erillään tilasta. Maantieteessä ollaan kiinnostuneita siitä lokaatiosta, paikasta tai sijainnista, jossa ilmiöt ja niihin liittyvät muutokset tapahtuvat. (Taylor 2003, 151–152.) Aika-tilan käsite (time-space) on syntynyt kuvaamaan juuri tätä ajan ja tilan kiinteää suhdetta. Aika-tila voidaan hahmottaa globaalina, glokaalina tai lokaalina paikkojen, verkostojen ja virtojen ulottuvuutena. Aika-tila jäsentyy tässä tutkimuksessa yhtäältä yhteiskunnallisena, länsimaisen modernisaatioprosessin tarkasteluna suomalaisen kaupunkisuunnittelun ja kaupunkiympäristön kontekstissa. Toisaalta aika-tila saa merkityksen hyvin paikallisena tutkimuksellisenä kehikkona, jossa kiinnostuksen kohteena on yksilön liikkuminen ja hänen päivänpiirinsä. Arjen ja fyysisen liikkumisen näkökulmasta aika-tila on mielekästä ymmärtää yksilön päivänpiirinä, jossa arkielämä rakentuu. Tässä tutkimuksessa päivänpiirillä tarkoitetaan sitä tavallisen arkista elämää, joka muodostuu yksilölle merkityksellisistä paikoista ja liikkumisesta niiden välillä. Relationaalisen maantieteen näkökulmasta päivänpiiri ei ole riippuvainen etäisyyksistä, vaan ihmiselle merkitykselliset paikat voivat sijaita fyysisesti hyvinkin kaukana toisistaan, jopa etäämmällä kuin päivämatkan päässä. Päivänpiirin ajatellaan tässä kuitenkin ensisijaisesti liittyvän kaupunkielämään ja päivittäiseen liikkumiseen kaupunkiseudulla.

7.2.2 Paikka

Yhtä lailla kuin aikaa myös tilaa voidaan tarkastella sekä fyysisenä, geometrisenä tilana että sosiaalisena, sisällöllisenä tilana eli paikkana. Tässä tutkimuksessa paikan käsite liittyy kaupunkitilaan ja liikkumiseen. Ymmärtääksemme liikkumisen merkitystä yksilötasolla ja sen seurauksia laajemmin yhteiskunnallisesti, on tutkittava myös paikallaan pysymisen merkitystä, yksilön paikallisia sidoksia ja paikkoihin sidottua pysyvyyttä elämässä. Ihmisen mahdollisuus liikkua ja toisaalta ankkuroituminen tiettyihin paikkoihin muodostavat hyvinvoinnin kaksi perustavanlaatuaista ehtoa (Vilhelmson 2002, 2). Ihmiset palaavat mielellään samaan tiettyyn paikkaan tietyn ajan kuluttua, esimerkiksi kotiin iltaisin (mt, 24) tai vapaa-ajan asunnolle viikonloppuisin. Paikkoihin ollaan kiintyneitä. Toisaalta yksilön suhde paikkaan voi olla vapaaehtoisuuden sijaan velvollisuuteen sidottua. Työpaikka on työssäkäyvälle aikuisväestölle varmasti merkittävin tällainen velvollisuuteen liittyvä paikka, ja sen sitovuuden seurauksena muitakin paikkoja, kuten lasten päivähoitopaikka sekä kauppa- ja asiointipaikat, liittyvät osaksi arkisen liikkumisen verkostoja. Opiskelijalle opinahjo muodostuu arkielämän

kulkua rytmittäväksi paikaksi. Työttömälle vapaaehtoistyön tai kansalaistoiminnan paikat tai avoimet julkiset tilat, kuten kirjastot, voivat merkitä kiinnekohtaa kodin ulkopuolella. Myös koululaiselle päivänpiiri muodostuu usein tietyistä paikoista: kodista, koulusta, iltapäiväkerhosta, leikkipuistoista ja harrastuspaikoista. Merkitykselliset paikat kaupunkiympäristössä ovat usein harrastuksiin ja vapaa-aikaan liittyviä. Kirjastot, konserttitalit, ulko- ja sisäliikuntatilat, kauppakeskukset, ravintolat, kahvilat, kävelykadut, torit ja puistot ovat esimerkkejä kulttuurisista paikoista, jotka koetaan mielekkäiksi kaupunkielämän keitaiksi.

Ihmismaantieteessä paikan käsitteeseen liitetään pääasiassa kolme eri merkitystä. Ensinnäkin paikka on tietty piste tai sijainti maapallon pinnalla (place as location). Toisekseen paikka on humanistisen maantieteen näkökulmasta subjektiivinen tai yhteisesti jaettu kokemuksellinen tila, johon liittyy tunteita, merkityksiä ja muistoja (a sense of place). Kolmanneksi paikka on puitteet (setting) ja mittakaava (scale) ihmisen jokapäiväisen elämän toiminnoille ja vuorovaikutukselle (place as locale). (Agnew 1987; Castree 2003, 167.) Brittimaantieteilijä Noel Castree (2003) on jäsentänyt uudelleen paikka-käsitteen perinteisiä maantieteellisiä merkityksiä viimeaikaisen maailmanlaajuisen kehityksen, globalisaation valossa. Aikaisemmin paikka oli ymmärrettävää mieltää pisteinä mosaiikkimaisessa, erillisten paikkojen muodostamassa tilassa. Nykyisessä vuorovaikutuksen ja riippuvuussuhteiden maailmassa paikan metaforiksi soveltuvat paremmin kytkentäkohta (switching point) laajemmassa globaalissa systeemissä ja solmukohta (node) translokaalissa verkostossa. (mt.) Tässä tutkimuksessa, jossa tutkitaan yksilön elämäntapaa, arkea ja liikkumista kaupunkiympäristössä, paikka määrittyy osaksi liikkumisen aika-tilaa, solmukohdaksi, jossa pysähdytään hetkeksi tai pysytään paikallaan pitemmän aikaa. Laajemmassa mittakaavassa paikka ymmärretään ihmisen elinympäristöksi, päivänpiirin muodostamaksi paikaksi, osaksi kaupunkitilaa (place as locale). Paikkaan liittyy myös subjektiivinen tai kollektiivinen kokemuksellisuus, jolloin paikasta muodostuu osa havaittua ja elettyä kaupunkitilaa.

7.2.3 Liikkuminen

Ihminen on kehityshistoriansa aikana pyrkinyt liikkumaan aina vain enemmän, kauemmas ja yhä nopeammin. Myös nykyisessä globalisoituvassa maailmassa ihmisten liikkuminen ja tavaroiden kuljettaminen lisääntyvät jatkuvasti kiihtyvällä vauhdilla. Länsimaissa agraariyh-

teiskunnan aikana asuminen ja työ sijaitsivat maaseudulla useimmiten samassa pihapiirissä. Kaupungit olivat mittakaavaltaan pieniä ja välimatkat lyhyitä. Modernismin, teollistumisen ja kaupungistumisen myötä yhdyskuntien suunnittelu alkoi perustua toimintojen eriyttämiseen; asuminen, teollisuus, palvelut ja virkistys sijoitettiin funktionalismin ihanteiden mukaisesti erilleen toisistaan. Samalla syntyi päivittäinen tarve liikkua kodin, työpaikan, palvelujen ja harrastusten välillä. Autoistumisen seurauksena välimatkojen pituus menetti merkitystään ja myös pitkät työmatkat maaseudun ja kaupunkien välillä yleistyivät.

Fyysinen ja virtuaalinen liikkuminen globaalitasolla on viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana kasvanut valtavasti. Nykyistä elämänmuotoamme leimaa tarve liikkua jopa siinä määrin, että brittiläinen sosiologi John Urry (2000) peräänkuuluttaa mobiliteetti-käsitteen ottamista nykyisen sosiologisen ja yhteiskuntatieteellisen keskustelun ja analyysin keskiöön, aikaisemman society-käsitteen sijaan. Hän jakaa mobiliteetin fyysisen (corporeal) liikkumisen ohella tavaroiden (objects) liikkumiseen, kuvitteelliseen (imaginative) liikkumiseen ja virtuaaliseen (virtual) liikkumiseen. Kuvitteellinen liikkuminen (matkustaminen) vie meidät median välittämän kuvan ja äänen avulla erilaisten tapahtumien keskelle, vaikka emme fyysisesti liiku mihinkään. Mielikuvitusmatkojamme voivat inspiroida myös aistimukset, muistot, unet ja taide. Virtuaalisessa kybertilassa (cyberspace) liikkuminen tapahtuu hetkessä. Tietokoneiden avulla luodussa globaalissa virtuaalimaailmassa aikaa lasketaan nanosekunneissa ja näennäisesti on mahdollista olla useammassa paikassa samaan aikaan. Ajan käsittämätön nopeus ja hetkellisyys kybertilassa muuttaa myös lineaarista, kelloon sidottua aikakäsitystämme. Hetkellinen aika (instantaneous time) murtaa eroja päivän ja yön, kodin ja työn, vapaa-ajan ja työajan välillä. (mt. 49–76, 126–130.)

Jos kohta liikkuminen virtuaalimaailmassa on vapaata monessa mielessä, sitovat yksilön liikkumista konkreettisessa todellisuudessa monet rajoittavat tekijät. Fyysistä liikkumista rajoittavat yksilöiden omaamat fyysiset, taloudelliset, sosiaaliset ja henkiset resurssit. Fyysinen liikkuminen on myös yhä edelleen sidottu lineaariseen aikaan. Vuorokaudessa on 24 tuntia, ja ihmisillä arkielämä rytmittyy yleensä näiden tuntien mukaan. Fysiologiset perustarpeet, kuten nukkuminen ja syöminen, vievät välttämättä osan ajasta. Muu käytössä oleva aika jakautuu useimmilla aktiivi-ikäisillä työn, liikkumisen ja vapaa-ajan kesken. Työ on tässä yh-

teydessä ymmärrettävä laajasti; se voi olla paitsi ansiotyötä myös muuta tekemistä vapaa-ajan ulkopuolella, kuten opiskelua, vapaaehtoistyötä, kotitöitä tai lastenhoitoa.

Fyysinen liikkuminen on ajan ohella sidottu ympäröivään tilaan ja se voidaankin käsittää paikkoina, verkostoina ja virtoina aika-tilassa. Spatiaalisina metaforina verkosto ja virta kuvaavat hyvin liikkumisen eri ulottuvuuksia. Castells (1996, 470–471) määrittelee verkoston avoimeksi, solmuista ja niiden yhteyksistä koostuvaksi muodostelmaksi. Uudet teknologiset saavutukset laajentavat verkostoja, lisäävät virtoja ja ylittävät rajoja. Samaan aikaan teknologiset innovaatiot tiivistävät ja kutistavat aika-tilaa yksilön näkökulmasta. Uusi teknologia kuljettaa ihmisiä, tietoa ja tavaroita yhä kiihtyvällä vauhdilla paikkojen välillä. Näistä virroista syntyy monitahoisia ja pysyviä verkostoja yksilöiden, asioiden ja organisaatioiden välille. (Urry 2000, 33–36.)

Virtuaalisen liikkumisen lisääntyessä nousee esiin kysymys siitä, miten ihmisten arkielämä muuttuu, kun yhä useammat arjen aktiviteetit perustuvat tieto- ja viestintäteknologiaan. Yleisesti uskotaan, että virtuaalinen liikkuminen vähentää fyysistä liikkumista. Uuden teknologian avulla ihmiset voivat esimerkiksi tehdä etätöitä, ostaa verkko-ostoksia sekä hoitaa postia ja pankkiasioita kotoa käsin omalta päätteeltään. Periaatteessa tällä olisi vaikutusta siihen toimintojen maantieteelliseen jakautumiseen, joka on kehittynyt teollistumisen aikakautena, ja liikkumisen tarve, muun muassa asiointi- ja työmatkat voisivat siten vähentyä. (Thulin 2002, 2.) Tutkimusten mukaan esimerkiksi etätö ei kuitenkaan vähennä liikkumista merkittävästi, sillä työpaikalla saatetaan käydä kaikesta huolimatta lähes päivittäin ja tekemättömät työmatkat korvautuvat asiointi- ja vierailumatkoilla. Kaiken kaikkiaan etätöön on arvioitu jäävän melko marginaaliseksi osaksi työkuultuuria (Wiik ym. 2004, 36–37.) On myös keskusteltu siitä, että liikkuminen päinvastoin lisääntyy virtuaali-aikakaudella, koska informaatio- ja kommunikaatioteknologian kasvava käyttö lisää ihmisten välistä kanssakäymistä ja johtaa edelleen lisääntyvään fyysiseen liikkumiseen (Thulin 2002, 2). Yleistäen virtuaalinen liikkuminen ei mitään ilmeisimmin tule korvaamaan fyysistä liikkumista, päinvastoin ”surffailu netissä” voi jopa lisätä matkustushaluja, esimerkiksi lomamatkailua (Matala 2004, 193).

7.3 Arkielämän aikamaantieteellinen tutkimus

Tämän tutkimuksen pääasiallinen kysymyksenasettelu, ihmisten arki ja liikkuminen urbaanissa ympäristössä, on tuttu tutkimuskohde ihmismaantieteessä. Aikamaantieteen tutkimustraditio on tunnetuimpia ihmisen arkielämän rakenteita analysoiva maantieteellinen tutkimusnäkökulma ja -menetelmä (Lehtola 2001, 41). Aikamaantieteellinen metodi on nykyisin selkeästi ankkuroitunut ihmismaantieteeseen osaksi behavioraalista maantiedettä, joka tutkii ihmisen spatiaalista, tilaan liittyvää käyttäytymistä. Aikamaantiede syntyi Ruotsissa 1970-luvun alussa. Torsten Hägerstrandia voidaan itseoikeutetusti pitää aikamaantieteen isänä ja Lundin yliopiston kulttuurimaantieteen laitosta aikamaantieteen kehtona (Lenntorp ym. 2004). Hägerstrandin (1982) mukaan elämme kahdessa maailmassa, yhtäältä konkreettisuuden maailmassa ja toisaalta merkitysten maailmassa. Nämä kaksi maailmaa ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään. Aikamaantiede keskittyy tutkimaan konkreettista, kehollista maailmaa eli sitä, miten merkitysten maailma konkretisoituu havainnoitavassa, näkyvässä aika-tilassa.

Hägerstrandin oma tieteellinen tuotanto on mittava (ks. Lenntorp 2004a; Carlestam & Sollbe 1991) mutta aikamaantieteellinen tutkimusnäkökulma on innoittanut vuosikymmenten saatossa myös lukuisia muita tutkijoita kehittämään aikamaantieteellistä ajattelua ja käsitteistöä. Ruotsalaisten maantieteilijöiden ohella muun muassa brittiläiset kulttuurimaantieteilijät Allan Pred, Nigel Thrift ja Anne Buttimer ovat olleet kiinnostuneita aikamaantieteen soveltamisesta ja teoretisoinnista. Uusimpana ilmiönä on paikkatiedon (geographical information system) menetelmien käyttöönotto aikamaantieteellisen tutkimuksen tukena (esim. Kwan 2004).

Aikamaantieteellinen lähestymistapa on saavuttanut vahvaa jalansijaa yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen saralla. Jokapäiväisen elämän ja arjen kytkennät yhteiskunnallisten rakenteiden ja muutosten tutkimukseen ovat tuottaneet monia mielenkiintoisia tutkimusavauksia. Esimerkiksi Per-Olof Hallin (1993) on tutkinut kotitalouksien sopeutumista energiatalouden muutoksiin. Tora Friberg (1993) on tarkastellut naisten arkea ja elämänmuotoja analysoimalla työelämään, kotitaloustöihin, perheeseen ja vapaa-aikaan liittyvän ajankäytön yhteensovittamista. Ilkka Lehtola (1995, 2001) on niitä harvoja suomalaisia maantieteilijöitä, jotka ovat tarttuneet tutkimustyössään aikamaantieteelliseen lähestymistapaan. Hän on tutkinut syrjäi-

sellä maaseudulla asuvien, erilaisissa elämänvaiheissa olevien perheiden ja yksilöiden arkea palveluyhteiskunnan muuttuessa. Kimmo Kainulainen (1995) on puolestaan tutkinut sukupuolten välisen työmatkaliikkuvuuden yhteiskunnallisia ehtoja. Karin Tillberg (2001) on tarkastellut lapsiperheiden vapaa-ajan käyttöä ja päivittäisiä vapaa-ajan matkoja autoistuneessa yhteiskunnassa. Anne-Cathrine Åquist (1992) on pohtinut yleisesti aikamaantieteen yhteiskuntateoreettisia kytkentöjä. Åquistin (1992, 36) mukaan aikamaantieteellisen lähestymistavan voidaan sanoa nykyisin etsivän vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin: Mikä rajoittaa yksilön mahdollisuuksia toteuttaa arkisia projekteja, mikä tekee osasta toimintavaihtoehtoja mahdollisia ja toisista mahdottomia? Mitkä tekijät ohjaavat yksilön ajankäyttöä ja määrittelevät aika-tilan käyttöä? Mitä vaikutuksia ja seurauksia on sillä, että ilmiöt aika-tilassa esiintyvät rinnakkaisina ja samanaikaisina?

7.3.1 Aikamaantieteen tutkimustraditio ja ontologia

Aikamaantieteellä on juuret syvällä maantieteen aatehistoriassa. Aikamaantieteellinen ajattelu sai inspiraationsa aluemaantieteestä, siitä, että erilaiset ilmiöt esiintyvät samanaikaisesti tietyllä alueella, aikamaantieteestä puhuttaessa tietyssä aika-tila-ympäristössä. Hägerstrand kuitenkin kritisoi 1940- ja 1950-luvuilla harjoitettua aluemaantiedettä pelkästään kuvailevaksi tutkimustavaksi, josta puuttui syvällisempi ilmiöiden yhdistämisen ja ymmärtämisen perspektiivi. (Åquist 1992, 18–19.) Tuolloin elettiin positivismin aikakautta, jolloin keskityttiin havainnoimaan ja mittaamaan ilmiöitä tutkijan roolin ollessa ulkopuolinen tarkkailija. Tieto oli objektiivista, teorioihin ja lainalaisuuksiin perustuvaa, ilmiöitä ja asioita selittävää. Maantieteessä syntyivät erilaiset alueelliset ja spatiaaliset mallit, kuten kaupunkien kasvumallit ja teollisuuden sijaintimallit. Kvantitatiivisen ja positivistisen ajattelun vastapainoksi heräsivät humanistiset arvot niin länsimaisessa tieteellisessä ajattelussa kuin yhteiskunnallisessa elämässä yleensäkin. Tutkimuskohteita ei enää haluttu ainoastaan tarkkailla, vaan myös ymmärtää hermeneuttisesti. Yksilökeskeisyys, subjektiivisten merkitysten ja kokemusmaailman korostaminen ja ajatus ihmisen aktiivisesta roolista todellisuutensa tuottajana (eksistentiaalisismi ja fenomenologia) olivat humanistiselle tutkimussuuntaukselle keskeisiä lähtökohtia. Humanistinen metodologia on sittemmin kehittynyt kohti yhteiskunnallisempaa otetta tunnistamalla selittämisen arvon ymmärtämisen rinnalla. (Häkli 1999, 50–55, 67–71).

Aikamaantieteen ontologiaa eli käsitystä siitä, mitä on olemassa, millainen maailma on ja mikä on todellisuuden perusrakenne, on kuvattu vertauskuvallisesti dioraaman ja partituurin avulla. Dioraama-metaforan taustalla on kertomus Pohjoismaiden museoon pystytettävän käyttöesineiden näyttelyn järjestelyistä 1900-luvun alussa. Näyttelystä oli kaksi ideaa; osa museon väestä halusi rakentaa näyttelyesineistä dioraaman, eli asettaa esineet kunkin aikakauden luonnollisiin ympäristöihin ja interiööreihin, kuten keittiöön tai pihapiiriin. Näin näyttely antaisi kävijälle mielenkiintoisen kokonaiskuvan kustakin esineestä, sen historiasta ja siitä ympäristöstä, mihin esineet kuuluivat. Toiset halusivat asettaa näyttelyesineet esille siten, että kustakin esineestä syntyisi sen kehitystä kuvaava kaari; kulhot yhteen tilaan, haravat toiseen tilaan jne. Darwinin evoluutioteorialla oli vielä tuolloin tärkeä merkitys, ja näyttely pystytettiin lopulta kehityskaari-idean mukaisesti. Aikamaantieteen ontologiaa, käsitystä todellisuudesta kuvaa hyvin dioraama, jossa asiat (tapahtumat) ovat eri tilanteissa järjestyneet suhteessa toisiinsa. (Hägerstrand 1982, 183–184; Åquist 1992, 19–20.) Toinen läheinen analogia aikamaantieteen ontologialle on nuottikirjoitus ja moniäänisen sävellyksen partituuri. Sävelien kulku etenee ajassa ja tilassa, jossa jokainen muusikko soittaa oman instrumenttinsa nuottikirjoitusta. Välillä saatetaan soittaa yhtä yhteistä harmonista säveltä, toisinaan syntyy riitasointuja ja yhteentörmäyksiä. (Åquist 1992, 21.)

Eräs aikamaantieteen ontologiaa selventävä esimerkki on koulumaailmasta. Opettaja antoi ensimmäisen luokan oppilaille tehtäväksi assosoida sanoja. Opettaja kirjoitti taululle:

kuusi karhu hiiri

ja pyysi oppilaita ympyröimään ne kaksi sanaa, jotka kuuluivat yhteen. Eräs lapsista ympyröi kuusen ja karhun. Opettaja sanoi, että se oli väärin, sillä oppilaan tuli ympyröidä karhu ja hiiri, koska ne olivat molemmat eläimiä. Kotona tytär ihmetteli: ”Mutta isä, enhän tehnyt virhettä, asuvathan karhut metsässä? Niinhän lukee *Mors lille Olle* -kirjassa!”. Esimerkki kuvaa sitä, miten opimme ajattelemaan asioita sektoroituneesti, samankaltaisuuksina ja erilaisuuksina: eläimet kuuluvat yhteen ja puut yhteen lokeroon. Sen sijaan lapsella on luontainen kyky hahmottaa asioita tilannekohtaisesti. (Hägerstrand 1982, 182.) Hägerstrand on joskus sanonut aikamaantieteen olevan ”tilannetiedettä”. Maailma ymmärretään tilanteiden jatkumona, jossa edellinen tilanne vaikuttaa seuraavaan. Tilanteet, prosessit tapahtuvat fyysisessä todellisuudessa, joka on jatkuvassa muutosten tilassa ja jossa erilaiset ilmiöt (ihmiset, muut elolliset oliot, artefaktit ja luonto) kohtaavat. Tilanteita ja todellisuutta ei voida ajatella

projekteilla on kuvattu yksilöiden jokapäiväisten rutiinien verkostoa. Ajoittain yksittäisten ihmisten polut yhdistyvät kimpuiksi, välillä ne erkaantuvat jälleen erilleen yksittäisiksi poluiksi ja palaavat takaisin merkityksellisiin paikkoihin (asemiin), kuten kotiin, kouluun tai kauppaan. Yksilöiden poluista muodostuu verkkoja tai kudelmia aika-tilassa. (Åquist 1992, 22–23; Lehtola 1995, 52; 2001, 42.) Polun valintaan vaikuttavat monet eri tekijät, jotka ohjaavat ihmisen toimintaa. Tällaiset tekijät voivat liittyä esimerkiksi kaupungin fyysiseen tai sosiaaliseen ympäristöön tai henkilön subjektiiviseen maailmaan, johon kuuluvat muun muassa kokemukset, motivaatio ja elämäntapa. (Lehtola 1995, 60.)

Ihmiset tekevät suunnitelmia ja asettavat tavoitteita saavuttaakseen päämääränsä. Projekti kuvaa päämäärätietoista toimintaa aika-tila-jatkumossa. Toiminta sisältää tapahtumia, jotka useimmiten tehdään tietyssä järjestyksessä. Tapahtumat voivat olla useiden yksilöiden kohtaamisia, tai yksilö voi olla tapahtuman aikana tekemisissä välineiden ja materiaalien, esimerkiksi tietokoneen päätteiden kanssa. Projekti voi olla yksilön tai erilaisten kollektiivien, kuten yritysten tai valtion aikaansaama. Esimerkiksi yksilön opiskelu-aika voidaan ymmärtää kollektiivisena projektina. Auton valmistusprosessi tai vaikkapa ruoan laitto ja valmiin aterian syöminen ovat myös esimerkkejä projekteista. Projektin ja polun eroa selventää esimerkiksi, jossa projektina on tehdä kauppaostokset. Yksilö voi valita eri reittejä eli polkuja saavuttaakseen päämääränsä eli toteuttaakseen projektinsa. Projektit vaativat tilaa aika-tila-kehikossa. Ne vaativat toteutuakseen myös useiden yksilöiden rinnakkaisia aktiviteetteja. Aika-tila on rajallinen resurssi, josta eri projektien on kilpailtava. Kilpailu aiheuttaa sen, että joidenkin yksilöiden on odotettava oman projektinsa toteuttamista tai kokonaan luovuttava siitä. Arkipäivän toiminnassa projektit järjestyvät hierarkioiksi. Jotkut projektit dominoivat ja ovat tärkeämpiä kuin toiset. Ne saavat etuoikeuden kilpailussa. Monia projekteja ei koskaan aloiteta tai saateta päätökseen, koska niille ei löydy aikaa eikä tilaa. Tällaiset hylätyt projektit ovat yhtä mielenkiintoisia tutkimuskohteita kuin toteutuneetkin projektit, koska ne kertovat jotain mahdollisuuksien rajoista suhteessa tilaan ja rinnakkaisuusvaatimukseen. (Åquist 1992, 23).

Aikamaantieteellisesti ei ole niinkään mielenkiintoista kuvailla polkuja ja projekteja, vaan tutkia aika-tilassa tapahtuvan toiminnan mahdollisuuksia ja rajoitteita. Yksilöiden toimintaa ja liikkumista määrittävät erilaiset esteet ja rajoitteet. Rajoitteen lajin tunnistaminen ei ole

oleellista aikamaantieteellisessä tutkimuksessa, vaan tärkeämpää on tunnistaa, kuinka rajoitteet ohjaavat yksilöiden ja yhteisöjen toimintamahdollisuuksia (Lehtola 1995, 53). Aikamaantieteessä rajoitteet on ryhmitelty kolmeen luokkaan (Hägerstrand 1970; Lehtola 1995, 53; 2001, 42–43; Åquist 1992, 24; Kainulainen 1995, 61–62):

1) Kapasiteettirajoitteet (capability constraints) viittaavat ihmisen toimintamahdollisuuksien rajallisuuteen ja esteisiin, jotka rajoittavat ihmisten liikkumista ja ajankäyttöä. Esteet ovat biologisia, kuten säännöllisen unen ja ravinnon tarve, ja toisaalta ne ilmentävät jokapäiväisen liikkumisen ja saavutettavuuden rajoja. Esimerkiksi ihminen voi olla vain yhdessä paikassa kerrallaan tai yksilöllä on käytettävissään vain rajalliset kulkuvälineet.

2) Kytkeäntärajotit (coupling constraints) määrittävät missä, milloin ja kuinka kauan yksilö voi olla yhteydessä muihin ihmisiin, esineisiin sekä materiaalin tuottamiseen, siirtämiseen ja kuluttamiseen. Kytkeäntärajotit viittaavat erilaisiin aikaan sidottuihin toimintoihin, kuten julkisen liikenteen aikatauluihin, kauppojen aukioloaikoihin tai koulun ja työelämän ajallisiin rytmeihin.

3) Ohjausrajoitteet (steering/authority constraints) liittyvät tilaan kohdistuvan vallan käyttöön. Nämä esteet kontrolloivat tilaa ja määrittelevät ehdot siitä, kenellä on pääsy eri aika-tila-areenoille. Ohjausrajoitteet ovat normeja ja sääntöjä, jotka määrittävät ihmisten keskinäistä kanssakäymistä tai organisaatioiden ja viranomaisten välisiä suhteita. Kaupunkitilaan kohdistuu monen eri intressiryhmän vaatimuksia. Kaupunkitilassa toiset alueet ovat tiukasti yksityisiä, toiset taas vapaasti käytettävissä. Esimerkiksi yksityisautot kaventavat kävellen ja pyörällä liikkuvien tilaa mutta toisaalta kävellen ja pyörällä pääsee paikkoihin, kuten puistoihin ja kävelykaduille, joihin autolla ajo on kielletty. Naistutkimuksessa ohjausrajoitteet on kytketty sosiaaliseen vallankäyttöön ja sukupuolten väliseen epätasa-arvoon (Kainulainen 1995, 62). Jokapäiväisessä elämässä ne voivat liittyä esimerkiksi pelkoihin liikkua kodin ulkopuolella eri vuorokauden aikoina.

7.3.2 Aikamaantieteen kritiikki

Aikamaantiedettä on kritisoitu tekniseksi ja deskriptiiviseksi lähestymistavaksi, joka tarjoaa analyttisesti tehokkaan tavan tulkita yksilön toimintaa, mutta ei kykene selittämään motiiveja toiminnan takana. Monien mielestä aikamaantieteen perusongelmana on ihmisten kokemusten ja merkitysmaailman sivuuttaminen aikamaantieteellisessä kuvauksessa. Vaikka aikamaantiede on tapana luokitella behavioraalsiin tieteisiin, on sen välittämä kuva yksilön käyttäytymisestä perin ongelmallinen. Aikamaantieteen keskiössä on projektien realisointi mutta eivät niiden taustalla olevat pyrkimykset ja toiminnan motiivit. Yksilön käyttäytymistä sanelevat arvot ja normit, jotka kytkeytyvät muun muassa tietoisuuteen, persoonallisuuteen, ikään, traditioihin ja paikalliskulttuuriin. Kaikki nämä tekijät jäävät aikamaantieteellisen tar-

kastelun ulkopuolelle. Yksilöiden toiminta on irrotettu niistä sosiaalisista prosesseista, jotka viime kädessä ohjaavat ihmisten aika-tila-polkujen kulkua. Aikamaantieteen kritiikkiin on yhtynyt myös feministinen maantiede. Feministisen käsityksen mukaan visuaalisuus on aina ollut keskeistä maskuliiniselle tiedolle. Tilaa on pidetty absoluuttisesti tiedostettavana, joka voidaan esittää esimerkiksi kartografisesti. Maskuliinisesta aikamaantieteestä on tehty sosiaalisen elämän mallittaja, eikä tilassa ole nähty olevan sellaista kätkeytä nurkkausta, johon aikamaantiede ei ulottuisi. Aikamaantieteen universaali ja ”annettu tilallisuus” ei huomioi riittävästi emotionaalisia sisältöjä ja sosiaalisia valtarakenteita. Tila ei ole epätodellisen vian, eikä aika ole riippumaton sosiaalisesta ympäristöstä. (Kainulainen 1995, 64.)

Aikamaantieteeseen kohdistunut kritiikki juontaa osaksi juurensa ensimmäisten aikamaantieteellisten tutkimusten positivistisesta tiedekäsityksestä. Ensimmäisissä aikamaantieteellisissä tutkimuksissa ihmisen toiminta nähtiin rationaalisenä ja yksilöiden polkuja simuloitiin matemaattisiksi malleiksi. Positivismista on sittemmin luovuttu, ja aikamaantieteelle on etsitty uutta yhteiskunta- ja toimintateoreettista sisältöä. Aikamaantiede on avannut yhteiskuntatieteelliselle tutkimukselle uudenlaisia näkökulmia, ennen kaikkea menetelmän jokapäiväisen elämän jäsentämiseksi ja empiirisen aineiston analysoimiseksi ja kuvaamiseksi. Aikamaantieteilijät korostavat, että aikamaantiede ei sinänsä anna aineksia yhteiskunnallisten ilmiöiden selittämiseen, vaan selittävät teoriat on etsittävä muista yhteiskuntatieteistä. Vastaavasti yksilön spatiaalisen käyttäytymisen syitä on tutkittava muilla kuin aikamaantieteellisillä menetelmillä. Uusimmassa aikamaantieteellisessä tutkimuksessa aikamaantieteen peruskäsitteet ovat jääneet taka-alalle, ja tarkastelussa huomioidaan yhä useammin laajojen yhteiskunnallisten muutosten vaikutus yksilön jokapäiväiseen elämään. Uudenlaisen kysymyksenasettelun kautta on pyritty saavuttamaan kokonaisnäkemys ihmisen toiminnan taustalla olevista sosiaalisista prosesseista, valtarakenteista ja vuorovaikutuksen muodoista. (Lehtola 1995, 54–57; 2001, 45–46.)

7.3.3 Verkostomainen neliulotteinen muotojen maailma

Torsten Hägerstrandin tieteellinen ajattelu ja käsitys maailmasta olivat paljon laajempia kuin se suppea toiminnallinen viitekehys, mitä aikamaantieteellä useimmiten on ymmärretty. Hänellä oli mielessään ajattelun malli, joka oli enemmän ekologinen kuin yhteiskuntatieteelli-

nen luonteeltaan. (Lenntorp 2004b, 226.) Viimeiseksi jääneessä artikkelissaan Hägerstrand (2004) tähdentää, että tieteellisestä ajattelusta ja maailman hahmottamisesta puuttuu luonnon, teknologian ja yhteiskunnan yhdistävä ja kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen pyrkivä ote. Yhtenäisen kuvan luomisen sijaan pyrimme kategorisoimaan ja pilkkomaan kokonaisuuksia sekä jäsentämään maailmaa pieninä paloina. Tieteidenväliset erot ovat säilyneet, etenkin luonnon-, teknologia- ja ihmistieteiden välillä, moni- ja poikkitieteellisyyden tavoitteista huolimatta. Viime aikoina hajallaan olevien tiedonpalasten kokoamiseen on herätty, kun on huomattu, että maapallon tulevaisuuden suhteen tarvitaan nykyistä kokonaisvaltaisempaa ja vastuullisempaa hallintaa. Puheet kestävästä kehityksestä ovat lisääntyneet samoin kuin ymmärrys siitä, että elämme päivittäistä elämäämme yhdessä muiden elollisten organismien, elottoman luonnon ja luomiemme teknologisten konstruktioiden ja infrastruktuurien kanssa. (mt.)

Eri tieteenalaja ja ajattelutapoja yhdistäväksi elementiksi Hägerstrand (2004) ehdottaa sellaisten neutraalien käsitteiden käyttöä, jotka toimivat tiedon välittäjinä mutta eivät kyseenalaista olemassa olevan tiedon merkitystä ja sovellettavuutta. Eräs mahdollinen neutraali käsite voisi olla muoto/hahmo (engl. *form*, saks. *Gestalt*). Hahmotamme kolmiulotteisen muodon jatkuvasti eri yhteyksissä ympäristössämme. Eri tutkimusaloilla, kuten biotieteissä, arkkitehtuurissa ja insinööritieteissä, muoto on keskeinen kiinnostuksen kohde. Elämme moninaisten muotojen maailmassa, jossa yksittäiset muodot mukautuvat toinen toisiinsa. Kun muodon käsitteeseen lisätään vielä ajallinen ulottuvuus, syntyy verkostomainen neliulotteinen muotojen maailma, jossa muotojen reitit (trajectories) pysyvät tilassa joko paikallaan, liikkuvat, kasvavat tai kutistuvat. (mt.)

Hägerstrand (mt.) korostaa, että aikamaantieteenä tunnetuksi tulleen näkökulman perimmäisenä tarkoituksena oli avata perspektiivi, jossa toisiinsa yhteydessä olevat ja toisistaan riippuvaiset lukemattomat objektit, toisin sanoen kaikki maanpinnalla oleva, paikantuvat ajallisesti. Lähestymistapaa Hägerstrand luonnehtii *topoekologiseksi* (vrt. topologinen tila). Ihminen innovaatioineen erottuu tästä moninaisesta massasta mutta on myös vastuussa kestävän ja oikeudenmukaisen elämisen muodon löytymiseksi maapallolla. (mt.) Hägerstrandin ajatuksilla verkostoituneesta muotojen ja objektien maailmasta näyttäisi olevan selkeitä yhtymäkohtia relationaaliseen käsitykseen maailmasta ja tilasta.

8 URBAANI EKOLOGINEN ELÄMÄNTAPA

8.1 Ekologinen elämäntapa ja arvot

Ihmisten arjen ja päivittäisen liikkumisen tutkimuksessa on keskeistä elämäntapojen tutkimus. Yhteiskuntatieteellisessä elämäntavan tutkimuksessa on korostettu sitä, että ihmisten elinoloja on tutkittava kokonaisuutena. On kuitenkin myönnettävä, että koko elämän kirjon vangitseminen yhteen tutkimukseen on täysin mahdoton tehtävä. Elämäntavan tutkimuksessa joudutaankin useimmiten painottamaan vain osia kokonaisuudesta tai keskittymään vain tiettyyn näkökulmaan. (Karisto ym. 1998, 127.) Tässä tutkimuksessa elämäntavan tutkiminen on rajattu koskemaan ekologisesti kestävästä elämäntapaa ja ensisijaiseksi arjen toimintojen näkökulmaksi on otettu ihmisten liikkuminen kaupunkiympäristössä. Tästä eteenpäin raportissa hyödynnetään Rantakylän asukkaiden parissa kerättyä laadullista tutkimusmateriaalia.

8.1.1 Elämäntavan käsitteestä

Elämäntapa on käsitteenä monimerkityksinen. Toisinaan sillä ymmärretään ihmisten elintapoja ja tottumuksia hyvin laajassa, kulttuurisessa mielessä. Joskus taas elämäntapaan liitetään yksilön asenteet ja syvälle ankkuroituneet arvostukset. (Vilhelmson 1992, 51.) Yksinkertaisten elämäntavan käsitteellä pyritään kuvaamaan sitä, miten ihmiset elävät. Elämäntapa muodostuu kaikista niistä toistuvista ja vakiintuneista toiminnoista, jotka täyttävät ihmisen jokapäiväisen elämän: työstä, asumisesta, vapaa-ajasta ja perhe-elämästä. Usein elämäntapa tiivistyy johonkin yksilön elämää hallitsevaan piirteeseen, kuten harrastukseen tai asumisen muotoon. Olennaista on, että elämäntapaan liittyy aina monia asioita. Kun sanotaan vaikkapa, että liikunta on elämäntapa, tarkoittaa se kokonaisuutta, joka koostuu sellaisista elämäntoiminnoista, kuten ajankäyttö, ruokavalio, sosiaalinen kanssakäyminen, kurinalaisuus ja tavoitteellisuus. Elämäntapa on yksilön näkökulmasta tietynlainen yhtenäinen järjestelmä, vastakohta irrallisten elämäntoimintojen mosaiikille. (Roos 1990, 477.)

Elämäntavaksi voidaan määritellä myös yksilön tai perheen elämänvaiheiden, elinolosuhteiden, elämäntoiminnan, arkielämän ja vuorovaikutuksen kokonaisuus, joka muodostuu subjektiviteetin kautta. Subjektiviteetillä tarkoitetaan ihmisen arvomaailmaa, yksilölle tärkeitä

elämäalueita ja arviota omasta elämästä (Roos 1988, 203.) Elämäntapojen muotoutumiseen vaikuttaa se, mistä ihminen on alun perin kotoisin ja mikä on omien vanhempien yhteiskunnallinen asema. Oma ammatti ja elämänvaihe ovat myös elämäntavan keskeisiä määrittäjiä. Asumisella on aluksi marginaalinen merkitys mutta elämän vakiintumisen myötä sen tärkeys kasvaa ja asumisesta muodostuu elämäntavan tulkki, sen tiivistetty ilmaisija. (mt, 65.)

Elämäntyyli voidaan ymmärtää joko elämäntavan synonyyminä tai elämäntapaa ohuempana, erilaisia arkisia toimintoja ja kulutusta ilmentävänä käsitteenä. Yleistäen voitaneen todeta, että elämäntyyli jäsentyy kuluttamisen ja pukeutumisen kautta, kun taas elämäntapa ilmenee ennen kaikkea toimintojen ja niiden arvostusten kautta. (Roos 1988, 13.) Elämäntavan ja elämäntyylin käsitteiden vivahde-eroa voidaan selittää myös siten, että elämäntapa voi olla sosiaalisesti perittyä ja ehkä jossain määrin tiedostamatonta, kun taas elämäntyyli on jotain, johon itse tietoisesti pyritään. Tiettyä elämäntapaa elävä tai noudattava henkilö voi siten elämäntyyllillään ilmentää omaa elämäntapaansa. (Toivonen & Räsänen 2004, 234–235.) Ympäristövastuullisesta elämäntavasta kiinnostunut voi esimerkiksi tarkoituksellisesti korostaa ”vihreää habitustaan”, pukeutua kierrätysvaatteisiin, ajaa vanhalla polkupyörällä ja hankkia käytettyjä huonekaluja.

Vilhelmson (1992, 51–53) ymmärtää elämäntavan käsitteen synonyymiksi ihmisten toimintamalleille (aktivitetsmönster). Askareet, joita toimitamme vuorokauden aikana, muodostavat enemmän tai vähemmän ympäröivään tilaan levittäytyvän mallin tai verkon. Tällaisen verkon muodostumisessa tärkeä osuus on paikasta toiseen siirtymisellä. Vilhelmson liittäkin elämäntavan käsitteen liikkumiseen ja liikkumisen nopeuteen, laajuuteen ja määrään. Liikkumista ja elämäntapoja tarkastellessaan hän erottaa toisistaan elämäntavat, joille on luonteenomaista maantieteellinen stabiliteetti, päivittäinen pendelöinti ja maantieteellinen fleksibilitteetti. Elämäntapa, jolle on luonteenomaista maantieteellinen stabiliteetti, liikkumattomuus, perustuu sopeutumiseen lähiympäristön ehtoihin. Työ ja vapaa-aika eletään samassa paikallisyyhteisössä, ja matkustaminen on vähäistä. Nyky-yhteiskunnassa liikkuminen on usein rajallista etenkin vanhusten ja vammaisten elämässä. Historiallisesti tarkasteltuna esiteollisessa maatalousyhteiskunnassa elettiin maantieteellisesti stabiilia elämää. Luontaistalous oli vallitsevaa ja erikoistuminen vähäistä. (mt)

Pendelöinnille perustuvassa elämäntavassa ihminen joutuu laajentamaan toiminta-alueitaan usein hyvin yksitoikkoisella ja säännönmukaisella tavalla. Kulkuneuvojen ja suhteellisen suuren nopeuden avulla saavutetaan päivittäin jokin päämäärä, esimerkiksi työpaikka. Ihmisten päivittäinen liikkuminen ja matkustaminen ovat lisääntyneet teollisuusmaissa voimakkaasti toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. Työmatkapendelöinti tuli tavalliseksi, kun joukkoliikenne kehittyi, ja kasvoi edelleen jyrkästi yksityisautoilun suosion myötä. Elämäntapa, joka perustuu maantieteelliseen fleksibiliteettiin, liikkuvuuteen, merkitsee nyky-yhteiskunnassa pitkiä matkoja sekä työ- että vapaa-aikana. (Vilhelmson 1992.) Liikkumisen pakko paikkojen välillä aiheuttaa kiirettä, josta on muodostunut olennainen osa kaupunkielämän rytmiä. Teemahaastatteluaineistossa osa haastateltavista korosti kiireettömyyden ja ”hitaan ajan” (Eriksen 2003) merkitystä nykyajassa ja omassa urbaanissa elämäntavassaan.

Mä en ite oo kiireinen enkä aio ollakaan, niin se on minulle ihan turhaa semmonen ajan säästäminen [liikkumisessa]... (M 30)

...vaikka mä arvostankin semmosta vanhaa elämänmallia ja semmosta kiireettömyyttä ja sitä, että on niinku ihmiset tehny itte talonsa ja huonekalunsa ja muut, niin kyllä se pitää olla niinku hyvä perintö tai muuta nykyään, että se [kiireetön arki] onnistuu. Että kun on kuitenkin pakko käydä töissä suurimman osan ihmisistä. Et miten sen sais järkättyä? Esimerkiks mä oon tosiaan niinku valmis tekemään vähän vähemmän työtä ja saamaan vähän vähemmän palkkaa, jos sitten jää aikaa vastineeks. Mulla on aikaa listillä maitopurkkeja tai olla oman lapsen kanssa. (N 29)

Yhteiskunnassa tapahtuvat muutokset ovat usein johtamassa siihen, että ihmiset joutuvat vasten tahtoaankin muuttamaan elämäntapojaan esimerkiksi työn ja asuinpaikan vaihdosten takia (Roos 1990, 481). Kaupunkeihin ja taajamiin suuntautuneet muuttoaallot, joita Suomessa on koettu maaseudun rakennemuutoksen yhteydessä 1960- ja 1970-luvuilla sekä keskittymiskehityksen kiihtyessä 1990-luvun lopusta lähtien, ovat esimerkkejä ulkoapäin ohjautuvasta elämäntapojen muutoksesta. Maaseudun elämänmuoto vaihtui puoliväkisin urbaaniin elämäntapaan monissa suomalaisissa lähiöissä 1970-luvulla (Kortteinen 1982). Kaipuuta maaseudulle helpotettiin käymällä entisillä kotipaikoilla viikonloppuisin ja loma-aikoina. Maaseudun vetovoima ennakoi kasvavan mökkipendelöinnin alkua.

Kun meillä ei ollu lapsia ja asuttiin pienessä asunnossa [kaupungissa], ja kun mentiin maalle niin ei voinu mennä nukkumaan ennen kuin kävi mettässä kävelemässä, kesäaikana. Se ol ihan niinku semmone tapa ku mentiin... Sitä jollain tavalla rauhoittuu, kun aatellaan kun tuuli humisee ja sitä voi istua ja kuunnella ja linnun laulua ja tämmöstä... Monesti lähdettiin venneellä koirat mukkaan ja marjasanko ja hän metästi ja mie keräsin marjoja. Retkiä tehtiin, kahvit mukkaan... siellä on järvessä kalaa... (N 50)

Ulkoapäin ohjautuvan elämäntapamuutoksen ohella elämäntavan muutos voi perustua yksilöllisiin ratkaisuihin. Roosin (1990, 481) mukaan esimerkiksi panostaminen koulutukseen edustaa aktiivista ja omaehtoista pyrkimystä elämäntavan muutoksiin. Elämäntavat ovat enimmäksin useammin hyvin tietoisia valintoja, jotka pohjautuvat yksilön arvomaailmaan. Yhteiskunnalliset muutokset voivat olla määrittämässä valinnan suuntaa. Esimerkiksi länsimaisen yhteiskunnan ekologinen modernisaatio ja ympäristöliikkeen synty ovat myötävaikuttaneet ekologisten elämäntapojen yleistymiseen.

8.1.2 Ekologinen elämäntapa ja sen motiivit

Ekologinen elämäntapa voi olla yksilölle hyvin tietoinen ratkaisu ja valinta elämässä (Saaristo 1994, 11; Virtanen 2000b, 195–196) mutta toisaalta ekologiset ratkaisut ja toimintamallit voivat olla tiedostamatonta tai pakon sanelemaa toimintaa. Lähiöasukkaiden ekologista elämäntapaa on aiemmin tutkinut Anne Virtanen (2000a; 2000b) osana laajempaa asukkaiden elettyä ja koettua ympäristöä tulkitsevaa diskurssianalyttistä tutkimusta. Ekologisuus tuli lähiön asukkaiden puheissa esille ennen kaikkea diskursiivisena normina eli hyvänä, tavoiteltavana ja velvoittavana asiana mutta ekologian arvostaminen ei välttämättä suoraviivaisesti ollut johtanut oman elämäntavan ekologisoitumiseen. (Virtanen 2000b, 201).

Elämäntavan ekologisuutta on vaikea mitata, ja ekologisen elämäntavan yksiselitteinen määrittely lienee mahdotonta. Köyhä ihminen, joka kuluttaa vähän ja asuu pienessä kerrostaloasunnossa, elää ehkä hyvinkin ekologisesti. Rikas, jolla on varaa ostaa luomutuotteita, pukeutua käsintehtyihin vaatteisiin ja hankkia aurinkopaneelit eko-omakotitalonsa katolle, voi niin ikään elää ekologisesti. Ekologinen elämäntapa ei siten ole sidoksissa varallisuuteen tai elintasoon. Ekologisen elämäntavan eräänä objektiivisena mittarina voitaneen pitää tekojen ja toimintojen vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Elämäntapojen eri osa-alueiden, esimerkiksi kuluttamisen ja asumisen, ympäristövaikutuksia on pyritty mittaamaan muun muassa ekotehokkuus ja ekologinen selkäreppu käsitteiden avulla. Yksilöiden toiminnan ympäristövaikutukset ovat samat riippumatta siitä, tapahtuuko toiminta tietoisesti vai tiedostamatta. Tietoista elämäntavan valintaa, jossa ihminen suunnitellusti pyrkii elämään ympäristövastuullisesti, voidaan hahmotella vihreän elämäntavan eri muotojen ja sävyjen avulla (taulukko 5).

Taulukko 5. Vihreän elämäntavan eri sävyt länsimaisessa kulttuurissa (mukailtu Swarbrooke 2000, 27)

<i>Ei lainkaan vihreä</i>	<i>Vaaleanvihreä</i>	<i>Keskivihreä</i>	<i>Tummanvihreä</i>	<i>Täydellisen vihreä</i>
Tavallisia kuluttajia, joiden elämänmenoa ympäristöasiat eivät juuri liikauta Ympäristön roskaantuminen ja likaantuminen koetaan näkyvimmäksi ympäristöongelmaksi Niin kutsuttuja vapaamatkustajia	Tiedostavat ympäristöongelmat Pyrkivät vähentämään esimerkiksi vedenkulutusta Ostavat toisinaan ympäristöystävällisiä tuotteita Käyttävät julkisia liikennevälineitä tai liikkuvat jalan tai polkupyörällä aina silloin tällöin	Pyrkivät elämään ekologisesti Huoli ympäristön tilasta sisäistetty arkipäivään Vihreys näkyy asumisessa, kuluttamisessa ja liikkumisessa aina kun mahdollista	Noudattavat johdonmukaisesti ekologista elämäntapaa Kuluttavat mahdollisimman vähän luonnonvaroja Vihreys näkyy jokaisessa valinnassa	Länsimaisen yhteiskunnan oravanpyörästä hypänneet Lähes omavaraisia Kuluttavat erittäin vähän luonnonvaroja Askeettisuus
<i>Ei lainkaan vihreä</i>	<i>Vaalean vihreä</i>	<i>Keskivihreä</i>	<i>Tumman vihreä</i>	<i>Täydellisen vihreä</i>
Ei uhrauksia näkemysten pohjalta	→			Merkittäviä uhrauksia näkemysten pohjalta
Pinnallinen kiinnostus ympäristöasioihin	→			Syvällinen kiinnostus ympäristöasioihin
Suurin osa kansalaisista	→			Hyvin pieni osa kansalaisista

Tutkimuksessa haastatellut henkilöt lukeutuvat elämäntavoiltaan etupäässä vaalean- ja keskivihreän ja hieman myös tummanvihreän sävyihin. En kuitenkaan lähtenyt lokeroimaan yksittäisiä henkilöitä eri sävykategorioihin, koska tehtävä olisi ollut mielestäni epäeettinen, eikä loppujen lopuksi kovinkaan mielekäs. Kuten edellä jo totesin, on elämäntavan ekologisuutta vaikea mitata ja vihreän elämäntavan sävyjen erottaminen vaatisi tutkimusmenetelmäksi vähintäänkin syvähaastattelua ja elämäntapojen pitkäaikaista seuranta. Pyysin kuitenkin haastateltavia itseään määrittelemään omin sanoin ekologisen elämäntavan, ensin yleisesti ja myöhemmin myös oman henkilökohtaisen elämäntavan näkökulmasta. Useimmat haastatelluista lähtivät pohtimaan ja määrittelemään ekologista elämäntapaa kuluttamisen kautta.

Kyllä mä näkisin sen, että se olis niinku kaikist keskeisintä siinä se turhan ylimääräisen kuluttamisen välttäminen. (N 28)

Kestävä elämäntapa, elikkä pyrkii kuluttamaan mahdollisimman vähän luonnonvaroja. Valitsee semmosia tapoja ja semmosia tuotteita, jotka on mahdollisimman ympäristöystävällisesti tehty. Ja välttää kaikkea turhaa. Ja sitten tekee paljon ite. (N 25)

Tää on vähän ristiriitainen juttu, kun mä olen niin skeptinen tän ekologisuuden ja elämäntavan suhteen... tietty ympäristöä mahdollisimman vähän kuluttava toiminta, kulutuksen hillitseminen. Kulutuksesta syntyvän jätteen kierrättäminen mahdollisimman tarkkaan. Ja sitten joistakin kulutushyödykkeistä kieltäytyminen. Ja sitten kulutuksen järkiperaistaminen... Yrittää kuluttaa sillä tavalla kestäviä hyödykkeitä... mahdollisimman pitkäikäisiä... (M 42)

No kyllähän se semmonen sisäistetty perusajatus on, että pyrkii tietystikin mahdollisimman vähän tuhlaamaan kaikenlaisia luonnonvaroja. Siis kaikessa elämässä se näkyy tosissaan, että ei nyt mitään Pentti Lintolan tyyppiä tarkota, ehkä nyt semmonen on tietysti semmonen ihanteellisen ekologinen ihminen. Mutta jos nyt aatellaan tämmöstä normaalia citykulttuurin ihmistä niin kyllähän se liittyy just kaikkiin tällasiin, että miettii koko ajan niitä valintojansa ja mitä sitä tekee liikkumisen suhteen ja kaikkien ostosten valintojen suhteen, kaikkien kulutustottumusten suhteen. (N 33)

Ekologinen elämäntapa...minun määritelmän mukainen...se on semmone melkein mahoton saavuttaa. Mut on meillä muutama tuttava, jotka sitä aika pitkälle toteuttaa. Eli se olis varmaankin sitä, että pyrkis välttämään kaikkea mahdollista ylikulutusta, ajattelis jokaista liikettään ja jokaista palveluostostaan ja jokaista tarvaran ostostaan ekologiselta kannalta. Et kannattaako sitä edes hankkia vai miten selviäisi... Ei liiku mitenkään omilla autoillaan ainakaan. Ja käyttää joukkoliikennevälineitäkin mahdollisimman vähän, vaan kulkee pyörällä mielummin. Yks semmonen tuttava on, joka kulkee pyörällä niinku satoja kilometrejä, peräkärryä vetäen. Itse tehdyn peräkärryn kanssa. Et oikeestaan se on semmonen ekologinen elämäntapa miulle. Miun käsityksen mukaan, miun periaatteiden mukaan se olis aika semmosta askeettista ja tiukkaa. Jos haluaa ajatella ihan perimmäisiä arvoja. (N 38)

Ekologista elämäntapaa määriteltiin myös kestävän kehityksen näkökulmasta.

Ehkä meill on semmonen, tai mulla, semmonen yks kantava tekijä niinku kestävyys ja tulevien sukupolvien huomioiminen. Et toivois, et niilläkin ois samanlaiset valinnan mahdollisuudet, et oma elämäntapa tai ratkasut ei huonontais merkittävästi niiden mahdollisuuksia. Täähän kuulostaa ihan kestävän kehityksen määritelmältä. Mut se on ihan rationaalinen ja sitä paitsi se tuntuu ihan hyvältä tehdä niin. (M 27)

... jos ajatellaan, että mitä ekologinen elämäntapa vois absoluuttisesti olla niin se on varmaan jotain ihan muuta mihin me niinku pystytään näissä kaupunkioloissa. Mutta kyllä mä voisin kattoo, että näissä oloissa se on sitä, että mä otan niinku, ajattelen kestävästi niin että jotain jää muillekin jällelle, niin paljon kuin mä pystyn. (N 29)

Monet haastatelluista liittivät ekologisen elämäntavan ihmisen ja luonnon suhteeseen ja näkivät ihmisen osana laajempaa kokonaisuutta.

No miusta se [ekologinen elämäntapa] on niinku sellasta, että ajatellaan luontoo sellasena kokonaisuutena, että meillä ei välttämättä ole oikeutta sitä tuhota mutta sitä täytyy kumminki käyttää. (N 48)

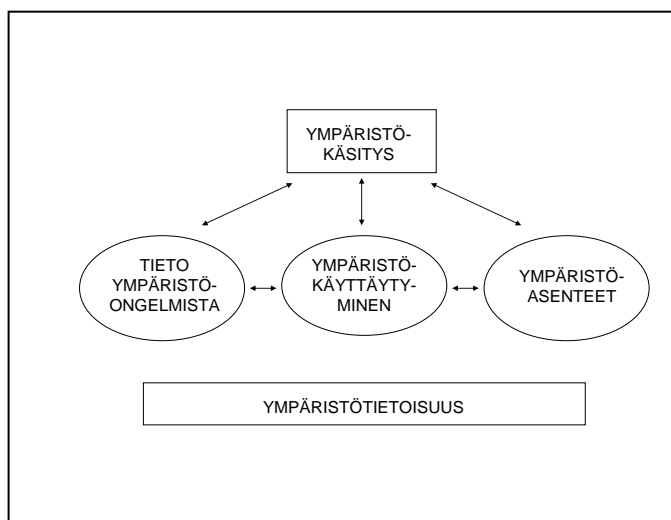
Myös moraaliset ja eettiset pohdinnat nousivat esille, samoin käsitykset oikeudenmukaisuudesta tai sosiaalisesta tasa-arvosta.

Hmm, ekologinen elämäntapa. No se tietenkin tarkoittaa sitä, et ihan tämmösis jokapäiväisissä valinnoissa ottaa huomioon tämmösen niinku luonnon säilymisen, maapallon säilymisen ja ehkä jos mahdollista niin myöskin sellasen niinku ihmisten mahdollisuuksien tasapuolisen jakautumisen tälle maapallolle. (N 51)

...et ne ratkasut mitkä tekee niinku omassa arjessaan, on sellasii, et niitten jälkeen voi nukkuu hyvin yönsä. (M 27)

8.2 Ympäristötietoisuus ja ympäristöasenteet

Yksilön ympäristötietoisuuden taustalla ovat ihmisen ja luonnon välistä suhdetta koskevat yleiset näkemykset eli ympäristökäsitys. Ympäristökäsityksen lisäksi ympäristötietoisuuteen kuuluvat tiedollinen, toiminnallinen ja asenteellinen osa (kuva 9). Tieto ympäristöongelmista herättää yksilössä tietyn suhtautumisen ja nostattaa tietyt asenteet ympäristöongelmia kohtaan. Ympäristökäyttäytyminen puolestaan konkretisoituu erilaisiksi yksilöllisiksi tavoiksi toimia tietyissä tilanteissa, esimerkiksi liikuttaessa kaupunkiympäristössä.



Kuva 9. Ympäristötietoisuuden osat (Rannikko 1995, 68; Kantola & Kontinen 1994, 33)

Ympäristötietoisuus käsitteenä on syntynyt ympäristön merkityksen ja ympäristöongelmien kasvun myötä länsimaisissa yhteiskunnissa. Haastateltavilta tiedusteltiin, mikä heitä motivoi ympäristöystävälliseen elämäntapaan, ja monet vastasivat motivaation liittyvän tietoisuuteen.

No se on se tietoisuus. Kun tietää, tai luulee tietävänsä. Ja semmonen jollain tavalla hyvä omatunto. Ne on niinku itsestäänselvyyksiä jo nyt. Niinku samalla tavalla kun joku ostaa sitä mikä on halvinta tai mikä voittaa tekniikan maailman testeissä, joku ostaa semmosta. Se on niinku se valinta. En paheksu muita. (M 27)

Kai se on pelkästään se niinku tietoisuus siitä, että on tehny omasta mielestään niin sanotun oikean valinnan. Eli pystyy niinku elämään sen mukaan mitä pitää oikeena. (N 51)

...kyllähän se tietoisuus. Jos tietää asioista niin sitte voijaan kysyä, että onko... sitten enää moraali kunnossa. Että sehän se suurin ongelma on, se että toimiiko niin kun pitäis toimia. (M 39)

Tietoisuuden ohella ekologisen elämäntavan motiivit liitettiin omien arvojen ja periaatteiden toteuttamiseen ja siitä saatuun mielihyvään.

No kai mua motivoi se, että on sit jotenkin ite tyytyväinen tai on puhdas omatunto tai näin. Ja sit kuitenkin lukee aika paljon kaikkee, siis silleen mikä käsittelee ympäristöä. Ja sitten tavallaan tietää, että sillä on merkitystä. (N 25)

...en osaa sanoa mikä siinä muu vois olla kuin juuri se, että kun toteuttaa omia peruseriaatteita, jotka siellä syvällä jossakin kuitenkin on. Oikeamielisyyttä toteuttaa, tota sitä joka on selvästi parempi vaihtoehto tälle koko maapallolle... Se on varmaan vaan tätä peruseriaatteitten toteuttamista ja siitä saatua mielihyvää... (N 38)

Mie oon aika luova ja siinä [ekologisessa ja säästeliäässä elämäntavassa] voi käyttää paljon ideoita. Minä oon ollu aina luova, lapsesta lähtien... Tää on tosiaan hauskaa, kun siihen on tottunut. Kun miusta se on niinku ainut oikee ja järkevä ja mukava tapa. (N 62)

Ekologiseen elämäntapaan motivoi myös usko yksilön voimaan ja mahdollisuuksiin vaikuttaa.

Ehkä se on ylipäättään sellanen huoli, et ittekin vois tehä jotain. Ja myöskin se, että mä uskon kyllä vahvasti siihen, että yksilöllisillä valinnoilla on hirveesti merkitystä. (N 28).

Se, että jos nyt ylipäättään haluaa mihinkään vaikuttaa, niin se pitää lähteä siitä mitä itte tekee. Lähinnä kaksinaamaisuuden välttäminen siinä ehkä motivoi eniten. (M 29)

Tuota, mulla on se vahva uskomus kuitenkin, että ei maailmaa muuteta mittään muuta kuin muuttamalla sitä omaa käyttäytymistä. Että sitä voi ajatella niinku globaalisesti mutta toimia sitten yksilöllisesti... En usko tämän maailman pelastumiseen mitenkään kyllä muuten. (M 39)

Kyllähän se semmonen ekokatastrofin uhka on niinku...Mutta se on tietysti niin iso asia, että tämmöset pienet tekemiset...että onko se niinku pelkkää omantunnon rauhottamista vai mikä siinä sitten on, mutta onpahan jotakin tehny. Ja just sitä aattelee, että jos ne muutkin ajattelis samalla tavalla ja omat lapsetkin samalla tavalla ajattelis. (N 33)

Myös uskonto voi olla vahva motiivi ekologiselle elämäntavalle. Eräs haastatelluista lähetti haastattelun jälkeen kirjeen, jossa hän halusi tähdentää elämäntapansa taustalla vaikuttaneita syitä ja kotoa perittyjä arvoja:

Jos on sisäistänyt ortodoksisen uskon, niin on luonnonsuojelija. Äitini ja isäni olivat myös ortodokseja.

Haastateltu lähetti kirjeensä liitteenä kopion lehtiartikkelista, josta kävi ilmi, että ortodoksinen kirkko on viettänyt vuodesta 1989 alkaen syyskuun ensimmäistä päivää luomakunnan päivänä (Oikonomou 1997). Mielenkiintoista on, että luomakunnan päivää on alettu viettää juuri 1980- ja 1990-lukujen taitteessa, aikana, jolloin ympäristön tila on yleisesti länsimaissa noussut yhteiskunnallisen keskustelun yhdeksi keskeiseksi temaksi.

Ihmisen arkisen ympäristökäyttäytymisen taustalla vaikuttavat ympäristöasenteet voidaan jaotella ihmiskeskeisiin ja luontokeskeisiin asenteisiin (esim. Vilka 1993). Ihmiskeskeinen (antroposentrinen) näkökulma rajaa eettisen huomion koskemaan vain ihmiskuntaa. Luontokeskeinen (biosentrinen) näkökulma puolestaan ottaa huomioon myös muut elävät olennot. Molempien näkökulmien taustalla voidaan erottaa asenne-eroja. Ihmiskeskeisen näkemyksen mukaan luonnossa voidaan yhtäältä nähdä olevan vain välinearvo, jota edustavat hallintavaltaja- ja tekniikkakeskeisyys. Toisaalta luontokokemusten sekä luonnon esteettisten, kulttuuristen ja tieteellisten arvojen nähdään syventävän ihmisen arvomaailmaa ja toimintaa. (Kiiskinen 2001, 45–46.) Luontokeskeinen ympäristöasenne voi puolestaan vaihdella syväekologisesta näkemyksestä ekoantroposentriseen näkökulmaan, jossa ihmisen toiminnan reunaehtojen ymmärretään perustuvan luonnon prosesseihin ja monimuotoisuuteen.

Pietarinen (1987) jakaa ihmisen luontoa koskevat filosofiset perusasenteet utilismiin, humanismiin, mystismiin ja naturismiin. Utilismissa luonto määrittyy energia- ja raaka-ainevarastoksi, johon kohdistuu rajaton käyttöoikeus ja joka on olemassa vain ihmisen hyvinvointia varten. Utilismi ympäristöasenteena edustaa kaikkein ihmiskeskeisintä näkemystä luonnosta, joka äärimmilleen vietynä tuhoaa luontoa. Utilismi onkin modernin ihmisen elinympäristöön voimakkaimmin vaikuttanut asenne, jonka seurauksena nykyiset ympäristöongelmat ovat syntyneet. (Kiiskinen 2001, 46.) Haastateltavilta kysyttiin, miksi ihmiset yleisesti toimivat epäekologisesti, ympäristötietoisuuden kohtuullisen hyvästä tasosta huolimatta. Epäekologinen käyttäytyminen ja kuluttaminen liitettiin itsekkyyteen ja oman hyödyn tavoitteluun sekä laiskuuteen ja mukavuudenhaluun. Lisäksi epäekologisen toiminnan taustalla nähtiin olevan tietämättömyys, tiedostamattomuus, ajattelemattomuus tai välinpitämättömyys. Ihmisten, etenkin nuorten, todettiin olevan laumasieluja, ja uuden elämäntavan omaksuminen katsottiin olevan haasteellista. Lisäksi arveltiin, että Suomessa puhdasta luontoa katsotaan riittävän tuhlettavaksi asti.

...ihmiset on periaatteessa suhteellisen laiskoja ja mukavuudenhaluisia ja omassa elämässään kulutuksensa maksimoivia, eli pitää siis pitää säästää rahaa omiin tärkeisiin juttuihin. Silloin ruvetaan tinkimään näistä, otetaan yleensä helpoin vaihtoehto... Laiskuudesta ja rahan säästämisestä varmaan johtuu suurin osa, mukavuudenhalusta. Niin ja mainokset varmaan manipuloi ihmisiä kanssa ostamaan. (M 29)

...ehkä se koetaan vaikeeks käyttäytyä enemmän ekologisemmin tai ympäristöä säästävämmin. Ja onhan se aluks hankalaa kun joutuu miettiä asioita niinku uudelta näkökulmalta. Se on niinku uus asia ja eikös ne oo aina pahoja? (M 27)

Suurin osa meistä kaikista ihmisistä on juuri niitä vapaamatkustajia. Ei semmosia varsinaisia maksajia ole kuin kehitysmaitten köyhät, jotka kuolee nuorena nälkään. Nehän sen kalleimman hinnan maksaa. Ja me muut vaan matkustellaan vapaana. Ei niinku miusta oo ketään osoittamaan sormella, että toi on sitä ja muut ei. Et se on vaan eri asteita. Lieviä aste-eroja. Kyllä mä koen ittenikin ihan vapaa-matkustajaksi. Et ne pik-kurytykset mitä tässä vähän, niin ei ne ihan suuria vaikuta... Luultavasti vaan itsekkäästi porskutamme tämän maailman rajalle. Siihen oikeestaan kaikkein eniten uskon. Enkä jaksa sitä ajatella joka hetki. Kato-taan nyt kuinka pitkälle tässä porskutetaan (N 38)

Must tuntuu siltä, et meill on vielä tätä luontoo liian paljon. Että... hahmotetaan se häviäminen vasta sitten kun se on tarpeeks lähellä. Meill on kaikkee, niin puhdasta vettä ku kaikkee muuta [luontoa] niin paljon vielä, että ollaan sitä mieltä että sitä on vara vielä tuhlata. (N 51)

Ihmisen luontoa koskevien perusasenteiden kirjo on laaja, ja useimmat ympäristön ja luon-nonsuojelusta kiinnostuneet ihmiset ovat eräänlaisen motiivipluralismin kannalla, jonka mu-kaan on monia hyviä perusteita suojella luontoa. (Kiiskinen 2001, 47). Tämä tuli esille myös haastatteluaineistossa. Tässä esitetyt lainaukset kuvastavat yleisesti ihmisen luontosuhdetta ja ympäristöasenteita eikä tarkoituksena ole osoittaa kyseisen haastateltavan kuuluvan johonkin tietyllä tavalla ajattelevaan tai asennoituvaan ryhmään. Ympäristöasenteista luontokeskeisyys eli naturismi korostaa luonnon itseisarvoa. Luonto ajatellaan ekologiseksi järjestelmäksi, jos-sa ihminen on vain yksi systeemin osa, jolla ei ole rajatonta oikeutta käyttää muita osia pelk-kinä välineinään (Pietarinen 1987). Luonto jäsentyy sitä tarkkailevalle ihmiselle yksityiskoh-tina ja prosesseina.

No, luonnontarkkailu on sitä, että tota jäsentää niitä tapahtumia...yrittää niinku nähdä siellä prosesseja, mutta myös tietysti sitten ihan yksittäisten lajien näkeminen... [Kaupunkiluontoa] on pikkuvarpusparvi hei-nikossa, missä kasvaa pihatatarta ja tota niitten runsastuminen viime vuosina, kaikki tällaset pienet asiat, joita näkee. Västäräkin eri ikävaiheet tuolla kesän mittaan ja muuttoparvien kerääntyminen ja lähteminen. Ja sitte mitkä jää talveks maahan, talvilinnut ja eläimet... että tekee aika paljon havaintoja siitä ympäristös-tään. Se ei oo pelkästään vihreätä massaa... Tietysti kun sitä liikkuu polkupyörällä, niin sitä liikkuu taval-laan aina luonnossa. (M 42)

Ihmisellä on luontainen taipumus erottaa itsensä luonnosta, joka piirre modernissa urbaanissa yhteiskunnassa erityisesti korostuu.

Mikä nyt on luonto? Ehkä se on käyskentelyä kulttuurimaisemien ulkopuolella. Se on sitä kun ei autojen äänet kuulu. Keskittyy siihen, et onko seuraavalla metsäsaarekkeella karhu. (M 27)

...se [luonnossa liikkuminen] tarkoittaa mun mielestä kyllä, että lähetään pois kulttuuri- tai kaupunki-maisemasta... (M 29)

Naturismin näkökulmasta luonnon kestävä hyötykäyttö on osa ihmisyyttä ja eettisesti hyväk-syttävää. Monet haastateltavista kertoivat liikkuvansa paljon luonnossa ja keräävänsä luon-nonantimia sekä ammentavansa luonnosta henkisiä voimavaroja.

... me käyään sitten perheen kanssa tuolla retkellä tai sitten sienessä tai marjassa...onhan se silleen, se [luonto] on semmonen kiva...kyllä se rauhoittaa ja antaa niinkun kyllä voimiakin. Semmosta positiivista energiaa. Puista säteilee. (M 39)

... yleensä me mennään autolla sinne mettän reunaan ja siellä sitten ollaan, liikutaan vaan ja syödään eväät ja katellaan ja rauhoitetaan. Et se on hirveen tärkeätä, että siinä saa vaan olla ja haistella ja maistella ja katella ja kuunnella, olla vaan. (N 33)

Maholisimman paljon [liikun luonnossa] mutta se ei oo kovin paljon. Se on harvinaista herkkua joskus syksyllä sienimetsään lähteä...Se on semmosta mikä on niinku välttämätöntä päästä joskus metsään... se on suurta lepoa... (M 30)

Paljon ulkona, paljon luonnossa ja metässä liikun niin paljon kuin voimat antaa periksi...ja luonnontuotteita käytän mahdollisimman paljon. Kerään itte...marjat, sienet... lähinnä marjastaminen ja tämmönen tulloo siellä [maalla], jotta en tässä kaupungin, siis kun tuntuu ihan tää lähiympäristö, onhan tässä marjoo kun tuolla kävelee ja näkkee mutta siellä kävelee myös koirat, kissat, jotta ne ei ainakaan oo niin puhasta miun mielestä. (N 70)

No kyllä mä liikun, sienessä, marjassa tai siis niitten tekosyitten varrella joskus muuten vaan. Talvella käyn tuolla anoppini mökillä talviverkoilla... No antaahan se hirveesti [luonnossa liikkuminen], että siellä kyllä sielu lepää ihan erillä tavalla kuin vaikka semmosella jollakin lenkillä tässä vaan muuten kaupungissa. (N 29)

Luonnossa oleminen ja äänet ja tuoksut ja hyvä sää ja eväät. Eväät on aika avainasemassa! (N 38)

Humanistisessa ympäristöasenteessa luonto näyttäytyy ennen kaikkea ihmisen henkisen elämän ja hyvinvoinnin lähteenä, jota voi käyttää hyväksi palvelemaan älyllistä, esteettistä ja eettistä kehitystä (Pietarinen 1987). Haastatellut liittivät luonnonympäristön tarkkailun ja katselun henkilökohtaiseen luovuuteen.

Kun minä olen ulkona. Vaikka kesämökillä kannan saunavettä tai metsässä käyn marjassa tai keräämässä kukkia. Ja sitten miulla on myöskin se että mie katson, käyn katsomassa miltä näyttää joku koivu, minkälainen vihree on aamulla joissakin puissa, minkälainen vihree on samassa puussa illalla, se on ihan erilainen. Ja sitä mie yritän sitten maalatakin. Kesämökillä mie istuin kahtena iltana oottaen minuutilleen tiettyyn aikaan, jolloin aurinko hupsahtaa pois ja mihin ne viime säteet menee. Se on mulle myös se katseleminen, kukkien ja oksien, puitten ja kivien, kivistä mie pidän. Katson mielelläni, ja saatan olla, silloin kun on kaikki työt tehty, niin vaikka maata vatsallani laiturilla ja katsella sieltä raosta kun vesi liikkuu, se on hirveen hauskaa. (N 62)

... jos mun pitää niinku keksiä jotain uutta ja ihanaa niinkun vaikka vain jotain projektitöitä, niin emmä sitä kyllä jää edes tekemään kotiin, ei niinku edes oman kodin sisusta ei ole niin inspiroiva, tai saatikka mikään lähiympäristö siinä. Et kyllä mä sitä painun sit tekemään, jos on lämmin ilma niin jonnekin kauniimpaan paikkaan. Ja haen sitä sieltä silmilläni sitte sieltä kauniimmasta maisemasta. (N 38)

Moni haastateltava korosti omaa fyysisen pienuuden kokemusta suuren luonnon äärellä.

Mikä luonnossa viehättää? No semmonen ihmisen koskemattomuus. Sellasii paikkoja tosin ei nyt juurikaan löydä. Mut esimerkiksi ojittamattomat suot on yleensä saanu olla melko rauhassa, ne on tosi upeita. Siin on semmost ikiaikaa ja viehätystä. Ehkä siinä jotenkin se oma pienuus tulee esiin, se on terveellistä huomata se, et ei ookaan se suurin. Nöyrtyy siellä kun ei oo teitä. (M 27)

Semmonen olo [luonnossa], että tota et siellä on pieni, tai se luonto tulee niinku lähemmäksi ja suuremmaksi ja ite muuttuu pienemmäksi. Semmonen hiljasuus ja rauha. (N 28)

Kyll mä tykkään olla siellä [luonnossa]. Mitä mä koen siellä? ... mulle tulee melkein joka kerta joku semmonen tunne siitä, että mä oon hirveen pieni ja tota, mut sitte ehkä siel kuitenkin tulee joku semmonen tunne... hyvän olon tunne, sanottasko melkeen semmonen puhdistuneen tai raikastuneen olo, semmonen kun posket on semmoset viileet, raikkaat ja semmonen se päällimmäinen tunne siit on. (N 51)

Mystismi on ihmiskeskeisistä luontoasenteista kaikkein voimakkaimmin luontoa säilyttävä. Luonto ajatellaan pyhäksi, sitä kunnioitetaan, ja elämässä tavoitellaan ihmisen ja luonnon ykseyden kokemusta. (Pietarinen 1987.)

Ensinnäkin siinä [ekologisessa elämäntavassa] pitäisi ottaa huomioon ihminen, että ihminen on osa luontoa, pitää hyvä huoli ihmisestä, itsestään sekä muista. Ja silloin se tulee luonnostaan se, syö puhdasta, tekee puhdasta, pitää ympäristön siistinä ja kauniina. Siis jos rakastaa itseään osana luontoa, Jumalan luomaa luontoa, niin silloin tekee kaikkensa, että ihmiset ja luonto, kaikki ympäristö voi hyvin. (N 62)

8.3 Ekologinen elämäntapa eri sukupolvissa ja elämänvaiheissa

Elämäntapoja ja kulutuskäyttäytymistä määrittävät paitsi yksilöllinen arvomaailma myös yhteiskunnassa laajemmin vallitsevat arvot. Yhteiskunnalliset arvot ovat vaihdelleet eri aikakausina, ja ne näkyvät yleisesti eri sukupolvien keskuudessa. Seuraavassa ekologista elämäntapaa tarkastellaan sukupolvien ja eri elämänvaiheiden näkökulmasta. Roos (1988, 59–67, 204–205) on tarkastellut elämää 1970-luvulla ja jakaa suomalaiset elämäkertojen perusteella neljään eri elämäkokemukselliseen sukupolveen. Sukupolvijaottelun perustana ovat tutkimushetkellä aktiivisimman elämänvaiheen omaavan sukupolven kokemukset ja tapahtumat. Aktiivisimmalla elämänvaiheella Roos tarkoittaa nuorempaa keski-ikää eli perheen perustamisen ja sen aineellisen perustan hankkimisen vaihetta yksilön elämässä. 1970-luvulla aktiiviväestö oli juuri kokenut suuren muuton maaseudulta kaupunkeihin. Roos löysi elämäkerta-aineistostaan seuraavat sukupolvet, joita tarkastelen tässä oman haastatteluaineistoni, ekologisen elämäntavan sekä urbaanin elinympäristön rakentumisen näkökulmista. Oman tulkintani lähtökohdaksi otan tällä hetkellä aktiivi-iässä olevan sukupolven, eli 1960- ja 1970-luvuilla syntyneiden kokemukset, elämänvaiheen ja elämäntavat.

8.3.1 Vanhat ja ikääntyvät sukupolvet

Ensimmäinen Roosin määrittelemä sukupolvi on sotien ja pulan sukupolvi. Hän määrittelee sen jäseniksi ennen Suomen itsenäisyyttä syntyneet henkilöt, jotka elivät elämänsä aktiivivaihetta kansalais-, talvi- ja jatkosodan aikana. Tyypillistä sota-ajan sukupolven kokemuksille ovat köyhyys, ainainen puute, kaiken tekeminen itse sekä jatkuva työnteko ja ponnistelu. (Roos 1988, 61.) Nyt vuosituhannen taitteessa nämä ihmiset ovat jo vanhuksia, useat heistä ovat jo kuolleet. Tyypillistä heille oli elää koko elämä säästeliäästi, mitään ei heitetty hukkaan, uutta vaatetta ja tavaraa ostettiin harkiten ja vanhaa paikattiin ja korjattiin. Tämä säästeliäs elämäntapa oli tyypillistä sekä maaseudulla että kaupungissa. Ekologisen elämäntavan kannalta he edustivat hyvinkin tummanvihreää elämäntapaa.

Toinen sukupolvi, sodanjälkeisen jälleenrakennuskauden ja nousun sukupolvi, on syntynyt 1920- ja 1930-luvuilla. Nämä ihmiset muistavat sota-ajat hyvin ja olivat aktiivi-iässä, kun sotavuodet päättyivät. Heitä voidaan kutsua nykyisen hyvinvointivaltion perustan rakentajapolveksi. Tällä sukupolvella on monia yhtäläisyyksiä edellisen polven kanssa, sillä myös useat heistä ovat kokeneet puutteen ja köyhyyden omakohtaisesti. (Roos 1988, 61–62.) Suurimmalla osalla tämän sukupolven edustajista on kasvujuuret maaseudulla. Haastatteluaineistossa keski-ikäiset ja vanhemmat naiset kertoivat juuristaan ja lapsuudestaan maaseudulla. Kotoa oli opittu säästeliäs elämäntapa, joka oli seurannut mukana läpi elämän. Myös sotavuodet vaikuttivat tarkan ja kestäväen kulutuskäyttäytymisen ja ympäristöystävällisen elämäntavan syntymiseen.

...kun sitä köyhään kottiin syntyy, monta lasta on, muun muassa niinku äiti oli semmonen joka teki vanhas-ta vaatteesta uutta ja kaikkee tämmöstä, että äiti oli jo semmonen. Ja just keräs marjoja, sieltä kai sitä oppi-kin ja kaikki juurikasvit ja kaikki viljeltiin itte. (N 50)

Se [säästäminen] on melkein pakko ollu joka elämänvaiheessa. Mutta aika tarkkaan, ettei heti jos on leipä kahen päivän vanhoo, niin sitä ei panna pois. Ja ruuantähteetkin kahtena tai kolmantenakin päivänä voi syyvä sammaa ruokaa... Niin, että kyllä kaikkea ylleensä tarkasti pittää. Se on lähteny niin sieltä, että mittee ei laiteta hukkaan...Ja sitten ehkä tää sota-aika ku ol tyytyväinen jos sai opiskelu- ja kouluaijana pake-tin kotoonsa, jos sai vaikka ruisleipiä niin ne oli niin hirveen hyviä. (N 70)

No tietenkin se eläminen siellä maalla, ne asiathan siihen aikaan kun minä olen siellä elänyt, niin nehän on ollu hyvin luonnollisia ja se on automaattisesti ollu se elämä ekologista. (N 48)

Meillä on hyvin kätevä sekä isän, että äidin suku. Kaikki on tehty itse. Minä esimerkiks nuorena ompelin kaikki vaatteet itse... Minun äiti aina sano, että aika tavarain mitta, mittään ei hukkaan. Kaikki säilytetään ja sieltä ne sitten tullee, kun niitä tarvitaan. (N 62)

Työn luonne muuttui 1930- ja 1940-luvuilla vähitellen maatalousvaltaisesta, vuodenaikojen mukaan sovitetusta työstä, tehdassalien ja konttorien ympärivuotisesti kiireiseen työtahtiin. Jo sotavuosien aikana, kaupungistumisen kasvaessa, alettiin asumisen ja kaupunkirakentamisen laatuun kiinnittää huomiota. Huoli asumisen laadusta ja vapaa-ajan merkityksestä kertoo vaurastuvan yhteiskunnan ja hyvinvointivaltion syntyvaiheista. Kritiikki kaupunkien umpikortteleita, pieniä ja pimeitä asuntoja sekä yksitoikkoisia asfalttipihoja kohtaan voimistui (Hertzen 1946, 13). Maailmalla oli jo 1920-luvulta lähtien tarjottu suurkaupunkien slummiutumisen ja umpikortteleiden ahtaiden valokuilujen tilalle funktionalistisia kaupunkirakentamisen uusia ihanteita: valoa, ilmaa ja terveellisyyttä.

”Mitä hyödyttävät ihmistä jääkaapit, roskakuilut, kylpyhuoneet, suihkulaitteet, kaasui- tai sähköliedet, jos perheen täytyy ahtautua ryytilaatikon kokoiseen ja muotoiseen asuntoon, jossa yhdelläkään perheenjäsenellä ei ole mahdollisuuksia lepoon ja virkistykseen ja jossa lapsilla ei ole ”elintilaa” sisällä eikä ulkona, ellei tällaiseksi lue asfalttipihan nurkkaa.” (Hertzen 1946, 34.)

Elinolot niin kaupungeissa kuin maaseudullakin paranivat suhteellisen nopeasti jälleenrakennuskauden päätyttyä. Suomessa sota-ajan ja jälleenrakennuskauden kokenut sukupolvi pääsi nauttimaan varallisuudesta ja hyvinvoinnista 1960-luvulta lähtien, viimeistään 1970- ja 1980-luvuilla. (Roos 1988, 62).

Toisen sukupolven ihmisistä osa on vielä virkeitä ja aktiivisia eläkeläisiä. He ovat perineet aikaisemmalta sukupolvelta tavan elää säästeliäästi. Sellaiset elämänohjeet kuten ”Talous tarkka, vakaa markka” ja ” Meillä on kaikkea, ja mitä meillä ei ole, sitä me emme tarvitse” kuvastavat hyvin tämän sukupolven ahkeruutta, positiivista suhtautumista työntekoon ja tuhlaillevan elämäntyylin vieroksuntaa. He ovat myös kekseliäs sukupolvi ja tavaroiden uusiokäyttö ja hyödylliset niksit kukoistavat etenkin koti- ja mökkiympäristöissä. Suomalaiset ovat muutoinkin hyvin niksitietoista kansaa. Anssi Orrenmaa on useissa kirjoissaan analysoinut Pirkka-lehden niksi-palstan antia ja toteaa, että tyyppillistä niksi-ihmistä kuvaavat parhaiten sellaiset määreet kuin naiseus ja nuoruus mutta myös eläkeikäiset kehittelevät keskivertoa enemmän niksejä. Niksiherkkyys on suoraan yhteydessä kansantuotteen nousuun ja laskuun, sillä niksien määrä kasvaa selvästi lamavuosien aikana ja vähenee vastaavasti nousukaudella. (Orrenmaa 1997, 154, 160–161.) Arkipäivän keksintöjen takaa löytyy vanhoja suomalaisia arvoja kuten luonnonläheisyys, talonpoikaisjärki ja säästäväisyys. Niksien julkaiseminen on osaltaan ollut rakentamassa siltaa pula-ajasta hyvinvointi-Suomeen. (Orrenmaa 2006, 8-11.)

8.3.2 Suuret ikäluokat

Kolmannen sukupolven Roos määrittelee suuren murroksen sukupolveksi. Tämä polvi syntyi sodan aikana tai heti sen jälkeen ja on kokenut aktiivikautensa 1960-luvun molemmin puolin. Suureksi ikäluokaksi kutsutun polven lapsuus oli kehityksen ja optimismin aikaa. Maaseutu kukoisti ja maanviljelys kannatti, teollinen tuotanto kasvoi kaupungeissa ja hyvinvoinnin merkkejä alkoi ilmaantua tavallisen kansan keskuuteen. Markkinoille alkoi 1950-luvulta lähtien tulla yhä enemmän ja kiihtyvällä vauhdilla uusia kulutustavaroita. Kodinkoneet, televisio ja yksityisautot yleistyivät kotitalouksissa 1960-luvulla. (Roos 1988, 62.). Yksi suurista aikakauden innovaatioista oli muovi, jonka sovelluksista esimerkiksi muovipussi vaikutti myöhemmin jopa kaupan rakennemuutokseen ja lähikauppojen kuolemaan. Maitoa ei enää tarvinnut hakea omalla kannulla lähikaupasta, vaan sitä alettiin pakata muovipusseihin valintamyymälän kylmätiskiin. Asiointitottumukset muuttuivat edelleen, kun muovikassi syrjäytti asiakkaan oman kauppakassin ja ostospaikka voitiin lähimyymälän sijaan valita entistä vapaammin esimerkiksi työmatkan varrelta. (Hankonen 1994, 235.)

Suuren murroksen sukupolvelle merkittäviä kokemuksia ovat olleet laajat, maalta kaupunkiin ja Suomesta Ruotsiin suuntautuneet muuttoliikkeet, jotka koettiin 1960- ja 1970-luvuilla. Suomen nopea kaupungistuminen toi mukanaan asuttamisen ongelman. Ratkaisuksi luotiin lähiörakentamisen malli. Edullisille maille, kaupunkikeskustojen liepeille nousi nopeasti kerrostalolähiöitä aluerakentamisen hengessä (Hankonen 1994). Funktionalismin ihanteiden mukainen toimintojen hajasijoittaminen valloitti kaupunkirakentamisen ja elementtiteollisuus asuntorakentamisen. Elämäntapojen murros ja juurettomuus konkretisoituivat asukkaiden keskuudessa lähiöissä (Kortteinen 1982), tai pikemminkin kaukioissa, kuten kriittinen määritelmä lähiöistä kuului (Roos 1988, 65). Tämän sukupolven tuli löytää elämän sisäiseen hallintaan uusia muotoja – uutta sisältöä, järjestystä ja tarkoitusta – kun ponnistelu elämän ulkoisen hallinnan saavuttamiseksi ei enää riittänyt (mt, 67).

Kolmas sukupolvi on aktiivivaiheistaan lähtien ollut vahvasti kulutusorientoitunut. Arkielämän kulissien luominen leimasi 1970-luvun elämän laatua; ”Ihmiset eivät enää niinkään tiedä miten pitää elää, mutta he tietävät miltä elämän pitää näyttää.” (Roos 1988, 64). Tätä sukupolvea voisi kutsua myös kerskakulutuksen ja huolettoman luonnonvarojen käytön sukupol-

veksi. Kulutustavaroiden määrän kasvu on 1960- ja 1970-luvuilta lähtien ollut huomattavaa. Kertakäyttökulutus voimistui kaikilla kulutuksen aloilla, niin kodintarvike- ja vaateollisuudessa kuin pakkaus- ja rakennusteollisuudessaakin. Uudet materiaalit, kuten muovit, betoni ja tekokuidut, olivat edullisia käyttää ja vaivattomia tuottaa. Kulutuskulttuurissa siirryttiin tuhauksen aikaan. Kuten haastateltavan kertomuksesta käy ilmi, kulutushyödykkeiden ja jätteiden määrän kasvu toi mukanaan urbaanin jäteongelman.

Et sanottaan silloin kun myöki tultiin tänne kaupunkiin [kotipaikkakunnalta] niin, jos tuolla lähti kävelemään niin siellä voi olla näitä jätekasoja, ja sillä tavalla ei tarvinnu kovin kauas Rantakylästä mennä ku ol kuule jätettyä tuonne että. Ei ollu oikein niitä keräilypisteitäkään oikeen. Ihmiset jätti minne sattuu niitä jätteitään... et silloin kun käveltiin tuonne lähellekkii, niin huomaa miten ihmiset heitteli niitä tavaroitaan sinne ja näitä jätteitä ja siellä oli vanhoja pyykkikonnetta ja tämmösiä ja helloja ja näitä... Mutta ajatellaan kun kaupunkiin tulevat ihmiset, jos alusta lähtien olis opetettu, että tämmöstä ei saa tehdä. Ja sit jotenkin tuntu aina, että tuollaki keskustassa kun asuttiin, että aina kun vietiin roskat, se aina kuohu ylite. Jollain tavalla että se, alusta lähtien jotenkin niinku huonossa junnurassa oli. Ainakin minä koin sen. (N 50)

Maaseudulla oltiin perinteisesti karrätty romut pihan perälle tai pellon kulmalle. Kaupungissa ei 1970-luvulla välttämättä ollut paikkaa, mihin asukkaat olisivat voineet viedä vanhoja tavaroita. Viitseliäimmät kuskasivat rojunsu omalla tai naapurin autolla kaatopaikalle asti tai kotitalon navetan taakse. Kaupungeissa ei ollut nykyisenkaltaisia kierrätyskeskuksia, jotka olisivat ottaneet vanhat kodinkoneet ja huonekalut vastaan, ja kirpputoritkin yleistyivät vasta 1980–1990-luvuilla. Kaupungeissa ei liioin ollut biojätteen keräystä. Toisin kuin maaseudulla, jossa oltiin totuttu kompostoimaan talousjätteet, kaupungissa talousjätteet sujautettiin näppärästi sekajätteen mukaan. Muovikassi oli tässäkin tapauksessa oiva keksintö. Sillä kulki tavara kätevästi kaupasta kotiin, ja samassa kassissa lähtivät kaikki kodin päivittäisjätteet roskikseen. Osa roskista päättyi myös lähiluontoon.

Pian oli kuitenkin selvää, että luonnonvarojen huolettoman käytön, ympäristön pilaantumisen ja jatkuvan taloudellisen kasvun rajat olivat tulossa vastaan. Yhdysvaltalaisen biologin Rachel Carsonin kirja *Äänetön kevät* ilmestyi vuonna 1962, ja teoksen katsotaan saaneen liikkeelle maailmanlaajuisen ympäristövallankumouksen. Nopeasti suomeksikin käännettyssä kirjassaan Carson (1963) kuvasi ihmisen aikaansaamia muutoksia luonnossa ja kritisoi voimakkaasti kemianteollisuutta ja etenkin hyönteismyrkkujen vastuutonta käyttöä. Ympäristövallankumouksella tarkoitetaan ympäristökysymysten räjähdysmäisen nopeaa nousua julkisen keskustelun ja kritiikin kohteeksi. Uusi ympäristöliike syntyi läntisissä teollisuusmaissa rauhanliikkeen, hippiliikkeen ja kansalaisoikeusliikkeen vanavedessä. Ydinvoiman käyttöön-

otto, ympäristökatastrofien paljastuminen ja ympäristötutkimuksen lisääntyminen edesauttoivat ympäristöliikkeen syntyä. Ympäristöliikkeen painopiste muuttui 1960-luvulla luontokeskeisestä ihmiskeskeiseksi – alkuperäisen luonnon suojelusta ihmisen ympäristön suojeleluun. Samoin lisääntyi luonnontieteellisen ympäristötutkimuksen ohella myös yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus. (Massa 1991, 66–68.)

8.3.3 Erilaistuvien elämäntapojen sukupolvi

Neljättä sukupolvea Roos (1988, 63) kutsuu lähiöiden sukupolveksi. Tämä sukupolvi on syntynyt 1960-luvun molemmiin puoliin, ja elänyt aktiivivaihettaan 1980–1990-luvuilla. Perheenperustamisikä on siirtynyt yhä myöhemmäksi koulutuksen ja työuran ollessa etusijalla nuorten elämässä. Perheinstituution muodonmuutokset, sukupuoliroolien tasa-arvoistuminen ja väestörakenteen vanheneminen ovat niin ikään nykyajalle tyypillisiä ilmiötä (Karisto ym. 1998, 203). Tätä myöhäismodernin ajan sukupolvea leimaa elämäntapojen suuri kirjo. Keski-luokkainen elämäntapa – perhe, työ, oma asunto ja auto – on muodostunut vallitsevaksi ja tavoitelluimmaksi elämäntavaksi mutta myös marginaaliset elämäntavat ja erilaiset alakulttuurit ovat lisääntyneet ja osa niistä, esimerkiksi ekologisen elämäntavan eri sävyt, myös arkipäiväistyneet.

Aikakaudelle on ollut tyypillistä kansainvälistyminen ja erilaisten aatteiden ja liikkeiden nopea leviäminen. Materialismi ja juppiliike (yup = young urban professionals) kukoistivat 1980-luvulla. Samanaikaisesti erilaiset vaihtoehtoliikkeet voimistuivat. Kylmän sodan eli Yhdysvaltojen ja Neuvostoliiton välisen asevarustelukilpailun vastustuksesta yltynyt rauhanliike oli Suomessakin suhteellisen voimakas ilmiö, joka näkyi katukuvassa rauhanmarsseina ja mielenosoituksina. Läntisten teollisuusmaiden ympäristöaktivistit järjestäytyivät ja järjestöt kansainvälistyivät. Vihreä radikalismi näkyi esimerkiksi ympäristöjärjestö Greenpeacen toiminnassa. Maltillisempi aktivismi puoluepolitisoitui useimmissa länsimaissa 1980-luvun alussa vihreän liikkeen tultua mukaan poliittiseen päätöksentekoon.

Globalisoituminen – niin hyvässä kuin pahassa – on lisännyt kanssakäymistä kulttuurien kesken ja kasvattanut tietoisuutta paikallisista ja globaaleista ympäristö- ja sosiaalisen epätasa-

arvon ongelmista. Matkailu ja asuminen ulkomailla ovat voineet olla herkistämässä ympäristöystävälliseen ajatteluun ja globaalin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden merkitykseen.

Ja sitte kyllä sekin kun mä olin siellä Amerikassa...niin kyllä siellä se kulutus oli niinku hirveetä, niin se herätti silleen... ainakin mitä kaverit on jälkeinpäin sanonu siitä Amerikasta, että siellä mä jo muutuinkin aika paljon. Et tuli semmosia kirjeitä, missä mä ihmettelin hirveesti sitä elämänmenoa...(N 25)

... varmaan jonkunlainen herätyksen hetki on se, että mä olin viime vuonna puol vuotta ulkomailla [kehitysmaassa]. Ja mä sitä elämää siellä seurattessa niin, ehkä sen jälkeen vielä nimenomaan tämmöseen sanotasko tähän maailmanlaajukseen johonki tasaseen jakautumiseen, niin ehkä ajattelen semmosia asioita nyt entistä enemmän. Kun on niinku nähny sen mitä se niinku ihan oikeesti tarkoittaa. (N 51)

Tietoisuus erilaisista elämäntavoista ja kulttuureista on lisännyt yksilöiden, perheiden ja yhteisöjen tietoisuutta omista elämäntavoistaan ja siitä, miten ne eroavat muista elämäntavoista. Voidaan myös väittää, että kansainvälistymisen ja tietoisuuden kasvun seurauksena kiinnostus ekologiseen elämäntapaan on lisääntynyt. Tämä näkyy esimerkiksi ympäristöystävällisten ja luonnonmukaisesti tuotettujen tuotteiden sekä reilun kaupan tuotteiden tarjontana ja mekinä päivittäistavara-kaupoissa. Vaikka ekologinen elämäntapa on yhä edelleen korostuneesti yksilön henkilökohtaiseen valintaan perustuva, on se länsimaissa myös institutionalisoitunut. Ympäristölainsäädäntö ja -hallinto pitävät huolen siitä, että uusiutuvia energialähteitä kehitetään, uusiutumattomia materiaaleja kierrätetään, biojätteitä eritellään ja myrkyllisiä jätteitä toimitetaan asianmukaisesti käsiteltäviksi. Tämä kaikki kertoo ekologisen modernisaation etenemisestä yhteiskunnassa.

...onhan siitä selviä osoituksia, että viimeisen parinkymmenen vuoden sisällä suomalainen yhteiskunta on muuttunut paljon ympäristöläheisemmäksi. (M 42)

Kollektiivinen tajunta, se mitä asioista yleisesti ajatellaan, muotoutuu hitaasti muuttuneiden olosuhteiden mukaiseksi. Näin on käynyt kaupungistuneessa Suomessa, jossa monet kokevat juuriensa yhä edelleen olevan maaseudulla. (Karisto ym. 1998, 196.) Vastaavasti voidaan ajatella, että kollektiivisen tajunnan muotoutuminen sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästä kehityksen suhteen vie oman aikansa. Toisaalta kuten Roos (1990, 484) huomauttaa, vaihtoehtoiset, vihreät elämäntavat ovat esimerkkejä sukupolvien välillä tapahtuvasta elämäntapasiirtymästä. Vihreisiin elämäntapoihin liittyy usein perinteisiä, kansanomaisia ja nostalgisia aineksia – perintönä kulkevia oppeja vanhoilta sukupolvilta. Myös lapsuudessa koetut positiiviset luontokokemukset ovat olleet vaikuttamassa ympäristöorientoituneen elämäntavan muotoutumiseen.

Kyllähän se tietysti kotoa tulee että, et semmonen luotua, toista ihmistä, kaikkea elämää kunnioittava asenne... Ja sitten kun on omia lapsia niin ajattelee tosissaan, että millanen maailma on sitten kun he on ite aikuisia ja heillä on lapsia. Itsekeskeisyys ja itsensä ajatteleminen ehkä saa semmosta perspektiiviä. Kyllä minulla on niinku ihan, no pienempänä partiossa ja aina tykänny liikkuu luonnossa ja semmone rakkaus siihen metsässä olemiseen ja luontoon... niin ne on hirveen tärkeitä aina ollu (N 33)

No se on tietysti lapsuudesta alkanut, lapsuuden luontokokemuksista... oon harrastanut lintuja kakstoista-vuotiaasta lähtien... jollain tavalla sitten tämmönen luontoesteetikko ja luontoromantikko... kokenut voimakkaasti, että ne harrastukset oli luontoelämyksiä. (M 42)

Vihreiden arvojen välittäjinä voivat olla myös nuoremmat sukupolvet ja länsimaissa erityisesti energiakriisin ja ympäristötuhojen koskettama sukupolvi.

Oppikouluikäisenä, siinä vaiheessa se jossakin lokahti. Perustettiin semmonen ku luonnonnuuskijat luontokerho. Sitten nuuskittiin luontoa ja kasvatettiin nuorempia ja opetettiin niille kauheesti ja ensin piti tietysti ite kauheesti opiskella, et pysty opettamaan. Käytiin retkillä paljon ja semmosta. (N 38)

Roosin mukaan (1990) vihreän elämäntavan piirteillä alkaa olla vaikutusta laajemminkin eri yhteiskuntaluokkien ja sukupolvien omaksuessa ympäristöystävällisiä piirteitä arkeensa. Haastateltavani kertoivat, että kiinnostus ympäristöystävälliseen elämäntapaan oli saattanut herätä koulutuksen ja kirjallisuuden tai ystävä- ja tuttavapiirin kautta.

No tota, lukion jälkeen niin sillon mä olin töissä... ja siel oli yks kavveri, joka oli kovasti tämmönen linkolalainen ja mä luin sen johdosta muutamii Linkolan kirjoja. Kyll ne vaikutti sitten kovasti ja se oli se jonkin näkönen alku. Mutta jotenkin se Linkola ei riittäny kovin kauaks aikaa kun se ei tarjonnu niinku todellisia vaihtoehtoja. Mut se oli hyvä alkusykäys ja siit on tietysti vähän pehmentynyt tai aika paljonkin, jotain omia näkemyksiä sitten tullu. (M 27)

...mie oon koko ikäni ollut kiinnostunut siitä [ekologisesta elämäntavasta], mulle on tullut lehtiä mie oon lukenut kirjoja ja sit mie oon kuunnellu luentoja. (N 62)

Kyllä kai se on koulutuksen kautta tullu. Että kyllä sitä niin paljon on oppikirjoissa ja sit tietoa saa, että kyl-lähän se niinku semmonen, et tiedosta ei kiinni. Enemmän on niistä teoista kiinni, että kykeneekö niitä tekemään. (M 39)

...mä oon urallani tullu yhteyteen semmosten ihmisten kanssa, jotka on niinku pistäneet mut ajattelemaan tämmösiä asioita. Eli aikasemmin en juurikaan ajatellu näit asioita lainkaan, vaan mennä vouhotin vaan. Ja tota nii tavallaan tää sitte siihen omaan verkostoon tulleet ihmiset on niinku, siell on semmosii ihmisiä, jotka ovat ajatelleet ekologisemmin ja ovat sitte niinku, eivät saarnaamalla mutta muuten saaneet mutkin ajattelemaan sitä asiaa. (N 51)

Yks motivaatiotekijä on varmaan se, et tuttavapiiriin kuuluu semmosia, jotka toteuttaa ekologista elämäntapaa enemmänkin ku ite, et se niinku kuuluu elämäntapaan jossa elää. (N 38)

Elämäntapojen ekologisen kestävyuden, sosiaalisen tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden säistäminen voidaan länsimaissa nähdä osaksi ekologisen modernisaation hidasta prosessia. Prosessin hitaudesta kertoo esimerkiksi kulutuskeskeisen ja itsekeskeisen elämäntavan vank-

ka jalansija länsimaissa. Vaikka lama-ajat hillitsevät kuluttamisen tahtia hieman, on suuntaus kasvavaan kuluttamiseen koko ajan kiihtynyt myöhäismodernina aikana.

...tällä hetkellä niinku, mun mielestä yhteiskunnassa on aika kovat arvot... henki on se, että pitää kuluttaa paljon, jotta työpaikkoja olis ja kun kysyntä on korkea niin se nostaa kansantuotteen... eikös se tämmöstä se meininki ole? Kyllä ihan suoraan sanottuna turhauttaa... Et onhan nää joku Rion kokous ja Kairon väestökokous mitkä on ollu niin tuota, onhan ne hyviä kokouksia... mutta tulokset on kyllä aika loppujen lopuks masentavia... Jos ajatellaan sitä, että ne on kuitenkin niin tuota suuryritykset jotka operoi täällä maapallolla... ne on paljon mahtavampia kuin nää poliittiset päätökset...tässähän ollaan ihan jonkun muun talutusnuorassa...annetaan niinku markkinavoimilla tämä valta että. Kyllä mie on suoraan sanottuna tosi kyyninen... (M 39)

Nähtäväksi jää, tuleeko seuraavista sukupolvista ekologisen modernisaation, kestävän kehityksen ja vastuullisen kuluttamisen sukupolvia vai kamppailevatko sukupolvet jatkossakin kasvavien ympäristöongelmien ja lisääntyvän maailmanlaajuisen epäoikeudenmukaisuuden kanssa. Joka tapauksessa jo nyt ympäristöystävällistä elämäntapaa pidetään itsestänselvyytenä ja rationaalisena käyttäytymisenä.

No se nyt on jotenkin niin itsestänselvää, jos tuota... on niin sanotun vihreän ajattelun kannattaja niin kylähän siinä pitää jotenkin toimia niitten periaatteitten mukaisesti. Ja lähinnä sen takia mä oon lukenu sitä ympäristöopintokokonaisuutta ja muutenkin ympäristöuutisia seuraan. Se on mun ymmärtääkseni, se on ainoa vaihtoehto miten kaikkien ajattelevien ihmisten pitäis toimia...On hyvin vaikeeta välttyä nykyaikana näkemästä ympäristöasioita...se on yleistietoa. (M 29)

Niit herätteitä tulee monelta suunnalta ja paljon on itekki ajateltavissa mut se vaan niinku kuuluu sellaseen yleiseen hyvään, mihinkä pittää pyrkiä ja sellaseen välttämättömyyden paktoon... (M 30)

8.4 Ekologinen elämäntapa arjessa

Ekologinen elämäntapa ja arvot konkretisoituvat ihmisten arkisissa toiminnoissa. Kun edellä pohdittiin ympäristömyönteisen elämäntavan motiiveja ja taustatekijöitä, siirrytään tässä luvussa kuvaamaan käytännön kokemuksia ja kertomuksia ekologisen elämäntavan ilmentymistä kaupungissa. Kertomuksissa painottuvat arjen liikkumisen kokemukset ja motiivit sekä ekologisen liikkumisen mahdollisuudet ja esteet kaupunkiympäristössä. Tavoitteena on havainnollistaa kertomusten avulla asukkaiden arkista elinpiiriä ja liikkumisen ympäristöä kaupungissa. Elämäntavan ja arkisten valintojen taustoittamiseksi annetaan haastateltavien aluksi kertoa yleisesti elämäntavastaan. Haastateltavat kertoivat ekologisen elämäntavan näkyvän arkisten rutiinien, kotitöiden ja harrastusten yhteydessä.

Se näkyy mulla ruuanlaitossa, mie teen itse ruuat, leivon itse ja sitten tuota en käytä noita kemiallisia aineita paljonkaan, en käytä mitään meikkejä, en mitään voiteitakaan käytä. Ainut on tukanpesuaine ja saippua. Ja siivouksessa en käytä mitään aineita, kostea riepu. Ja nyt en enää imuroikaan. Säästän sähköä. Miulla on semmonen ihana semmonen varrellinen, jossa on semmosia lätkiä, että ottaa paremmin...Ja sitten tota jätteet lajittelen, oon lajitellut aina, enkä pane mitään hukkaan. Nyt esimerkiksi, tää ei nyt ehkä kuulu tähän mutta, kun aloitin opiskella englantia ja saksaa niin etsin omat kouluaikaiset saksan vihkonit ja lasten englannin ja saksan vihokotit niissä on tyhjää, käytän niitä. Ajattelin, että niissä on paljon tyhjiä sivuja, siellä näkkee jotain oppia vieläkin ja sitten toisaalta tulee käytetyksi ne. (N 62)

Ekologinen elämäntapa konkretisoituu myös kuluttamisessa, ruuan ja tavaroiden hankinnassa sekä jätteiden kierrätyksessä.

No, mie kyllä pyrin kaikis tämmösissä, mitä nyt on tämmösiä pesuaineita, kemikaaleja, ett niissä on ehotomasti joutsenlippumerkki... Meillä kierrätetään kompostoitavaks eloperäinen jäte, lasitavara, maitopurkit viedään tonne, paperitavara, kaikki paristot ja tämmöset mihin ne kuuluuki... Ja se [sisä]lämpötila tosisaan, että sen ei tarte olla 24 astetta vaan että 20 riittää ihan mainiosti. Ja just sitä semmosta liikkumista, että täytyykö autolla mennä vai voiko sen tehdä kävellen tai pyörällä...yrittää niinku tavallaan...sisäistää se elämäntapaan sellanen tietynlainen säästäväisyys. Kun ei kuitenkaan omasta mukavuudesta joudu tinkimään... (N 33)

No, yritän mahdollisimman paljon välttää semmosta kertakäyttökultturia ja kierrätän vaikka se onkin mun mielestä aika hankalaa, varsinkin meidän nykyisessä erittäin pienessä keittiössä niin täytyis jotenkin järkevästi suunnitella kaikkii minne pannaan ne litistetyt maitopurkit ja säilyketölkit sun muut. (N 29)

Autottomuus vapaaehtoisena valintana tuotiin esiin yhtenä ekologisen elämäntavan konkreettisena muotona.

... tietoisesti en omista autoa.... käytän aktiivisesti polkupyörää ja julkisia kulkuneuvoja. (M 42)

Omaa autoo meillä ei ole, ei ehkä olis rahaakaan ostaa... (N 29)

No oman elämäntavan ekologisuus... ei olla mitään superhyper-ekoeläjiä. Meill on kyllä lipsunu ihan hirveesti niistä periaatteista mitä joskus aikanaan oli... Me ollaan mukavuudenhaluisia myöskin aika pitkälle.

Eli me annetaan periksi sen takia aika paljon. Et meidän ekologinen elämäntapa on...se, että meillä ei oo autoo. Ei siis todellakaan aiota sitä nyt hankkia, vaikka joskus kauheesti tekisi mieli ajella kaikkee kivaa. Me selvitään nyt ilman. Et se on tärkein lähtökohta. (N 38)

Haastateltavilta tiedusteltiin, miten he liikkuvat harrastukseensa, mikäli se on kodin ulkopuolella. Harrastukset olivat riippuvaisia omista kiinnostuksenkohteista ja mieltymyksistä mutta myös elämäntilanteesta.

Joo mie oon kyllä koko ikäni harrastanut paljon semmosta mitä voi harrastaa kotona. Et mie en oikein mielelläni lähe, sekin on jonkilaista ympäristöystävällisyyttä, että mie harrastan mieluummin kotona. Mie luen kieliä, kuuntelen, teen paljon käsityötä, maalaan, kirjoitan... harrastan kodin kaunistamista. (N 62)

Mie harrastan lasten harrastuksia oikeestaan (nauraa) elikkä tota kускаan lapsia aika pitkälle harrastuksiin ja oon niitten kanssa siellä altaan reunalla ja jalkapallokentän reunalla. Ja seurustelen oikeestaan muitten vanhempien kanssa... kyllä mie oon sen tehny selväksi, että kun on lapset pieniä niin mie kerkeen sitten myöhemmin harrastaa... (N 33)

Luonnosuojelu, lukeminen. No itse asiassa vaeltamassa tulee käyty... Yleensä ne kohteet on sellasis paikois, mihin ei pääse julkisilla. Et sit mennään niinku suuremmalla porukalla pikkuautolla. Se on vahinko, et ne on aina sillä tavalla. Kun Lappiin melkein on päästävä kerran vuodessa. (M 27)

8.4.1 Yhteisölliset ekoverkostot

Useat haastateltavat olivat ekologisesti verkostoituneita muiden samanhenkisten ihmisten ja kotitalouksien kanssa. Esimerkkinä yhteisöllisistä ekoverkostoista on palvelujen vaihtopiiri, jossa verkoston jäsenet myyvät toisilleen palveluja ja osaamista kukin kykyjensä ja ammattitaitonsa mukaan. Vaihtopiirin kerrottiin toimivan periaatteella, jossa ostetuista ja myydyistä palveluista pidetään kirjaa, ja ne maksetaan keinotekoisella valuutalla. Vaihtopiirin lisäksi yhteisöllistä verkostotoimintaa oli muodostunut henkilöauton yhteiskäytön ympärille ja ruokapiirin muotoon.

Auton yhteiskäyttö

Marika (25) ja Tapio (27) ovat mukana kimppa-auton omistavassa porukassa. Auton yhteiskäyttöön päädyttiin Marikan mukaan

...sen takia kun joskus aina tarviis autoo. Jos lähtee jonnekin metsään, ettei pääse millään muulla. Mut sit sitä kuitenkaan ei tarte koko aika, niin sitten se on kauheen kätevä. Et silloin kun sitä tarte, niin sitten sen yleensä saa. Ja sitten jos ois oma auto, niin sitä varmaan tulis käytettyä paljon enemmän. Et siinä on vielä sekin. Kun loppujen lopuks aika harvoin sitä tarte.

Autoa pidetään pääsääntöisesti toisessa kaupunginosassa, yhden osakasperheen pihassa. Tämä lapsiperhe käyttää autoa eniten, joten auto on käytännöllisintä säilyttää lähellä heitä. Tapio kertoo yhdessä sovituista auton käyttöön ja huoltoon liittyvistä käytännöistä ja kustannuksien jakamisesta.

Meillä on silleen et kilometristä maksetaan 20 pennii huoltokassaan ja se pitää aina palauttaa tankki täynnä seuraavalle. Sit ulkopuolisilta meillä on 30 pennii se maksu. Se on oikein hyvä, et sitä voi suositella kyllä... Onhan siin [autossa] sellasta [korjattavaa], mut sit aina joku maksaa sen kelli on rahaa ja sen ei tarvi maksaa niit kilometrikorvauksii vähään aikaan, et se vähitellen sit kuoleentuu. Nyt olin vapaaopiston autonhuoltokurssilla ja Marikakin oli kyll vuotta aikasemmin siellä. Et pystyy huoltamaan edullisesti. Siin oli isot säästöt ja oppi jotain, ehkä, laittaa öljyy oikeeseen reikään.

Ekologinen ruokapiiri

Anun (29) perheessä syödään ekologisesti. Hänen miehensä Juha (30) kertoo, että heillä syödään

...puhdasta ja terveellistä kasvisruokaa... melko yksinkertaisista raaka-aineista valmistettua ruokaa...
Mä ite kalastan joskus... ollaan ihan täysin kasvis- ja kalansyöjiä koko perhe.

Anu perustelee, mikä hänelle on ruuassa tärkeää.

No kyllä mä tykkäisin, et se [ruoka] ois niinku aika lähellä tuotettua. Ja en esimerkiks halua mitään geenituotettuja, geenimuunneltuja ruokia syödä. Et se ois niinku semmosta mahdollisimman luonnonmukaista, vanhanaikaista ja kunnollista... Et jotenkin mulle se terveellisyys on kuitenkin mitä mie ajan takkaa, niinku siinä, että mie jaksan ja me jaksetaan tehdä ite ruokaa.

Lisäksi hän toteaa, että

...koska me ollaan kasvissyöjiä niin me ei tietenkään käytetä niin hirveesti luonnonvaroja meidän ruuan tuotantoon.

Anun perhe on ekologisesti verkostoitunut hyvinkin konkreettisesti, sillä he ovat mukana ruokapiirissä.

...no meillä se tarkoittaa tämmösten kuivamuonien tilaamista luontaistukusta... Sieltä me tilataan just tämmösiä täysjyvämakaroneja, riisiä ja sieltä saa monia semmosia luomutuotteita, mitä nyt ei saa täältä, tai saa mutta paljon kalliimmasti... meillä on varaa parempaan, kun me otetaan sieltä kautta.

Anu on itse perustanut ruokapiirin, joka saatiin kokoon kavereista, jotka kertoivat ideasta eteenpäin omille kavereilleen. Aluksi mukana oli kuudesta kahdeksaan kotitaloutta mutta ruokapiiri on laajenemassa. Luontaistukusta tilataan tuotteita muutaman kerran vuodessa. Kerronnan edetessä käy selväksi, että ruokapiirin pyörittämiseen tarvitaan asiasta innostunut henkilö tai kotitalous, joka koordinoi toimintaa.

... meillä on semmonen puhelinketjusysteemi ja mä tai joku muu pistää sen liikkeelle ja sit ihmiset soittaa mulle ne tilauksensa... Sieltä [tukusta] toimitetaan rahtina ne [tilaukset] meille kottiin ja sitten meiltä ihmiset käy hakemassa ja mie yritän punnita ja mitata ja tehdä kaikkee tämmöstä... Se [ruokapiiri] on nyt pikkasen laajentumassa... mun yks ystävä, niin heiltä sitten koulusta monet opiskelijat tilaa, mut se menee niin, että tää mun ystävä sitten toimittaa heille taas edelleen. Että tavallaan meillä kävijöitten määrä ei oo hirveesti kasvanut.

Päivittäistavaraostokset Anun perhe tekee Rantakylän ostarilla ja sen lisäksi

... mä käytän luomupuotia ja tota luomuviljelijöiden kojua... Ne talvella aina toimittaa kotiin sitten juurekset, että sit...ei meidän hirveesti tarvii kaupassa käydä... Me panostetaan siihen ruokaan, silleen, että mun mielestä se [luomu] saa maksaa, ja kun me ei kuitenkaan käytetä mitään lihaa eikä tuommosia tuotteita, niin sitä rahaahan jää niistä. Mut...se on silti aivan älyttömän halpaa, et ei se oo ku muutaman satasen [markkaa] ja se on hirvee kuorma minkä ne tuo. Ja siinä nyt on myös semmosta hapankaaliakin, mitä me ostetaan niiltä, ja se ei nyt oo kalliimpaa, ja kun se on niin pitkälle jalostettua kuitenkin.

Perhe on vastikään muuttanut uuteen kotiin omakotitaloon, jossa ei kuitenkaan ole riittävästi säilytystilaa perunoille, porkkanoille ja muille juureksille.

...me ei oteta koko talven satsia kerralla vaan me otetaan semmosissa pienemmissä satsissa ja nyt just tässä huushollisssa meillä on niinku vähän vielä ratkaisematta se, että missä me niitä pidetään. Että pidetäänkö me niitä meijän ullakon portaissa turvelaatikoissa vai missä. Sekin on yks ärsyttävä puoli kun asuu vuokralla, että ei oo maakellaria...

9 KAUPUNKI LIIKKUMISEN YMPÄRISTÖNÄ

Tässä luvussa kuvaillaan rantakyläläisten arkista liikkumista kaupunkiympäristössä. Kertomukset pohjautuvat haastatteluaineistoon sekä tutkittavien itsensä laatimiin päiväkirjamerkintöihin, kirjoitelmiin ja mielikuvakarttoihin. Luvussa on havainnollistettu yksilöiden liikkumista taulukoiden ja aikamaantieteellisten kaavioiden avulla. Havainnollistamisessa on haluttu kokeilla erilaisia tapoja, eikä aineistoa ole tässä suhteessa purettu auki systemaattisella menetelmällä. Rantakyläläisten kertomuksissa kuullaan autottoman ja autonomistavan lapsiperheen arjesta sekä eläkeläisen ja opiskelijan viikosta. Lisäksi kuullaan ikääntyvän ihmisen liikkumiseen liittyvistä huolista. Kertomuksissa pyöräillään aktiivisen työmatkapyöräilijän mukana töihin ja lapsiperheen äidin muistojen matkassa torille. Kahdessa viimeisessä kertomuksessa mennään mökille Rantakylän läheiselle siirtopuutarha-alueelle. Kertomukset aloitetaan edellä jo tutuksi käyneen Anun ja Juhan perheestä.

9.1 Arkisia kertomuksia kaupungista

Autottoman lapsiperheen arkea

Anu (29), Juha (30) ja Viivi (3) ovat vastikään muuttaneet Rantakylän sisällä omakotitalon yläkertaan asumaan. Perheessä ei ole autoa, ja kaikki matkat kaupungissa liikutaan pääsääntöisesti polkupyörällä, kävellen ja joskus myös linja-autolla. Juha toteaa ykskantaan:

En liiku koskaan [bussilla]...Se [pyöräily] on edullinen ratkaisu, en mielelläni pistä rahojani bussiin, eikä ne niin käteviä ne bussit oo. Oon tottunu pyöräilemään, siinä on monta hyvää pointtia. Siinä voi sitten sivussa ajatella, että se on jotenkin ympäristöystävällisempääkin mutta ei se mikään peruste ole. Jos ihmisellä on auto, niin se laiskistuu aika nopeesti, eikä viitti enää lähtee pyörällä, kun se kestää niin paljon kauemmin...voi olla että se [bussilla liikkuminen] onnistuu ihan mutta se tuntuu kätevämmältä lähtee pyörällä... Joskus lapsen kanssa, vaunujen kanssa kun pääsee ilmaseksi, niin on kylässä käyty...

Myös Anu liikkuu kaupungissa polkupyörällä ja vain hyvin harvoin linja-autolla.

Olikohan se nyt perjantaina, ku tuli lunta oikein kunnolla ekan kerran, niin silloin menin bussilla, koska ei ollu vielä kaupungin aurausväet liikkeellä täyellä voimalla... Ja varmaan kovimmilla pakkasilla mä käytän bussia tai sit, jos on joku niin absoluuttisen hieno tilaisuus, että ei viitti niinku pyöräilykampeissaan tai niinku kulettaa hirmu monia kampeita mukanaan, että silloin... Kyllä mä liikun pyörällä hyvin paljon, kesät talvet... se pyörällä kulkeminen on niin semmosta hirmu jouhevaa ja siinä saa raitista ilmaa.

Uutta kotia etsiessään Anu ja Juha pitivät tärkeänä kriteerinä kodin ja Viivin hoitopaikan välistä lyhyttä etäisyyttä, sillä pyöräilymatkasta ei saanut tulla liian pitkä. Juha kertoo, että matka hoitopaikkaan vie noin kaksikymmentä minuuttia suuntaansa. Anu vie Viivin hoitoon pyörällä aamuisin, kun Juha lähtee aikaisin työhönsä. Useimmiten Anu myös hakee lapsen, koska hänen työnsä on joustavampi ja hän työskentelee paljon kotona työhuoneellaan.

Juha kulkee työmatkat kimppekyydillä naapurikuntaan. Aikaisemmin hän kulki matkoja myös bussilla mutta kimppekyyti osoittautui käteväksi. On linja-autossa tosin omat hyvät puolensa, sillä kuten Juha muistelee, bussilla kulkiessa saattoi jäädä töihin pidemmäksi aikaa, kun taas kimppekyydissä on lähdettävä kotimatkalle silloin kuin muutkin.

Anu kertoo käyvänsä asioilla tai hoitavansa työasiat pyörällä, mikä on kaupungissa osoittautunut joustavaksi tavaksi liikkua.

Kyllä näin pienessä kaupungissa se [pyörä] on musta ihan kätsä ... Siitä mie piän kiinni, kun mie oon tomoselta pieneltä paikkakunnalta kotosin, missä on aina päässy kulkemaan ihan helposti, ja [opiskelupaikkakunnalla pikkukaupungissa] asuessa mä rupesin niinku polkemaan sit enemmän pyörällä, että huomasi sen, että se bussiaikataulujen varassa eläminen tuntui hirveen sitovalta.

Silloin kun perheessä tarvitaan autoa, sitä on lainattu ystäviltä. Autoon on sitten korvaukseksi ostettu bensaa vähän enemmän kuin on kulutettu. Pitkät matkat perhe liikkuu yleensä junalla ja linja-autolla. Tosin isovanhempien luokse mentäessä Anu aina haaveilee, että he voisivat lainata autoa huonojen yhteyksien ja pitkän matkan vuoksi.

Linja-autos istuminen, no Viivin kanssa alkaa mennä kyllä aika mukavasti, kun se jaksaa istuu paikallaan ja sen kans voi jutella. Mut esimerkiks jonkun tommosen yksvuotiaan kanssa meneminen linja-autossa neljä tuntia, niin se on kyllä semmosta, että se käy ihan työstä.

Rantakylässä ja Joensuussa ylipäätään on Juhan ja Anun mielestä ihan hyvin pyöriteitä ja mikä parasta, ei ole paljon mäkiä. Talvella he käyttävät polkupyörissään nastarenkaita ja muistavat pukeutua riittävän lämpimästi. Talvipyöräilyn suhteen Anulla on hieman purnattavaa. Hänen mielestään yksityisautoilua paapotaan aivan liikaa ja autotiet aurataan viimeisen päälle mutta pyörätiet heikommin. Anu lähetti talven jälkeen kaupungin kunnossapitopäällikölle kirjeen, jossa hän toivoi kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitooon muutoksia.

Talviliikkumisesta Rantakylässä

Asunnostamme [kotiosoitteesta] oli viime talvena erittäin vaikea päästä aamuisin liikenteeseen. Kulkuvälineenä käytän polkupyörää, jolla vien 4-vuotiaan tyttärenti aamuisin hoitoon... Koska talomme takana kulkeva kevyenliikenteenväylä ei ole näköjään ansainnut talvihoitotilusta, eikä [kotikatuakaan] aurattu viime talvena kovin aikaisin, runsasluminen talvi merkitsi meille työtä ja tuskaa.

Käyttäisin mielelläni potkuria tai pulkkaa tyttärenti kuljettamiseen, mukavia reittejähän Rantakylässä piisaa. Ongelmana on kuitenkin hiekoitus. Jos aurauksen hoitaminen polkupyöräliikennettä palvelevalla tavalla ei onnistu, voitaisiinko panostaa potkuriliikenteeseen, esim. hiekoittamattomin ”potkurikaistoin”. Potkukelkka on Suomen talvessa verraton kulkuväline vaarista vauvaan. Eipähän tarvitsisi mummojenkaan turvautua pyöräkelkoihin, jotka liikkuvat raskaasti lumessa. Myös Rantakylän perhepäivähoitajat ovat valitelleet pulkkien puhkikulamista soritetuilla väylillä.

Onko hiekoitukselle vaihtoehtoja? Voitaisiinko rutiininomaisesta hiekan levityksestä siirtyä tarveharkintaiseen hiekoitukseen?... Vaihdeellaanko ”ei talvihoitoa” –kylttien paikkoja? Olisihan reilua, että kaupunkilaiset edes vuoron perään joutuisivat kärsimään huonosta palvelusta, jos muuta ei ole tehtävissä.

...Me haluaisimme kulkea kotikonnuillamme luontoa säästäen ja hyötyliikunnasta nauttien – myös talvella. Toivottavasti ehditte tutkailla asiaa tästäkin näkökulmasta ennen ensilumia!

Omalle autolle on käyttöä lapsiperheessä

Mäkisen nelihenkkinen perhe asuu ja viihtyy hyvin Rantakylässä. Perheeseen kuuluvat Sari-äiti (33), Timo-isä (39) sekä 8- ja 5-vuotiaat lapset. Perheeseen hankittiin auto esikoisen syntymän jälkeen, sitä ennen nuoripari pärjäsikin hyvin ilman autoa. Molemmat vanhemmat käyvät töissä lähikunnissa, ja pitkät työmatkat liikutaan henkilöautolla useimmiten kimpapakyydeissä. Timo kertoo, että autoa ja kuskia vaihdellaan sopimuksen mukaan työporukoiden keskuudessa mutta välillä joutuu sitten ihan yksinkin kulkemaan.

Oman auton hankintaan liittyy merkittävässä määrin ajansäästö työmatkoilla. Timo huomauttaa, että linja-autolla työmatkaan kuluisi kolme tuntia päivässä ja eniten siitä kärsisivät lapset, joille päivästä ilman vanhempia muodostuisi hyvin pitkä. Lasten harrastusten myötä auto on osoittautunut tarpeelliseksi kulkupeliksi. Sari kertoo, että uimaharrastukseen mennään autolla kolme kertaa viikossa, samassa kyydissä kulkee sitten naapurin poikakin.

Se on kaheksan aikaan illalla, että se menee aika myöhäseks. Ja talvella oishan se aika ikävä tulla tukka märkänä pakkasessa, ajaa [polkupyörällä] lapsen kanssa, kun pitäis yheksän aikaan olla nukkumassa ja harjotukset loppuu vasta myöhään. Se on se ikävä piire tässä harrastuksessa.

Lapset harrastavat monipuolisesti, ja autoa tarvitaan, kun kiirehditään harrastuksesta toiseen saman illan aikana. Lisäksi perheessä tehdään lasten harrastuksiin liittyviä pitempiä pelimatkoja, useimmiten linja-autolla tai kimpapakyydeillä.

Kaupungilla liikkueensa Mäkiset pyrkivät yhdistelemään matkoja ja asioimaan samalla reissulla esimerkiksi kaupassa ja harrastuksissa. Sari selittää, että yksin liikkueensa hän usein kävelee tai pyöräilee mutta isommat ostokset tehdään sitten autolla. Auto on kätevä tavarankuljetuksessa, ja toisinaan sen käytännöllisyys ilmenee myös sateenvarjona: ”Kun vettä sataa, niin kyllä mie sitten autolla huristelen.” Sari kertoo. Hän pohtii oman auton käyttöön liittyviä syitä yleisemmin:

No, kyllähän se on ihan selvää, että sitä turhaa ajoa on tosi paljon, että se on sitten se mukavuudenhalu. Sitä helpommin lähtee sillä autolla kuin lähtee pyörällä tai kävellen tai linja-autolla. Ja toisekseen, kun sen auton on ostanu ja kalliit käyttömaksut, niin varmaan sitä sitten mielellään käyttääkin.

Astmaatikkona Sari on joutunut konkreettisesti kohtaamaan yksityisautoilun terveystaitat odotellessaan kimppakyytiä kadunkulmassa.

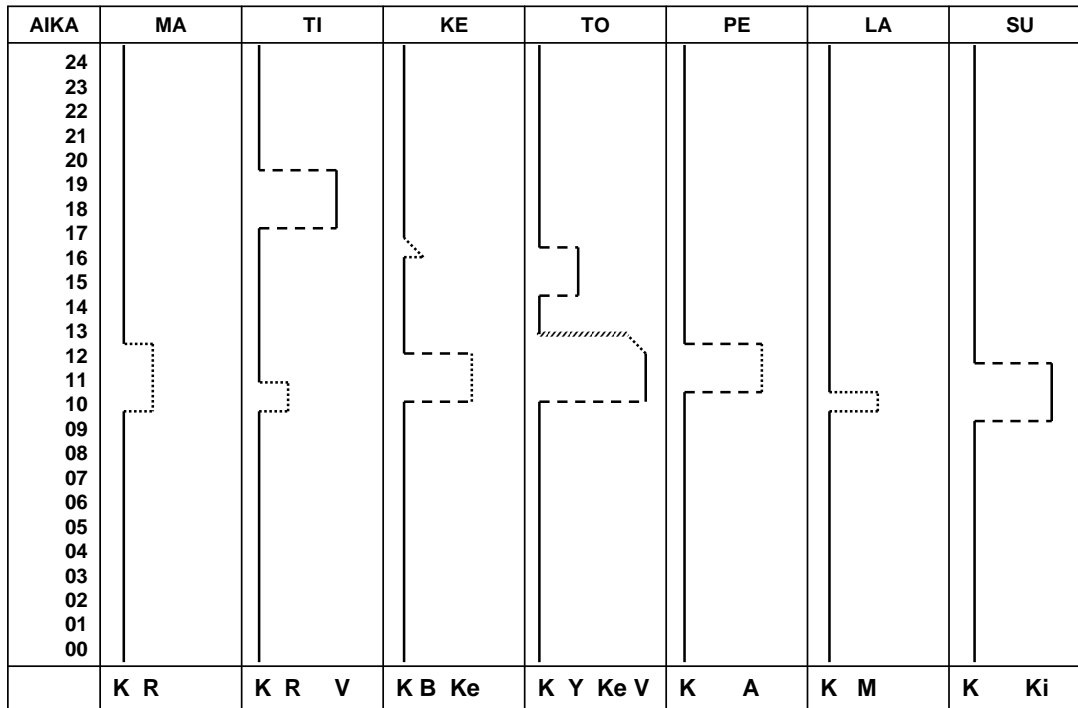
Aamulla on joskus tosi vaikee paikka...joskus on hirveesti pakokaasua, kun seisova ilma on, niin sen kyllä huomaa sitten... että on hankala hengittää.

Timo ja Sari tiedostavat tarkkaan auton käyttöön liittyvät ympäristöongelmat, ja Timo toteaaakin, että

...niin kauan kun mie ajan, ajetaan mejjän perheessä yksityisautolla niin ei paljon voi kehua ekoloogisella elämäntavalla...Kyllähän sitä sitten muuten [pyritään elämään ekologisesti] mut sehän on ilman muuta niinku synneistä niitä pahimpia. Kyllä se kolahduttaa koko ajan, joka päivä kun starttaa tuolta ja savupilvi pölähtää, niin aina sitä ajattelee että syntii tässä tekkee (nauraa).

Eläkeläisen arkea viikon varrelta

Marjatta (62) asuu kerrostaloasunnossa yhdessä puolisonsa kanssa. Koti on keskeisellä paikalla noin puolisen kilometriä Rantakylän ostoskeskukselta. Marjatta liikkuu Rantakylässä pääasiassa jalkaisin ja kaupungille mennessä henkilöauton kyydissä tai linja-autolla. Polkupyörää hän ei omista, eikä myöskään aja pyörällä. Vastikään eläkkeelle jääneen Marjatan arkipäivät täyttyvät mukavasti harrastuksista ja asiointireissuista. Hän piti päiväkirjaa liikkumisestaan loka-marraskuun vaihteessa vuonna 1997. ”Lumi tuli aikaisin” hän toteaa päiväkirjamerkinnöissään, joihin on kirjattu ylös tehdyt matkat kellonaikoihin, matkan tarkoitus, kulkuneuvo sekä havainnot ja huomiot säätilasta ja reittien kunnosta. Oheisessa kaaviossa (kuva 10) on kuvattu Marjatan viikko viitteellisesti aikamaantieteellisenä diagrammina. Kaaviossa jalkaisin tehdyt matkat on merkitty pisteviivalla, henkilöautolla tehdyt matkat katkoviivalla ja linja-automatkat vinoviivalla.



Kuva 10. Aikamaantieteellinen graafinen kuvaus eläkeiässä olevan Marjatan liikkumisesta viikon aikana

Selitteet: K= Koti, R=Rantakylän ostoskeskus, V=Vapaaopisto, B=Bussipysäkki, Ke=Keskusta, Y=Ystävät, A=Automarket, M=Metsä, Ki=Kirkko

Yhtenäinen viiva= paikallaan olo, pisteviiva= kävely, katkoviiva= henkilöauto, vinoviiva= linja-auto

Maanantai-aamuna Marjatta käy jalkaisin fysikaalisessa hoitolaitoksessa ja poikkeaa sen jälkeen ostoskeskuksen apteekissa ja ruokakaupassa. Kotimatalla hän piipahtaa asukastuvalla. Kadut ja pihat ovat liukkaat ja hiekoittamattomat. Pakkasta on 10 astetta, ja lunta maassa noin 15–20 senttimetriä. Tiistaina Marjatan aamuun kuuluu käynti ostoskeskuksessa pankki- ja postiasioilla jalkaisin. ”Kadut ovat lumiset ja auranjälki erikoisen liukas”, hän toteaa. Säätila on lauhtumaan päin. Illansuussa Marjatta lähtee opiskelemaan kieliä Vapaaopistoon

(kansalaisopisto). Noin viiden kilometrin matkan hän tekee henkilöautolla toisen opiskelijan kyydissä. Takaisin kotona ollaan noin puoli kahdeksan aikaan illalla.

Keskiviikkona on kaupunkipäivä. Keskustaan ajetaan aamukymmeneltä omalla autolla yhdessä puolison kanssa. Auto jätetään tavaratalon parkkipaikalle, ja keskustassa liikutaan jalkaisin. Tavaratalossa käynnin jälkeen Marjatta ja miehensä käyvät torin laidalla kauppahallissa ostamassa tuoretta lihaa ja kalaa. ”Liukas, luminen keli” Marjatta kirjoittaa; ”Tori jäinen, liukas, samoin kadut, kaaduin torilla, kova tuuli” lukee muistiinpanoissa. Välillä ostokasseja viedään autoon, ja jäljellä on vielä suutarissa käynti. Kotimatalle lähdetään kahden tunnin ostosreissun jälkeen kolmen kauppakassin kera. Iltapäivällä Marjatta käy saattamassa vieraan bussipysäkille, liukasta on edelleen.

Torstai-aamuna on jälleen meno kimpakyydillä Vapaaopistolle. Sää on lauhtunut plussan puolelle, ajotie on luminen ja kuoppainen. Kahden tunnin opiskelun jälkeen Marjatta käy jalkaisin hakemassa kengät suutarista ja palaa kotiin linja-autolla. Jalkakäytävät ovat liukkaat, eikä niitä ole hiekoitettu. Varovaisesti pitää jälleen liikkua. Iltapäivällä tehdään omalla autolla kyläreissu nimipäiväkutsuille parin kilometrin päähän kotoa. Kerran viikossa Marjatta tekee miehensä kanssa ostosmatkan automarkettiin. Reissu tehdään perjantaina, ja samalla viedään muovit, maitotölkit ja pakkauskartongit automarketin pihalla olevaan kierrätyspisteeseen. Tällä kertaa haetaan myös uusi puhelinluettelo ja käydään pankkiautomaatilla nostamassa käteistä rahaa. Ostoksia kertyy kolme painavaa kassia, ja aikaa automarketissa kuluu reippaasti toista tuntia. Keli on muuttunut sohjoiseksi, ja kotipiha on liukas kotiin palatessa.

Viikonlopun Marjatta rauhoittaa kotielämälle. Lauantai-aamuna tehdään yhdessä puolison kanssa pieni puolen tunnin kävelylenkki läheisessä metsässä. Liukasta on edelleen paikka paikoin. Sunnuntaina pakkaneen on kiristynyt ja tiet ovat nyt todella liukkaat. Aamulla lähdetään kirkkoon keskustaan omalla autolla. Paluumatkalla haetaan bensiiniä matkan varrella olevalta huoltoasemalta. Marjatan viikko on vierähtänyt normaaliin tapaan mutta liikkumista ovat haitanneet ja hidastaneet liukkaan kelin mukanaan tuomat ongelmat. Marjatta kirjoittaa myöhemmin keväällä päiväkirjamerkinnoissään: ”Joensuun kadut ovat olleet tänä talvena hyvin liukkaat”.

Turvallinen kaupunki- ja lähiympäristö mahdollistaa aktiivisen vanhuuden

Eila (70) on asunut Rantakylässä haastatteluhetkellä kymmenen vuotta. Hän on jäänyt leskeksi ja asuu yksin. Eila muutti kaupunkiin maaseudulta, naapuripitäjästä, jossa hän teki elämäntyönsä maatalon emäntänä. Eila on aktiivinen eläkeläinen, joka liikkuu ja harrastaa paljon kaikenlaista. Hän kertoo olevansa mukana monenlaisessa yhdistys- ja harrastustoiminnassa ja liikkuu päivittäin Rantakylän alueella. Myös läheisessä asukastuvassa tulee usein käytyä. Tutussa lähikaupassa ja lähipostissa hän käy talvisin kävellen ja kesällä myös pyöräillen. Isommat ostokset hän tekee automarketissa tai keskustassa ja on silloin riippuvainen autokyydistä. Kimppakyydillä käydään ystävien ja tuttavien kanssa ostoksilla.

Kerran kuussa käyn isommassa liikkeessä, joku ystävä käyttää silloin autolla, lähinnä Prisma tai Sokos. Vähän niinku olevinaan periaatteesta, ku oon [osuuskaupan] jäsen, niin sitten tulloo käytyy noin kerran kuussa tosiaan ostamassa vähän enemmän, jos tarttee... Oikein hyvä on, kun saa kyyin, kun piässäö käymään kaupungilla... Se on sitten niinku tiä miun ystävätär... ni häll on kaks rouvaa muutakin, vähintää meitä on kaks muuta mummuu, kun lähetään ostoksille, ja hän tekköö omat ostokset samalla...Niin kimppekyyti. Hää on tarjoutunu, on ollu ystävä pitkään.

Kaupungin keskustassa Eila käy vähintään kerran viikossa, lähinnä harrastusten takia. Turhanpäiväisiä ostosreissuja hän ei tee.

Kaupungillahan mie käyn joka viikkoki. Kun on näitä harrastuksia. Kansalaistalolla vähintään kerran viikossa. Ja sitte kaupungilla, jos on joku palaveri, niin niissä käyn. Mutta ostoksilla en käy hyvin ussein. Kaupungilla ihan tätä kierto-ostoksii en tie, jotta kahtelisin vaan, mitä shoppailuu se on nykyään, hieno sana. Sitä en hyvin paljoo harrasta, jos ei oo joku ystävä tuu maalta kyllään, niin sitten mukana kulen...

Keskustaan Eila hurauttaa kesäisin polkupyörällä, jos ei ole paljon kantamuksia kuljetettavana. Pyöriteiden kuntoon hän on kohtuullisen tyytyväinen ja toivoo, että voisi vielä pitkään pyöräillä kaupunkireissuja.

Miust nää [pyörätiet] on aika hyvät...Kyllä ne on ihan siedettävässä kunnossa. Esmerkiks Rantakylästä kaupunkiin hirveen turvallinen on. Jos jaksais loppuikänsä ajoo kesät pyörällä, niin olis hyvä.

Syksyn ja talven tullen Eila ryhtyy käyttämään linja-autoa. Tarkkaan taloudenpitoon kuuluu matkalippujen hintojen vertailu.

Kuukauslippuu oon laskenu, ettei kannata ostoo, kun en kule niin paljoo...Kakskymmentä kertoo kolmessa kuukaudessa käytän bussii suunnilleen. Nyt on rahapussissa sen verran rahhoo, että seuraavalla kerralla, kun meen bussilla, niin ostoo lipun, ja se kestää sitten tammikuuhun... Oon ihan tyytyväinen [bussivuoroihin ja lippujen hintoihin]... Lähin bussipysäkki arkipäivisin on tuossa [kotitalon edessä].

Syystalven liukkaat kelit yllättivät Eilan, kun hän oli pyörällä liikenteessä Rantakylässä.

Kävelen joka päivä jossakin, käyn lenkilläkin. Mutta eilen kun läksin päätin, että ikinä en lähe kottoota minnekkään! Tuli niin lunta äkisti niin ja oli vielä määränpää mihin kävellä, ja pitkä matka ja kuvittelin, että mie pyörällä ajan sen eilisen lenkin. Jouduinkin kävelemmään ja arvelin että nyt...ja liukkaita kohtia ja kaikkia. Onneksi olin laittanu vanhoihin kenkiin, suutarissa käyttäny, pohjat ettei liukasta. Mutta tämmönen tunne tuli, että kun pääsin kottiin, niin ikinä en lähe minnekkään.

Melko pian haastattelun jälkeen Eila liukastui kävellessä ja katkaisi jalkansa. Aktiivisen eläkeläisen reissut ja harrastukset jäivät sinä talvena vähiin. Vanhuuden myötä turvallisen liikumisen mahdollisuus ja joukkoliikenteen esteettömyys korostuvat kaupunki- ja lähiympäristössä.

Talvinen työmatka polkupyörällä

Markun (42) työmatka on 4,7 kilometrin pituinen, ja reitti kulkee Rantakylästä keskustan kautta ruutukaava-alueen reunalle. Hän pyöräilee työmatkat ympäri vuoden ja motiivit pyöräilyyn selviävät, kun lukee Markun kuvauksen työmatkastaan.

Talvella 1997

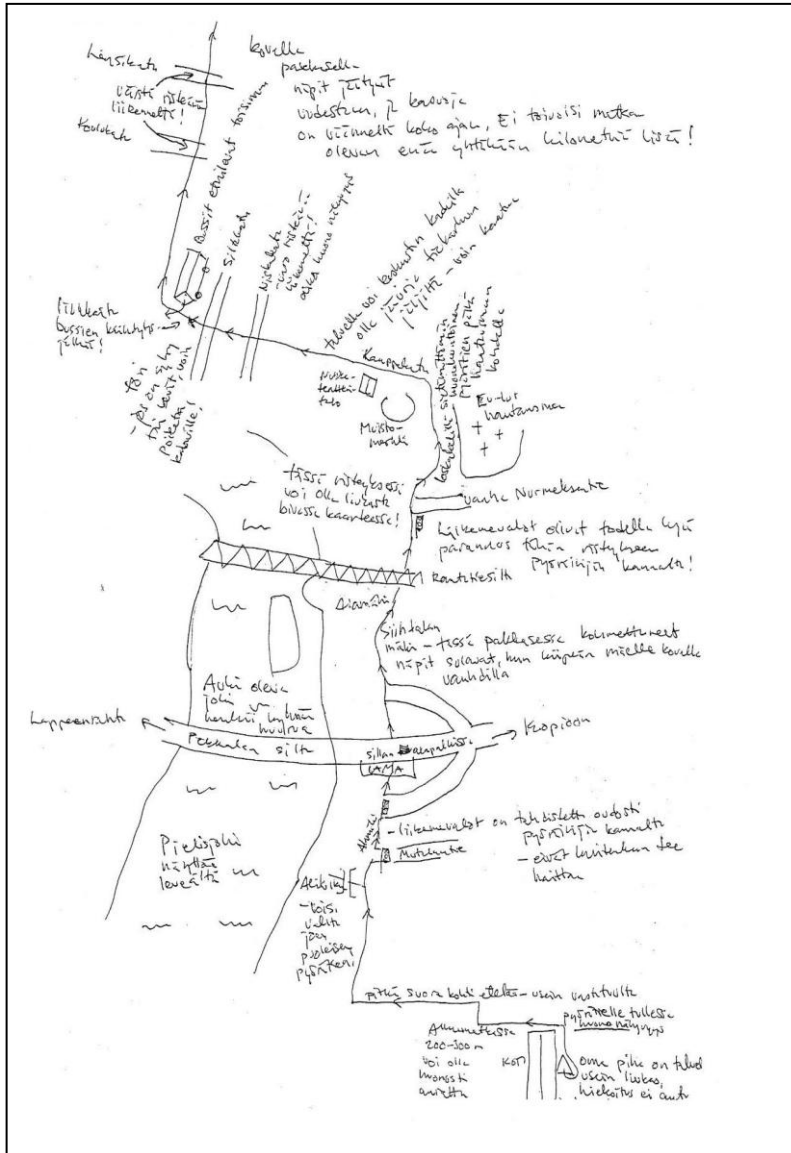
Työmatkapyöräilyni on kannanotto liikennekulttuuriin – muistan tämän näkökohdan usein ja valinta on mielialaa kohottava. Jos sää on siedettävä ja keli kohtuullinen, palkkio on välitön ja mieliala kohoaa arjen yläpuolelle. Tässä tilassa teen ympäristöstä vain niukasti havaintoja. Vain parhaat palat reitin varrelta kelpaavat: iso kuusi Mutalantien ja Utrantien risteyksessä, joen karhean kosteat pakkashuurut, auringon syövyttämät lumipiikit penkassa alkukevästä. Koko matka menee muuten mietiskellessä ja ajatus pysähtelee vain joissakin kiintopisteissä.

Mietiskely virittää työpäivään. Rutiinit tunkevat läpi kun istun kirjoituspöydän ääressä, mutta pyöräillessä ajatus on vapaa, se vapautuu sekä työhön mennessä että kotiin palatessa. Tämä on tärkeä, kokoava vaihe kaoottisessa arjessa, kuin mietiskelyhetki. Pyöräillessä tapahtuu sama kuin joskus autolla ajaessa: monta kymmentä kilometriä voi olla tahtunut kun yhtäkkiä herään tiedostamaan ja katson tietä edessäni. Johonkin katosi pitkä pätkä tietä – ei ole mitään muistikuvia matkareitistä. Silti ajamiseen keskittyy jollakin toisella tasolla, jättäen sen tietoisemman tason omiin oloihinsa, luomaan uutta.

Ei ole samantekevää millaisen maiseman läpi pyörä kulkee. Hyvät ajatukset aktivoituvat hyvistä ärsykkeistä reitin varrella. Kesällä pikkuarpusten odotus Pekkalan sillan alla, talvella kesän ja pikkuarpusten odotus. Jokea pitkin katsoessa näkee vilahduksen entisestä kaupungin rumimmasta talosta: Suvantosillan itäpään kyljessä oli harmaa ja ikävä, kulunut makasiini, joka remontoitiin ja maalattiin hyvin. Nyt se sopii maisemaan ja vertautuu hienosti Pielisjoen linnaankin. Violetti katto on komea! Valopilkkuja arkkitehtuurissa on myös nukketeatteritalo, uusi valtion virastotalo, miksei keltainen jugendkivitalokin Kauppakadulla. Anttilan sininen kammottaa. Suosikkini on kuitenkin uusi kaupunginkirjasto Muikku. Kirkkaassa aamuvalossa se on raikas kuin nuotasta kasteeseen koivikkoon nostettu kimalteleva kala pyrstö-kolmioineen, ritilöineen, valkeine seinineen ja sään kosteuden muuntelevine vuolukivipintoineen.

Viimeinen ilonpilkku on harakoiden keskittymä Kuopiontien Esson takapihan pajuissa. Ne ovat aina siellä, jokin maisemassa kiehtoo pitkäpyrstöisiä lintuja. Joskus lasken yli kolmekymmentä harakkaa ja kuulen lukemattomia narinoita. Kunpa näitä ryteikköjä ei kohta kaadettaisi!

Oheiseen mielikuvakarttaan (kuva 11) Markku on piirtänyt työmatkansa reitin ja merkinnyt karttaan pyöräilyyn liittyviä esteitä ja huomioita reitin varrella. Reitti lähtee liikkeelle piirroksen alareunasta. Käsinkirjoitetut huomiot on konekirjoitettu piirroksen viereen.



Kuva 11. Mielikuvakartta talvisesta työmatkasta polkupyörällä.

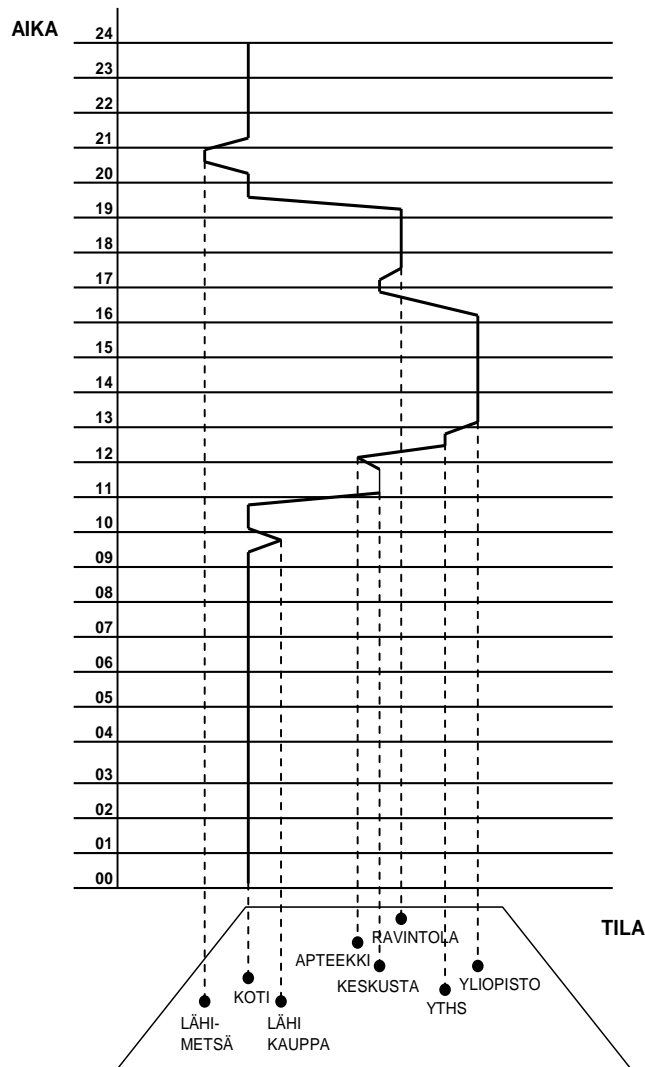
Opiskelijan arkea kaupunkiliikenteessä

Kaisa on 28-vuotias opiskelija, joka liikkuu kaupungissa pääsääntöisesti pyöräillen. Oheisissa päiväkirjamerkinnöissä (taulukko 6) Kaisa on seurannut omaa liikkumistaan ja tehnyt havainnot kelistä ja ympäristöstä. Merkinnät ovat 3,5 kilometrin matkalta kodin ja järjestötalon välillä arkipäivisin. Niin talvikeli kuin keväinen rospuuttokelikin ja myös kesäkelejä vastaavat olosuhteet tulevat päiväkirjamerkinnöissä huomioiduiksi. Matkaa on tehty pääasiassa polkupyörällä mutta vertailun vuoksi myös bussilla, jalan ja henkilöautolla. Matkaan käytetyn ajan Kaisa mittasi sekuntikellon avulla, ja matka-ajat on merkitty minuutin tarkkuudella pyöristettynä lähimpään täyteen minuuttiin.

Taulukko 6. Opiskelijan päiväkirjamerkintöjä liikkumisesta kaupungissa talvella ja keväällä

TALVELLA						
Pvm 1997	Säätila	Kulku- neuvo	Lähtö- aika	Matka	Käytetty aika	Havainnot ja kommentit
18.11.	pilvistä -6°C	pyörä	09.45	koti- järjestöalo	13 min	ihanteellinen pyöräkeli
24.11.	pilvistä +2°C	pyörä	19.00	järjestöalo- koti	13 min	liukas, hyvin hiekoitettu, vaatii varovaisuutta, myötätuuli
25.11.	pilvistä -2°C	pyörä	09.15	koti- järjestöalo	14 min	pieni vastatuuli
28.11.	pilvistä -5°C	pyörä	22.45	järjestöalo- koti	16 min	uutta lunta tiellä, satoi lunta
9.12.	poutaa -10°C	pyörä	09.15	koti- järjestöalo	14 min	lunta tiellä, liukasta, kylmä
KEVÄÄLLÄ						
6.4.	aurinkoista 0°C	pyörä	11.32	koti- järjestöalo	13 min	Pyörätiet alkavat sulaa! Ihanaa! Sohjoakin vielä riittää, joka pahimmillaan juuttuu renkaan ja lokasuojan väliin, raivostuttavaa. Pyörätiet kuitenkin aurataan usein iltapäivällä, jolloin sohjo on pehmeää → hyvä. Teillä myös valtavia vesilammikoita, joista roiskuva vesi koristelee lahkeet. Pohjalla lisäksi usein jäätä.
7.4.	aurinkoista -4°C	auto	10.10	koti- järjestöalo	11 min	Vähän liikennettä. Parkkipaikkakin löytyi helposti järjestötalon läheltä. Tiet sulat.
15.4.	aurinkoista 0°C	auto	09.26	koti- järjestöalo	10 min	
28.4.	pilvistä, kevyt vastatuuli +10°C	pyörä	18.39	järjestöalo- koti	13 min	Rauhallista, taivaalta muutama vesipisara. Eilen pyöräillessä ensin kuulin ja sitten näin kaksi joutsenta. Näitä kokemuksia ei autolla saa!
30.4.	aurinkoista +13°C	bussi	10.27	koti- järjestöalo	12 min	Bussissa runsaasti baskeripäisiä mummoja. Voi olla jo ilman hanskoja.
5.5.	kosteaa, pilvistä +6°C	pyörä	11.28	koti- järjestöalo	11 min	Kevyt myötätuuli, kosteaa, kiire
10.5. (su)	pilvistä, vasta- tuuli +16°C	jalan	18.20	koti- järjestöalo	36 min	Vastatuuli, kuitenkin matka sujui nopeammin kuin luulin. Kävellessä huomaa puhjenneet silmut ja ensimmäiset kukat!

Päiväkirjamerkinnöistä huomataan, että lumiset tai sohjoiset kevyenliikenteenväylät sekä vastatuuli hidastavat pyörämatkaa muutamalla minuutilla, mutta ei sen enempää. Vastaavasti matkustaminen autolla tai bussilla ei nopeuta matkantekoa kuin muutamalla minuutilla. Itse asiassa kiiurtaen tehtyyn pyörämatkaan kevyessä myötätuuessa kuuluu saman verran aikaa kuin automatkaan. Automatkat on tehty ruuhka-ajan ulkopuolella, ja parkkipaikka on löytynyt helposti läheltä määränpäättä. On todennäköistä, että ruuhka-aikaan automatka olisi kestänyt hieman kauemmin, ja vapaata parkkipaikkaakin olisi saanut etsiä. Kaisan havainnoista ja kommentteista huomaa, kuinka erityisesti kävellessä ja pyöräillessä, mutta myös bussilla liikkuesssa, ihminen tarkkailee ympäristöään ja seuraa tapahtumia yksityiskohtaisemmin kuin autolla ajaessa, jolloin huomion on pakko kiinnittyä muuhun liikenteeseen. Kuvassa 12 on kuvattu tavanomaisen syyskuisen päivän kulku Kaisan elämässä. Tämä perinteinen aika-maantieteellinen kuvaustapa kertoo Kaisan liikkumisesta suhteessa ajan ja kaupunkitilan käyttöön.



Kuva 12. Opiskelijan päivä aikamaantieteellisenä aika-tila-kaaviona kuvattuna

Edellä oleva kaavio ei sellaisenaan kerro muuta kuin liikkumisen reitit paikkojen välillä vuorokauden aikana. Liikkumisen motiivit ja vaiheet selviävät Kaisan päiväkirjamerkinnöistä, jotka on tähän koottu kertomuksen muotoon.

On aurinkoinen syyspäivä, ja aamulla Kaisa poikkeaa kävellen lähikauppaan ostamaan sokeria, jota hän tarvitsee mustaherukkahyytelön valmistukseen. Aamupäivällä hän lähtee kaupungin keskustaan pyörällä ostaakseen kummilahjan ja mennäkseen myöhemmin yliopistolle. Kolmen ja puolen kilometrin matkalla on vastatuulta, ja päiväkirjassa merkintä: ”Joenrannan pyörätien asfalttisaumat ärsyttävät”. Lahjaostosten jälkeen Kaisa piipahtaa apteekissa hankkimassa rokotusainetta ja kiiruhtaa sen jälkeen Ylioppilaiden terveydenhoitosäätiön toimitiloihin saadakseen rokotuksen. Rokotusaikaa ei kuitenkaan saa, ja matka jatkuu yliopistolle: ”Ajan kovaa ja oletan, että autot väistää.” Iltapäivän mittaan sää pilvistyy, ja kun Kaisa lähtee yliopistolta ”ripsii vettä, eikä ole sadetakkaa tai sateenvarjoa”. Kaisa ajaa reipasta vauhtia pyörällä keskustaan noin puolen kilometrin matkan ja pistäytyy postissa ja passikuvassa. Matka jatkuu tapaamiseen ravintolaan, jossa syödään ja pidetään samalla kokousta. Kun Kaisa illalla hieman kello 19:n jälkeen polkee kotiin, on ”tuulta, kosteaa ja alkaa olla hämärää (lamppu puuttuu)”. Illalla ennen kello yhdeksää Kaisa tekee vielä puolen tunnin iltakävelyn. Ulkona on pimeää, ja liikkeellä on paljon koiranulkoiluttajia.

Syksyinen pyörämatka torille

Hannele (38) liikkuu kaupungissa ympäri vuoden ja lähes aina polkupyörällä. Seuraavan reitin varrella hän pohtii liikkumisen esteitä ja liikenneturvallisuutta, nostaa esiin pyöräilyn etuja, muistelee menneitä ja havainnoi tarkasti ympäristöään (tekstiä on lyhennetty alkuperäisestä kirjoituksesta).

9.11.1997

Valitsemani reitti kulkee kotoani Marttakahvioon torille. Joensuuta ajatellessani ajattelen useimmiten juuri tätä rantareittiä, koska se liittyy jo opiskeluaikojeni jokapäiväisiin pyöräreitteihin.

Kotipihalta tulen Rantakylänkadun pyörätielle. Talo ja autokatos ovat molemmin puolin edessä, joten kovaa tulevia pyöriä on varottava tarkkaan. Pieniä onnettomuuksia olen nähnyt tässä usein. Rantakylänkadulla kuljen vasemmanpuoleista pyörätietä pätkän verran, varoen naapurien pihoista tulevia lapsia ja pyöriä. Seuraavaksi ajattelen kiitollisuudella juuri tänä syksynä valmistunutta Venetien ja Rantakylänkadun risteyksen koroketta, jossa on kaunis kiveys. Se turvaa pyöräreittiämme ja pihatietä, koska reippaidenkin moottoripyörien, mopojen, kovaa ajavien henkilöautojen ja bussien on pakko nyt hiljentää vauhtia. Pihan lapset ovat taas vähän enemmän turvassa ja peltiäkin säästyy, ennen sitä rutisi tässä risteyksessä noin kerran kuukaudessa.

Käännyn Venetien pyörätielle. Vasemmalle katsoessani ajattelen lämmöllä omaa lähi-pyöräkorjaamoamme. Moni hätä jää vähiin, kun apu on lähellä. Mieheni pitää pyörämme pääosin kunnossa, mutta hänelläkään ei ole aina aikaa joka lähtöön. (Viimeksi sain korjaajalta alennusta pyörän talvirenkaiden ostossa ja paikalleen laitossa, kun liukkaat taas yllättivät.)

Seuraavaksi ylitän Jukolankadun. Jukolankadun liikenne on välillä hyvinkin vilkas ja tienylitys pelotti minua, kun lapset siirtyivät Mutalan kouluun yhdeksänvuotiaina. Toistaiseksi olemme välttyneet kolareilta. Risteyksessä on onneksi hyvä näkyvyys ja lastenkin päähän on taottu varovaisuutta etenkin risteyksissä.

Jukolankatu on bulevardimainen Rantakylän ohitustie. Pyöräilijälle tie on turvallinen, mutta jotenkin kalsea ja neuvostoliittomainen tunnelmaltaan. Yritän katsoa metsikön puita kulkiessani. Vaahterat ja lehtikuuset ovat suosikkejani. Mutalan puolella tietä on koivikko, joka perattiin raa'alla kädellä viime keväänä. Kuinkahan kävi siilien, jotka tuhisivat usein suo-

jaisassa aluspusikossa? Koirankusetajatkin ovat nykyisin näkyvissä polullaan, aikaisemmin hekin ehkä kokivat olevansa metsässä (?).

”Oikaisisinko” Mutalan ja Siihtalan läpi? Reitti ei kyllä yhtään oikaise mutta on kau- niimpi, hiljaisempi, saasteettomampi ja vaihtelevampi kuin Utrantie pakokaasuineen. Enpä tai- da tällä kertaa, koska ei ole töistätuloruuhkaakaan Utrantiellä pöryttämässä. Oikopolkua me- nen kuitenkin Utrantielle viimeisen pätkän. Oikopolulta pomppaa tosi yllättäen pyörätiellä kul- kevien eteen, ellei varo, mutta varonhan minä ja metsäpolun pätkä tuo vaihtelua reittiin.

Utrantiellä ajeleminen tuo mieleeni joskus muistoja aika kaukaakin, opiskelun alku- ajoilta noin seitsemäntoista vuoden takaa. Ajelin tulevan mieheni kanssa käsi kädessä luonnoil- le jopa 34°C:n pakkasessa. Kasvot piti saada anorakin hupputötterön suojiin ja rukkasten piti olla paksut. Onko sellaisia pakkasia vielä, jotenkin ei ole tullut vastaan – kasvihuoneilmio? Sil- loin oli luntakin jokin ennätysmäärä (130 cm?) ja tienvarsien lumipenkat olivat valtavan kor- keita. Lumisateisina aamuina piti välillä kantaa pyörä autotielle, kun ne oli aurattu ensin. Sel- laista kyllä sattuu nykyisinkin.

Utrantietä ajoi myös 3½-vuotias poikani ensimmäisellä kaksipyöräisellään sitkeästi kaupungista kotiin asti. Hän ei suostunut tulemaan bussiin, kun kerran oli käyty ostamassa pol- kupyörä. Apupyörät kitisten hän ajoi vierelläni itse kotiin, oppi viikossa ajamaan ilman apu- pyöriä ja on sen jälkeen pitänyt pyöräilyä itsestään selvänä liikkumismuotona kaupungissa. Mielestäni pyöräily (=autottomuus) itsenäistää lasta hyvällä tavalla, hän ei ole riippuvainen vanhempien kuljetuksesta harrastuksiin tai kavereiden luo. Lähimaasto on hänen käytössään muutaman kymmenen kilometrin säteellä sitä mukaa kun vanhemmat antavat liekaa.

Utrantien tässä vaiheessa ei ole paljon katseltavaa: pusikkoa, Teppolaa ja autoja. Tep- polanpuodissa käyn tullessa hakemassa ne maidot, niin ei tarvitse kaupungista asti raahata, ei- kä tarvitse edes mennä kauppaan.

Siirryn Rantamutalan alikulusta Utrantien vasemmalle puolelle, koska haluan väistää mahdollisimman kaukaa Pekkalan sillan paikkeilla leijuvaa viemärin löyhkää. ”Viemärin tuu- letuspönttöjä” näkyy useita, mutta osa löyhkästä voi tulla Kurapuron päässä olevasta vesiplo- tista. Rannan puolelle siirtyminen johtuu myös siitä, että rantaa on hauskempi katsella, sekä siitä, että tottumus on toinen luonto; kun lapset olivat pieniä, opetimme heille yksinkertaisim- man ja turvallisimman reitin kotoa kaupungille. Onneksi on alikulku.

Joki tulee lähelle tietä ja parantaa mielialaa. Vielä on uittoja Pielisjoella, pitkä lautta menee taas ja pikku hinaaja on perässä ohjaamassa häntää, ettei se pauku pitkin rantoja. Jo- tenkin tuntuu mukavalta nähdä tukinuittoa, se on tuulahdus menneestä maailmasta. Onneksi on myös vielä vähän ryteikköä tuossa rannassa ennen venepaikkoja. Käyttävätköhän paikalliset lapset sitä mihinkään? Itse osasin sellaista kyllä lapsena hyödyntää.

Pekkalan silta. Sillassa lukee yhä isolla ”LAMA”, sen on joku lamaantunut käynyt sin- ne spreijaamassa jo edellisen laman aikana joskus 80-luvulla. Kohta on ilmeisesti sen verran vaikea putsattava, että siellä se teksti odottaa vielä seuraavaakin lamaa. Teksti on jo niin juur- tunut kotiseutukuvaamme, että se pitäisi varmaan suojella.

Pekkalan sillan jälkeen seuraa rauhallista rantamaisemaa ja nousu Siihtalan mäelle. Keväisen polvileikkauksen jälkeen ensimmäiset pyöräilyt meinasivat tyssätä jo tähän pieneen töppyrään. Onneksi Joensuu on aika tasainen, mutta vanhuusvuosia ajatellen pitäisi kai joskus vielä pyrkiä asumaan kaupungin puolella Siihtalanmäkeä, ettei tarvitse luopua torikahveista.

Rannassa on mattolaituri-perinnettä, kauneutta ja hauskuutta, mutta pitäisikö se sitten- kin jättää vain uimakäyttöön. Tasapainoilua mukavuuden ja ympäristönsuojelun välillä. Yri- tämme pestä pääosan matoistamme kotona, mutta joskus tekee hirveästi mieli pestä vaikka pie- ni matto laiturilla mäntysuovan hajussa. Huono omatunto!

Venepaikkoja rannassa ja oma pieni röttönenkin on pinnalla. Siinä huono omatunto tallotaan hyvillä selityksillä. Veneily on meille pelkkää huvia, emme tarvitse sitä mihinkään, paitsi perheen yhteiseksi ja puolisoiden keskinäiseksi nautinnoksi, isä/poika suhteen ylläpitoon ja kesästä nauttimiseen ja... Mutta meillä ei olekaan autoa, ehkä keräämme siten muutaman

”ekopisteen” veneemme ylläpitoon. Useimmat autoilijatkaan eivät itse asiassa autoaan tarvitse, heillä on vain hyviä selityksiä.

Rautatiesillan jälkeen on useimmiten komeasti istutettu iso kukkapenkki pyöräteiden risteyksessä ja upea hopeapajujen rivistö alkaa. Minua pelottaa joka kerta katsoessani veteen roikkuvia vanhoja oksia, että joskus ne on kaadettava liian vanhoina. Toivottavasti nuoria puita istutetaan ajoissa väleihin kasvamaan.

Rautatiesillan jälkeen henkeen voi iskeä pistävä liimanhaju. Pahimmillaan voi ilma olla suorastaan harmaana ja kurkussa pistelee. Schaumannin lastulevytehdashan se siellä tupsauttelee toisella puolen jokea. Useimmiten maanpinnan tasolle tulee tupsautuksia vain matalapaineilla tai inversion aiheuttamana. Ei onneksi kovin usein, eikä varsinkaan kesällä, mutta jokainen tupsautus on liikaa, eikä se varmasti ole terveellinen.

Monen mielestä rannan pyörätietä ei olisi saanut asfaltoida tunnelman takia. Kyllä se minunkin mielestäni vähän tunnelmaa rikkoi, mutta moni pikkupyörällä märässä hiekassa ajava väsähtänyt lapsi saa asfaltista tunnelmalleen helpotustakin, samoin kuin hänen vanhempansakin.

Seuraavan mattolaiturin jälkeen on kaunis pieni Astoria (mikähän rakennus se on aikanaan ollut?). Tähän on ikään kuin meidän rantakyläläisten houkuttimeksi laitettu terassikin joelle päin, pyörätien viereen. Pakkohan siihen on joskus pysähtyä. Tuoksut ovat muhkeita, on elävää musiikkia, kansainvälisyyttä ja ystävällinen palvelu.

Astorian jälkeen on toinen kaunis rakennus: vanha kirjasto. Vaikka uusi on hieno ja tarpeellinen, niin paljon meni tunnelmasta kun tästä lähdettiin – paljon tietysti myös saatiin. Onneksi rakennus jäi.

Linnaleikkipuisto. Toimiva ja kaunis puisto hyvällä paikalla. Postitalo ja kanavaranta. Upeita kuusia toisella puolella ja toisella puolella koristeomenoita – kauniita joka vuodenaikana. Kanavan toisella puolella piknik-saari, jossa monena vappuna ja kesäisenä päivänä on syöty hienoja ja vielä hienompia eväitä. Yllättävän harva sen silti tuntuu löytävän keskeltä kaupunkia.

Kanavarannasta nousen ylös kaupungille. Kun lapset olivat pieniä, jätimme aina pyörät tähän parkkiin kaupungillakäynnin ajaksi. Nyt talutan pyörän usein mukana keskemällä kaupunkia, niin voin valita vapaammin reittejäni, eikä tarvitse palata hakemaan pyörää.

Liikennevaloista Sokoksen ja Kellarin ohi ja nyt jalkakäytävä kapenee vaikeasti kuljettavaksi. Rosso on levinnyt jalkakäytävälle. Miten se sai siihen luvan? Jokin lehmänkauppa tämän takana täytyy olla. Jalkakäytävä on todella ahdas kun minäkin tässä pyörääni talutan. Moni yrittää tässäkin ajaa, mutta se on paitsi lain kieltämää, myös sangen mahdotonta.

Torikadun yli ja seinästä rahaa repimään. Talutan pyöräni vielä Siltakadun yli ja vien sen uuteen, hienoon violettiin pyörätelineeseen torin laidalla. Tukevia hyviä pyörätelineitä. Hyvä kaupunginarkkitehti! (-tai mikä olikaan- se hauska keinuvessankeksijä kumminkin, joka muuttaa kaupunkikuvaamme ihmisystävällisemmäksi –siis Törylän Jouni.)

Käytän Marttakahviota – periaatteesta. Jotkut tekevät edelleen vapaaehtoistyötä ja vielä kouluttavat varsin moderneilla tavoilla ihmisiä terveellisiin ja ympäristöystävällisiin elintapoihin. Kunnioitan marttatyötä, vaikka olenkin tutustunut siihen vasta aikuisiällä – opiskellessani. Sitä ennen minulla oli lähinnä ennakkoluuloja. Marttakahvio otti ensimmäisenä käyttöönsä posliinikupit kahviossaan (ja sai sen leviämään viereiseenkin kahvioon, kun asiakkaat alkoivat kysellä, että miksei teilläkin...). Marttakahviosta saa myös kahvin omaan kuppiin – markkaa halvemmalla. Eikä vesikään heillä maksa, vaan muki. Hienovaraista ympäristökasvatusta!

Reitti on kuljettu ja tarinat kerrottu. Paljon, paljon jäi tämän reitin varrelta kertomatakin. Tästä saisi kirjan, kun vielä löytäisi lukijan.

Siirtolapuutarhamökki on lähellä

Lopuksi kerrotaan kaksi tarinaa kaupunkimökkeilystä. Rantakylän lähellä, Pielisjoen varressa on Utran siirtolapuutarha-alue. Pienet mökit puutarhoineen ovat tärkeitä virkistykseen ja levon paikkoja eläkkeellä olevalle Elinalle ja kotona työskentelevälle Tuulalle. Matka mökille kulkee usein metsän ja rannan kautta kevyen liikenteen reittejä pitkin.

Luonnonläheinen mökki on toinen koti

Kesät Elina (65) viettää siirtolapuutarhamökillä vajaan kolmen kilometrin päässä kotoa. Hän asuu siellä koko kesän, luonnon keskellä. On tehnyt niin jo kaksikymmentä vuotta. Elina kertoo, että paikka on mukava ja rauhallinen. Vaikka alueella on useita kymmeniä mökkejä, siellä saa olla ihan omissa oloissaan. Pienellä tontillaan Elina viljelee kaikkea mahdollista perunasta yrteihin. Marjapensaitakin on parikymmentä ja kukkia runsaasti. Kerrostaloasumisesta Elina ei niin välitä, eikä hän niin asuisikaan, jos kesäpaikkaa ei olisi ollut. Luonto ja ympäristöystävällinen elämäntapa on tärkeä perusta koko elämälle: ”Kyllä se luonto on minulle ihan aina ollut hyvin läheinen.”, hän sanoo. Elina on syntynyt pienviljelijän perheeseen ja muuttanut kaupunkiin 17-vuotiaana. Omaan perheeseen syntyi lapsia, joiden kanssa elettiin 1960-luvun lopulta lähtien Rantakylän lähiössä. Ensimmäisten mukana muutettiin uudelle asuinalueelle, josta myöhemmin ostettiin oma asunto.

Elina kertoo, että on aina yrittänyt elää niin, ettei millään tavalla vahingoittaisi luontoa. Jo kauan ennen biojätteen käsittelymääräyksiä ja keräystä, hän on lajitellut eloperäiset jätteet erikseen ja vienyt mökille kompostiin: ”Talvellakin lintuja syöttelen siellä ja vien samalla aina sitten omat biojätteet täältä. Tää on niin lyhyen matkan päässä”. Kesäisin Elina liikkuu matkan polkupyörällä ja talvella kävellen tai pojan autolla. ”Käytän melkein aina alueen sisällä olevia pyöriteitä mökille kulkiessani. Matkan varrella katselen luontoa, lintuja ja kaikkea mitä kulloinkin tapaan. Usein seurustelen tiettyssä paikassa oravien kanssa.”

Elina harrastaa kirjoittamista ja mökillä ollessa tekstiä syntyy helposti: ”No semmosia pieniä ajatuksia, mitä mökillä ... kesän tapahtumia. Viime kesänä oli joella noita joutsenia, aina pysähtyy siihen levolle ja syömään. Siin on semmonen pien saari, semmonen heinikkosaari. Talvella joskus käyn pilkillä, hiihtelen. Kyllä sitä näyttää löytyvän sitä tekemistä.”

Polku vie mökille

Tuulan (48) perheen siirtolapuutarhamökille kertyy kotoa matkaa kaksi ja puoli kilometriä. Seuraavassa hän kertoo syyskuisesta matkastaan mökille.

6.9.1997

Lähden matkaan alkusyksystä. Puut ovat jo muuttaneet väriä ja lehtiä on tippunut maahan, siksi polkukin on saanut uuden värin. Pidän juuri tästä vuodenajasta polullani. Jalat vievät ihan itsestään, onhan tälle polulle lähdettykin kohta 25 vuotta.

Puusto on sinä aikana kasvanut ja aluskasvillisuuskin on rehevää. Vaistomaisesti katsahdan minkälaista liikehdintää naapuritalossa on tähän aikaan lauantaina.

Polunvarren asukkaat tuntuvat tutuilta, vaikken heidän nimiään tiedä enkä muutakaan elämänsä.

Saavun koulun kohdalle, piha on autio ja hiljainen onhan koululaisilla vapaa-päivä. Sen sijaan koulun vastapäätä olevalla urheilukentällä on ääntä ja vilskettä. Jal-kapallojoukkueita on kokoontunut turnaukseen. On aivan pakko pysähtyä seuraamaan sitä vilinää.

Matkan edetessä tuleekin se joka syksyinen polulta poikkeaminen – edessä on noin 20 m pitkä vesilammikko. Asiaan on niin tottunut ettei siihen kiinnitä sen suurem-paa huomiota. Sen sijaan aina kulkiessa ihmettelen eikö tuon Venetien liikenne voisi ol-la vähän hitaampaa. Kadun ylitys on joskus ihan vaarallista.

Syksyinen tuuli tuo keltaisia lehtiä vasten kasvoja, mutta tuulen mukana kantau-tuu polun varren merkittävimmän rakennuksen ominaisääni. Kirkonkellot aloittivat soimisen, tähän aikaan aamupäivällä kysymyksessä on kuolinkellot. Tulee itsellekin su-rullinen mieli.

Kirkon jälkeen polussani on pyörätien risteys. Alamäki antaa pyöräilijöille hy-vät vauhdit, ja tarkkavaisuus saattaa herpaantua ikävin seurauksin. Alitan Utrantien. Tämä alitus on hauska paikka lasten kanssa kulkiessa. Pienimmästä suurimpaan jokai-nen huutaa siinä sillan alla. Polkuni johtaa ostoskeskukselle. Oikealla on suuri liiketa-lo, tarvittavat palvelut (lähes kaikki) löytyvät omalta kylältä. Myös terveyskeskus on oi-kealla puolella. Vasemmalla on kirjasto, yläaste, ala-aste ja lukio. Vähän sivummalla on uimahalli.

Nyt tulenkin jo metsäisempään maisemaan, suuret männyt humisevat yläpuolel-lani. Taas minulla on kadun ylitys. Tämä vaatii vieläkin suurempaa tarkkuutta. Pensaat peittävät näkyvyyden ajotielle tosi pahasti. Polku jatkaa vähän matkaa kadun vieressä, ennen kuin se kaartaa alaspäin kohti Pielisjokea.

Ympäristö muuttuu erilaiseksi kun saavun omakotialueelle. Pensaat ja istutukset ovat kaikissa syksyn väreissä kuin taitavien taitelijoiden töitä. Asukkaat ovat poimimas-sa pensaista marjoja tai kasvimaalla syystöissä. Mitäpä tässä kovin kiirettä pitää, on niin mukavaa katseltavaa.

Polkuni sukeltaa taas metsään. Alkaa kuulua hevosten hirnuntaa ja kavioiden kopsetta, lähestyn ratsastustallia. Aina tästä ohikulkiessa tunnen maalaismaiseman lä-heisyyden ja kai siihen kuuluu pieni kaipauserkin.

Enää kääntyminen vasemmalle niin mökkimme näkyyn. Taas kerran olen kul-kenut tämän tutun matkan, mutta ensimmäisen kerran nyt mietin polkuni kulkua ja ym-päristön merkitystä kulkijalle. Istun mökin rappusilla ja nuuhkin syksyn tuoksua. Onko polkuni vuoden päästä samanlainen?

Keväällä Tuula vertaili mökkimatkaan käytettyä aikaa kävellen, pyöräillen ja autolla. Kevät-kelit olivat vaihtelevat ja yleisesti kevyenliikenteenväylät olivat rospuuttokunnossa eli osit-tain jäiset ja vetiset. Taulukossa 7 on kuvattu Tuulan päiväkirjamerkinnot. Matkamittauksista huomataan, että matka-aika puoliintuu, kun kulkutapa vaihtuu hitaimmasta nopeimpaan. Au-tolla matkat on tehty ruuhka-aikojen ulkopuolella. Auto on tällä matkalla nopein tapa liikkua, mutta aikaeroista Tuula sanoo: ”Yllätyin aikavertailusta polkupyörä – auto tällä matkalla. Erot ovat niin pieniä, että valitsen polkupyörän mielummin kuin auton.”

Taulukko 7. Matka-aikojen vertailua 2,5 kilometrin matkalla kotoa siirtolapuutarhamökille eri kulkumuotoja käyttäen

Päiväys	Lähtöaika ja -paikka	Matka (min.)	Havainnot ja kommentit reitiltä
Kävellen			
matka-aika keskimäärin 30 min 30 s			
la 11.4.	16.55 koti 17.45 mökki	32 33	Erittäin kylmä ja pureva tuuli (-15 °C). Kävelytie jäälohkareinen, vaikea kävellä
la 18.4.	13.15 koti 14.05 mökki	27 30	Ilman kumisaappaita ei voisi matkaa kulkea – vettä on ihan hirveästi. Kaksi rakkoa varpaissa!
pe 1.5.	09.28 koti 10.20 mökki	29 32	Vihdoin lumet sulaneet koko matkalta. Märkää. Tulomatkaan menee enemmän aikaa joka kerta!
Polkupyörällä			
matka-aika keskimäärin 14 min 40 s			
ma 20.4.	19.00 koti 20.10 mökki	16 17	Ei vielä pyöräilykeli tällä reitillä. Osalla kävelyteistä ei ole talvihoitoa.
la 2.5.	10.15 koti 14.00 mökki	14 13	Matka taittui sukkelaan. Polut sulat, märät.
ma 11.5.	17.10 koti 19.30 mökki	15 13	Liikennettä runsaasti, katujen ylitystä joutui odottelemaan. Helppo ja nopea tulomatka.
Autolla			
matka-aika keskimäärin 8 min 10 s			
ti 12.5.	19.01 koti 19.22 mökki	8 7	Meno: Melko vähän liikennettä. Punainen liikennevalo Paluu: Ei pysähtelyä liikenteessä.
la 16.5	09.05 koti 11.00 mökki	9 10	Meno: Risteyksessä odottelua Paluu: Lauantain ruuhka alkamassa
to 21.5.	21.10 koti 21.45 mökki	7 8	Tässä ei ole arkiruuhka-aikoja, koska en pääse siihen aikaan liikkumaan.

9.2 Arkiset verkostot urbaanissa aika-tilassa

Osion V lopuksi pohditaan millaisina relationaalisina, toisiinsa yhteydessä olevina verkostoina arki punoutuu ekologisen elämäntavan ja ekologisesti liikkuvan yksilön/perheen ympärille kaupungissa. Mitä verkostoja ihmiset käyttävät ja hyödyntävät arjessaan, mitä verkostoja he tarvitsevat ja mistä verkostoista ovat riippuvaisia? Millaiseksi muodostuu urbaani aika-tila haastateltavien arjessa?

Arjen verkostoja hahmotellaan tässä yhteydessä erityisesti päivittäisen liikkumisen näkökulmasta. Ekologisesti liikkuva tarvitsee kaupunkiympäristössä kevyenliikenteen verkostoa ja linja-autoliikenteen verkostoa. Hän on riippuvainen kevyenliikenteen verkoston kunnossapidosta, etenkin väylien talvihoidosta, aurauksesta ja hiekoituksesta. Hänen arkeaan helpottaa, jos kevyenliikenteenväylät ja reitit on suunniteltu esteettömiksi ja turvallisiksi, ja jos väylien verkosto kattaa koko kaupungin. Polkupyöräilyn ja jalankulun ohella ekologisesti liikkuvan arki on riippuvainen linja-autoliikenteen vuoroista, reiteistä ja lippujen hinnoista. Monet työikäisistä haastatelluista kokivat, että polkupyöräily on bussiliikennettä houkuttelevampi vaihtoehto liikkua Joensuun kokoisessa keskisuudessa suomalaisessa kaupungissa. Linja-autoliikenteestä olivat etenkin talvisaikaan riippuvaisia vanhemmat naisihmiset, jotka eivät itse ajaneet tai omistaneet autoa.

Polkupyörällä ja jalan liikkuvan näkökulmasta julkisten ja yksityisten lähipalvelujen verkosto helpottaa arkea ja voi olla välttämätön esimerkiksi ikääntyvän ihmisen arjessa. Oman auton omistus on tarpeetonta tai sen käyttö voi vähentyä, jos kodin lähellä on palveluja kuten kauppa, posti, pankki, terveysasema, lasten päivähoito ja koulu. Monet haastatelluista olivat huolissaan palvelujen keskittymiskehityksestä, jossa suuret automarketit vievät elinmahdollisuuksia kaupallisilta lähipalveluilta. Palvelujen verkostoon lukeutuvat myös edellä puheena olleet julkisen liikenteen palvelut ja liikkumisen väylien kunnossapito.

Haastatteluissa nousi esille vapaa-ajan ja yhteisöllisten verkostojen merkitys arjessa. Monet haastatelluista olivat ekologisesti verkostoituneita esimerkiksi ruokapiirin, auton yhteiskäytön tai tavaroiden ja palvelujen vaihtopiirin ympärille. Monille yhteisöllisyys, kuten järjestötoiminta, harrastukset tai seurakuntatoiminta olivat merkityksellisiä ja niiden takia matkat

suuntautuivat useimmiten kaupungin keskustaan. Lähes poikkeuksetta haastatellut yhdistelivät työ-, opiskelu-, asiointi tai vapaa-ajan matkoja. Yhden asian takia tuli harvemmin lähdettyä kaupungille polkupyörällä, bussilla tai omalla autolla.

Lähiluonto ja sen tarjoamat liikkumisen verkostot olivat kaikille haastatelluille tärkeitä. Monet mainitsivat pitävänsä Rantakylän lähiön metsäisestä luonnonläheisyydestä. Vaikka rakennettu ympäristö ei kaikkia miellyttänyt, koettiin jokimaiseman ja lähimetsien tarjoavan asukkaille kaupunkimiljöötä parhaimmillaan. Lähiluonnolla ja sen ekologisilla verkostoilla on sekä toiminnallinen että sosiaalinen merkitys asukkaille. Monet haastatelluista valitsivat jokireitin tai metsäiset kevyen liikenteen reitit liikkeessään polkupyörällä tai kävellen. Lähimetsän ja joenrannan koettiin tarjoavan mahdollisuuksia liikuntaan, virkistytymiseen sekä vuodenaikojen ja luonnon ilmiöiden seuraamiseen. Lähiluonto tarjosi paikkoja yksinoloon tai yhdessäoloon ystävien ja perheen kanssa.

Arjen liikkumisen verkostojen käyttö liittyy asukkaat osaksi kaupungin suunnittelun ja päätöksenteon verkostoja. Haastatelluista asukkaista jotkut halusivat aktiivisesti vaikuttaa lähiympäristönsä kehittämiseen esimerkiksi vastaamalla asukaskyselyihin tai ottamalla suoraan yhteyttä kaupungin viranhaltijoihin. Suurin osa tyytyi osaansa kaupungin asukkaana tai korkeintaan kritisoi vallitsevia olosuhteita haastattelutilanteessa. Monet haastateltavista olivat kuitenkin pääosin tyytyväisiä esimerkiksi Joensuun kaupungin kevyenliikenteen verkostoihin. Haastattelutilanteissa nousi kuitenkin esille monia yhdyskuntarakenteeseen, palveluihin tai liikkumisen väyliin ja niiden kunnossapitoon liittyviä epäkohtia, jotka vaikeuttavat ekologisesti liikkumaan pyrkivän asukkaan arkea kaupungissa. Tällaisia olivat esimerkiksi kaupan keskittyminen suuryksiköihin, joukkoliikennepalvelujen puutteet ja kevyen liikenteen väylien talvihoito.

VI
KESTÄVÄ KAUPUNKIYMPÄRISTÖ?

10 KESTÄVÄ KAUPUNKI

Edellä havainnollistettiin ja kuvailtiin kaupunkiympäristössä liikkuvien ihmisten arkea erityisesti ekologisen liikkumisen näkökulmasta. Tähän lukuun on koottu yleisemmin ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä kaupunkiympäristön ominaispiirteitä. Huomio kiinnittyy paitsi yhdyskuntarakenteeseen myös kaupunkisuunnittelun prosesseihin. Osion VI otsikkona on kysymys Kestävä kaupunkiympäristö? Kysymysmuodolla haluan korostaa sitä, että tässä esitetyt pohdinnat ovat osa kaupungin kestävä kehityksen diskurssia, eivätkä sellaisenaan tuo tyhjentäviä vastauksia keskusteluun urbaanin yhdyskuntakehityksen kestävästä tulevaisuudesta. Johtoajatuksena kestävä kaupunkiympäristön pohdinnassa on Hentilän (1995) toteamus, että ekologinen asuminen ja elämäntapa on laajemmin mahdollista vasta silloin, kun yhdyskuntarakenne sen sallii.

Kaupunkisuunnittelun teorioissa on kehitelty erilaisia ekokaupungin ihannemalleja, esimerkiksi kärrinpyörämalli ja sormi- tai tähtimalli (Koskiahio 1997b). Spatiaaliset kaupunkimallit ovat sinänsä mielenkiintoisia mutta vanha yhdyskuntarakenne asettaa useimmiten vaativia esteitä kaupunkimallien seikkaperäiselle toteuttamiselle. Kaupunki kehittyy jatkuvasti, se on dynaamisessa liikkeessä ja uudistumisen prosessissa koko ajan. Kestävä yhdyskunnan suunnittelu onkin mielekästä nähdä pikemmin pyrkimyksinä tietynlaiseen suunnitteluajatteluun kuin tiettyyn spatiaaliseen malliin (ks. esim. Heinonen & Halonen 2007). Ihmisen toiminnan lisäksi kaupunkien kehittämisessä tulisi huomioida luonto ja ekosysteemit. Puhutaan urbaanista ekologiasta, joka tarkoittaa paitsi ekososiaalisia parannuksia myös kaupunkirakenteen ekologista kehittämistä, liikennepolitiikkaa, ekoteknologioiden käyttöä ja kehittämistä sekä kaupunkiluonnon suojelua (Koskiahio 1997a, 70–73; 1997b).

Kaupunkiekologialla viitataan tutkimukseen, joka selvittää ekologisia ilmiöitä ja prosesseja tiiviin ihmisasutuksen alueella (Niemelä 1999). Hakanen (1999, 72–81) vertailee luonnon ja ihmisen ekosysteemeitä, aineen ja energian kiertoa ja käyttöä, ja päätyy pohtimaan yhdyskunnan ekologisesti kestävä kehityksen kriteereitä. Ekologisesti kestävässä yhdyskunnassa hyödynnetään uusiutuvia energialähteitä, säästetään energiaa ja käytetään sitä ekotehokkaasti. Edelleen uusiutumattomia luonnonvaroja käytetään säästeliäästi, tehokkaasti ja kierrättäen. Lisäksi elävän luonnon prosesseja ja monimuotoisuutta suojellaan niin määrällisesti kuin

laadullisestikin. (mt.) Ojala (2000, 10) tiivistää ekologisesti kestävästä yhdyskunnan seuraavasti: ”Yhdyskunta on sitä kestävämpi, mitä vähemmän sitä rakennettaessa ja siinä eletessä kulutetaan uusiutumattomia energiaa ja luonnonvaroja, tuotetaan ihmiselle tai luonnolle haitallisia päästöjä ja jätteitä tai haitataan luonnon monimuotoisuutta.”

Kestävästä kaupungin ominaispiirteinä nostetaan tässä tutkimuksessa esiin luonnonläheisyys ja asukasystävällisyys, yhdyskuntarakenteen tiiviys ja ekotehokkuus sekä mahdollisuus liikkua kaupunkiympäristössä ekologisesti. Aluksi tehdään katsaus kaupunkiluontoon ja sen kulttuurisiin ja ekologistiin merkityksiin. Sen jälkeen tarkastellaan yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja eheyttämiseen liittyvää keskustelua. Lisäksi pohditaan vuorovaikutteista kaupunkisuunnittelua asukkaiden osallisuuden ja osattomuuden näkökulmista. Lopuksi keskitytään ekologiseen liikkumiseen ja liikennesuunnitteluun. Rantakylän asukkaiden parissa kerättyä teemahaastatteluaineistoa hyödynnetään myös tässä luvussa.

10.1 Luonnonläheinen kaupunki

Luontoa on kaikkialla myös kaupunkiympäristössä. Kulttuuria puolestaan on kaikkialla siellä, missä ihminen on, tai missä ihminen on käynyt. Kaupunki on Hailan (1995) mukaan modernin ihmisen synnyn ja olemisen perusta. Kaupunki eroaa maaseudusta, ja kaupungin sisällä voidaan erottaa toisistaan asuinalueet, viheralueet, rakennetut ympäristöt ja luonnonympäristöt. Voidaanko sitten kulttuuria ja luontoa tai kaupunkia ja luontoa erottaa toisistaan? Tätä eroa pyrimme toistamaan ajattelussamme esimerkiksi käsiteparein hallittu/hallitsematon, muutettu/alkuperäinen ja kaupunki/maaseutu. (mt. 113–115.) Perinteisesti kaupunkia on pidetty ”järjen” paikkana ja ”ei-luontona” vastakkaisena ”villille” alkuperäiselle luonnolle ja maaseudulle. On oletettua ja hyväksyttävää, että kaupungissa hallitsevat rationaalisuus ja järkipäinen suunnittelu. Kaupungin ja luonnon käsittäminen tällä tavoin dualistisena oli ymmärrettävää vielä silloin, kun perinteinen luonnonsuojelu keskittyi alkuperäisen ja koskemattoman luonnon varjelemiseen. (Lapintie 1996, 17.) Nykyisin voidaan väittää, että koskemattomaa luontoa ei maapallolta enää löydy. Ihminen on tutkinut ja valloittanut kaiken ympärillään ja siten kulttuurillaan kultivoinut myös kaikki luonnonympäristöt (Haila 1995).

Kaupunkiluonto on määriteltävissä hyvin laajasti. Hailan (1995) mukaan luonto on sitä, mikä on ja elää kaupungeissa omasta takaa. Se on mitä erilaisimpia kasveja, eläimiä ja pieneliöitä. Useimmat puistojen ja puutarhojen istutetut lajitkin menestyvät kaupungissa suurin piirtein omillaan. Jokaiseen kaupunkiin muodostuu sille ominainen luonto, jonka määräävät ympäröivän maaseudun luontotyypit, kaupungin sijaintipaikan luonnonolosuhteet ja kaupungin sisäinen ympäristötyyppien kirjo. Inhimillisen vaikutuksen seurauksena kaupunkiin muodostuu ympäristötyyppisiä, joita ei esiinny missään muualla. Esimerkiksi varastoalueet, satamat ja ratapihat ovat tällaisia erityislaatuisten kasvillisuuden ja hyönteislajiston kasvuympäristöjä. Haila kysyy, eikö tämä ole kaupungin ominta luontoa, osa kaupunkikuvaa, symbolisten arvojen kantaja ja erityisen vaalinnan kohde? (mt. 119–122.)

Haastateltavilta kysyttiin, mitä on kaupunkiluonto ja mikä on sen henkilökohtainen merkitys. Joki ja luonnonvesien läheisyys nousivat vastauksissa tärkeäksi kaupunkiluonnon elementiksi. Kaupunkiluonto tarjoaa rauhoittumisen ja virkistykseen paikkoja asukkaille, ja siihen liitettiin myös sosiaalisen kanssakäymisen ja yhteisöllisyyden merkityksiä.

On täällä [kaupungissa] oma luontonsa... keskustassa liikkuu jäniksiä... joki on lähellä, Utran harjulle ei oo pitkä matka tai jonnekin lenkipolulle...Ei se [luonto] nyt koskaan kaukana oo Joensuussa... (M 30)

Se [kaupunkiluonto] on latautumisaikaa. Kriteerinä yleensä on sitten se, että kaupungin äänet ja liikenteen melu ei sitten kuulu. (N 33)

...tässä Rantakylän alueella niin tuo joki on minusta semmonen kiinnekohta, mihin usein kävellään, tuonne rantaan ja syyään eväitä... Et must tuntuu et siin kaupunkiluonnossa on justinsa tärkeet tämmöset jotkut niin sanotut keitaat... (M 39)

... kun me kävellään siinä meidän joen varressa, niin se on mun mielestä ollu paras juttu melkein tuossa Rantakylään muuttamisessa. Se on hirmu nätti se joenvarsi ja etenkin sitä on hirmu mukava seurata eri vuodenaikoina... Loppukesä oli lämmin me käytiin uimassa siinä ja sitten nyt on käyty syksyllä, et lapsi on käyny vähän hiekkalinnon tekemässä. Ja nyt on ruskaa, että nyt ruvetaan oottelemaan, että minkälainen se on kun se jäätyy. (N 29)

Lähinnä kaupunkiluonnolla mä ymmärrän puistoa ja just nää mitä äsken sanoin [rannat, metsät]... Ne on mukavia paikkoja mihin mennään...yksin tai porukan kanssa...ne on enemmän sosiaalisia mestoja, et ei ne oo mulle mitään elämysmestoja, koska tota ne on sit jossain muualla, kuten esimerkiks merellä. (M 29)

Talvella huomaa monesti, että sitä vaan viipottaa paikast toiseen, mutta kesällä [kaupunkiluonto merkitsee] tosi paljon. Et tässä nää joen rannat on aivan ihania, näissä me käyään hirveesti... Vietetään aikaa, piknikkiä sun muuta, ja mitä nyt pyöräillään ihan ympäriinsä. (N 28)

Lähiluontoon liitettiin myös muitakin elementtejä kuin kaupunkivihreää ja vesistöjä. Kaupunkiluonto ymmärrettiin osaksi rakennettua ympäristöä ja laajemmin kaupunkikulttuuria.

Tietysti jos kaupunkiluontoa aattelee tai kaupunkikulttuuria niin kaikki rakennukset ja niiden värit ja kaikki tämmönen on kanssa...Niin totta kai sitten jos on aivan karseen värinen talo, jota semmosta väriä ei luonnossa oo, niin sehän on ihan hirvee asia. Sehän on hirveen tärkeätä, että ihmisten rakentaminenkin mukailee kuitenkin luonnonmukaisuutta väreillä ja muodoilla. (N 33)

Puistot, ja ihan yksittäiset talot... kaikki tämmöset istutukset, Joensuussa erityisesti joen ranta ja puutalo-korttelit. Jotenkin kerrostalot ei ehkä niinkään mut puutalot. Ja jotkut kerrostalotkin voi olla sillä tavalla kauniita, et ne istuu siihen paikkaan. Se näyttää jopa siltä, et se on luontoo. Niin, toi kirkon seutu on kanssa kaunis. (N 28)

Luontoon liittyy monenlaisia, usein ristiriitaisia arvoja. Näiden arvoriititojen ratkaisemisessa tärkeintä olisi välttää peruuttamattomia vaurioita. Suomalaiselle kaupunkikulttuurille on Ilmosen (1993) mukaan kuitenkin ollut tyypillistä pysyvyyden ja traditioiden halveksunta sekä muutoksen ja vaihtuvuuden arvostaminen. Valitettavan usein suomalaiset ovat käyttäytyneet kaupungissa kuten metsässä: raivanneet, ryskänneet ja hävittäneet (mt.) Haila (1995) huomauttaa, että inhimilliselle olemassaololle on ominaista erottautua luonnosta, perustaa ja raivata oma maailma luonnon prosessien keskelle. Luonto nähdään kulttuurin aineellisena perustana ja ulkoisen hyväksikäytön ja valloittamisen kohteena. Ihmisen käyttämät artefaktit ovat kuitenkin aina peräisin luonnosta ja alttiita luonnon prosesseille: koi syö, ruoste raiskaa ja sammal peittää. Haila tähdentää, että luonnon kunnioittaminen, toisin sanoen inhimillisen olemassaolon ehtojen vaaliminen on oikeampi pohja rakentaa artefaktien maailmaa. (mt. 116–117.) Luonnon voi sanoa tulleen "takaisin", erityisesti jälkiteollisten yhteiskuntien kaupunkikulttuuriin. Perinteinen luonnonsuojelu on kehittynyt yleiseksi ekologiseksi tietoisuudeksi, ja huoli urbaanista ympäristöstä on aivan yhtä oikeutettua kuin luonnonsuojelu (Lapintie 1996, 17). Suhtautuminen ympäröivään luontoon on muuttunut viime vuosikymmenien aikana koskemattoman luonnon suojelusta ympäristöarvojen ja -tekijöiden kokonaisvaltaisempaan huomioimiseen. Vaatimus luonnon olosuhteiden huomioon ottamisesta ja kestävästä kehityksestä on vakiintunut myös yhdyskuntasuunnitteluun. (Schulman 1993, 46.)

Niemelä (1999) korostaa, että luonnon monimuotoisuuden vaaliminen ja pyrkimys etsiä kompromisseja luonnon muuttamisen ja sen säilyttämisen välillä on ihmisen vastuulla. Eriytyisen haasteellista tämä on kaupunkialueilla. Luonnon monimuotoisuutta on kasvi- ja eläinlajiston rikkaus ja monipuolisuus. Kaupunkien maankäytössä tulisi turvata riittävän yhtenäiset luonnonalueet monimuotoisuuden säilymiseksi. Maankäytön tehostuminen kuitenkin pirstoo luontoalueita ja yhtenäiset elinalueet pilkkoutuvat yhä pienemmiksi ja toisistaan erillisiksi biotooppilajiksi. (mt.)

10.1.1 Kaupungin viheralueet ja -verkostot

Kaupunkiympäristössä luonnon ydinalueita ovat metsät ja puistot, jotka tarjoavat lajistoille yhtenäisiä elinalueita. Ekologisella verkostolla tarkoitetaan eliöstön tarvitsemaa elintilaa ja se muodostuu luonnon ydinalueista ja ekologisista yhteyksistä. Ekologiset yhteydet ovat toisiinsa hyvin kapeitakin viheryhteyksiä, rantakaistaleita tai joutomaita, jotka tarjoavat mahdollisuuden lajiston liikkumiseen ja leviämiseen. Myös väljät piha-alueet ja puutarhat kaupunkirakenteessa tukevat lajien liikkumista. Ekologisen verkoston kautta kaupunkien lajisto saa täydennystä ympäröiviltä alueilta mutta viheryhteydet voivat myös toimia lajien poistumisreitteinä eristyksiin jääneiltä alueilta. Tiiviillä kaupunkialueilla, joissa on vain vähän rakentamattomia alueita, viherverkosto ja ekologinen verkosto ovat suurelta osin samoja. Eläin- ja kasvilajien elinmahdollisuudet kapenevat kaupunkirakenteen tiivistyessä, jolloin ekologisten käytävien merkitys puolestaan korostuu. (Väre & Krisp 2005, 5–9, 36–39.)

Kaupunkipuistot ovat kaupunkilaisten kosketuspinta luontoon. Puistot mielletään kaupunkilaisten julkiseksi omaisuudeksi ja yhteiseksi tilaksi. Puistot myös "luonnollistavat" kaupunkiympäristöä pehmentämällä sen vastakohtaisuuksia ja hämärtämällä sen ajallista rakennetta. Kaupunkipuistot edustavatkin usein pysyvyyttä muuttuvassa rakennetussa ympäristössä. Ensimmäisten kaupunkipuistojen myötä 1800-luvun loppupuolella yleistyi Suomessakin käsitys kaupungista organismina ja puistoista sitä puhdistavana luonnonelementtinä, kaupungin keuhkoina. Puistot olivat vähävaraisempien asukkaiden virkistyspaikkoja kesän helteillä, parempiosaisten matkustaessa huviloilleen. Muina vuodenaikoina puistot toimivat yleisinä kävelypaikkoina ja kaupungin koristuksina. Kaupunkipuistoista muodostui 1900-luvun alussa uusien aktiviteettien, kuten joukkourheilun sekä nuorten ja lasten vapaa-ajan toimintojen ympäristöjä. Myöhemmin puiston käsite monipuolistui ja puistoalueet laajenivat viheryöhykkeiksi ja -verkostoiksi, jotka koostuivat yhtä hyvin viljely- ja jättömaista kuin perinteisistä istutus- ja urheilualueistakin. Luonto nähtiin esimerkiksi Helsingin Keskuspuistoa suunniteltaessa itseisarvona, kaupunkimetsänä, jota ei tarvinnut erikseen muokata virkistyskäyttöä varten. (Häyrynen 1995, 5–8.)

Suomessa kaupungistuminen tapahtui eurooppalaisittain verrattain myöhään, ja voidaankin sanoa, että suomalaisten suhde kaupunkiin on vasta kypsymisvaiheessa. Sen sijaan, suoma-

laisten suhdetta luontoon pidetään hyvin vahvana. Monen kaupunkilaisen, etenkin suuriin ikäluokkiin kuuluvien, juuret ovat maalla. Luonnosta ammennetaan voimavaroja kaupungin kiireisessä elämänrytmissä, ja monet mökinomistajat suuntaavat rantapalstoilleen mahdollisimman usein lyhyen kesän aikana ja yhä enemmän ympärivuotisesti. Iltalenkkeily kaupungin kevyenliikenteenväylillä, virkistysalueilla, rannoilla ja metsissä on merkittävä osa suomalaista vapaa-ajanviettoa.

... käyn paljon lenkillä, liikun paljon ja nimenomaan kävelen ja pyörällä. Talavellakin liikun paljon, lähes joka ilta käyn lenkillä... lähinnä tässä Rantakylässä... (N 50)

...liikuntaa tulee harrastettua, että lenkkeilyä, pyöräilyä, uintia...talvella nyt sitten tulee luisteltua ja hiihdeltä... kyllä nää juoksut ja hiihot ja muut niin tässä [lähimaastossa] ne tullee käytyä, että ei kehtaa lähteä jonnekin muualle juoksemaan. (M 39)

...silloin kun mä lähen lenkille, kävelen tai pyöräilen, ja erityisesti kun mä oon yksin niin mulle syntyy silloin kaikkein parhaat ideat ja ajatukset. Mä niinku teen semmosta suunnitteluhommaa omaan työhön taikka mihin tahansa teenkään... Mull on kaikki parhaat ideat aina syntyneet jollain lenkkipolulla... hiihtolatu on siit hyvä et siellä erityisesti tulee semmosia erittäin hyviä ideoita... Tai sitte toisaalta kävelyrytmissäkin, siin tulee erittäin hyviä ideoita, mä oon huomannu sen. (N 51)

Niin pyöräily on tietysti yks harrastus, koska mä nautin siitä, vaikka se onkin vain tällöinen liikkuemuoto paikasta toiseen, että ei tarvii yleensä lähteä ihan ilman asiaa... Et en mä silleen ympäriinsä vaan... enkä tykkää semmosesta päämäärättömästä hölkkäilystä ja juoksemisesta, että aina keksii jonkun päämäärän jos jonnekin liikkuu. (N 38)

Enemmistö suomalaisista elää nykyisin kaupungeissa tai taajamissa. Taajamaviheriöt ja lähivirkistysalueet ovat siten valtaosalle suomalaisista elinympäristön lähintä ja helpoimmin saatavissa olevaa luontoa. Suomalaiselle kaupunkirakenteelle on tyypillistä melko luonnontilaisetkin viheralueet, ja esimerkiksi lähiörakentaminen on edesauttanut luonnonalueiden säilymistä asutuksen seassa (Niemelä 1999). Lähiluonnolla on yhteys myös liikenteen ja sen päästöjen määrään.

Viihtyisä lähiympäristö ja ulkoulumahdollisuudet vähentävät liikkumista. Silloin ei tarvii lähteä autoilee kauemmaks viihtyisää ympäristöä hakemaan. (M 27)

Viheralueet tarjoavat hyvät edellytykset lasten ja nuorten luontosuhteen kehittymiselle. Suomalaisen luontosuhde syntyy jo varhain, kurahousut ovat lähes tuntematon vaatekappale monin paikoin muualla maailmassa. Luonnonympäristö tarjoaa loputtomasti mahdollisuuksia leikkiin eri vuodenaikoina ja kehittää kasvavan lapsen luovuutta. Ympäristöpsykologi Marketta Kyttä (2003, 2004a, 2004b) on tutkinut elinympäristön laatua kaupungeissa ja toteaa, että Suomessa ja muissa Pohjoismaissa lasten liikkumisen vapaudet asuinympäristössä ovat

selvästi suuremmat kuin muualla Euroopassa. Merkittävä syy tähän ovat turvalliset lähivirkistysalueet asuinalueilla. Kyttä (2003, 2004a) puhuu kaupunkiympäristön tarjoumista (affordances), joilla hän viittaa lähiympäristön tarjoamiin mahdollisuuksiin ja hyvinvointia tuottaviin elementteihin.

Hyvin [olemme Rantakylässä viihtyneet], siis tässä on hirmu hieno asia kun tuo kenttä on tuossa lähellä, lasten kannalta. Pojista tullu urheilullisia. Ikkunasta on voinut seurata lapsia, eikä oo autoja tarvinna pelätä että. Tässä ei oo yhtään autotietä, vaan tuo jalkakäytävä. (N 50)

...tässä on tosi hyvät pihamaat, isot alueet missä leikkiä. Tuossa on vieressä jalkapallokenttä, missä pelaavat jalkapallo kesäsin ja luistelurata on siinä sitte talvella. Ja pojat käy tuossa koulussa, pelaa jalkapallo ja sähly. Se on just tämmöstä niinku lähiyhteisö, et jos tämmöstä olis enemmänki muillakin. Niin paljon se on viihtysämpää. Siis ei tarvii harrastuksiin lähtee mihinkään erityisesti, et ne tullee niinku harrastukset tähän näin ja ne on luonteva osa, että siihen kasvaa. (M 39)

Lasten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuudet ovat viime vuosikymmeninä kaventuneet yleisesti länsimaissa ja myös Suomessa. Suomalaisten lasten liikkumisen vapaudet ovat selvästi vähäisemmät kuin aiemmilla sukupolvilla mutta kaikesta huolimatta suomalaiset ja muut pohjoismaalaiset lapset nauttivat edelleen runsaista liikkumisen vapauksista. Suomessa lapset voivat liikkua itsenäisesti koulu- ja harrastusmatkojaan pyöräillen, jalan ja julkisilla liikennevälineillä. Suomalaiset lapset saavat myös leikkiä pimeässä ulkona, toisaalta sydäntalvena ei muuta mahdollisuutta olekaan. Lapsilla on kaupungeissa mahdollisuuksia leikkiä ja toimia erilaisissa ympäristöissä, rakentamattomilla kaupunkialueilla ja viheralueilla. Parhaimmillaan lähiympäristön mahdollisuudet tarjoavat lapselle turvallisen ja monipuolisen verkoston leikkiin ja liikkumiseen. Lapsiystävällinen verkosto kaupungeissa ja taajamissa muodostuu lähiympäristön pihoista, puistoista, metsiköistä ja lähikaupoista. Hyvä ja turvallinen kevyen liikenteen verkosto tukee liikkumisen mahdollisuuksia, elinympäristön käyttöä ja lapsen ympäristösuhteen kehittymistä. (Aarnikko ym. 2002, 24; Kyttä 2004b, 69–72.)

Mun mielestä leikkipuistoissa vois olla enemmän jotain istutuksia ja kukkia ja sellasia, että ne on monesti semmosia aika ankan pelkistettyjä...Ja must ois kiva, että lapset sais olla itte tekemässä ja suunnittelemassa sitä, että minkälaisia on leikkipuistot, koska aikuiset harvoin osaa ajatella niin viksusta näkökulmasta. (N 29)

Ihminen tarvitsee arkisessa elinympäristössään paikkoja, joissa on mahdollisuus vapautua stressistä ja tavoitella mielen tasapainoa. Kokonaisuudessaan lähiympäristön, rakennetun ja luonnonympäristön, viihtyisyys on tärkeää ihmisen hyvinvoinnille.

On, se [lähiympäristön viihtyisyys] on hyvin tärkeätä hyvinvoinnin kannalta. Jos ihminen elää rumassa ympäristössä niin kyllä se silleen henkisesti kuormittaa. (N 29)

Kyllä se [lähiympäristön viihtyisyys] ainakin mulle on tärkeää, että on silleen kaunista, silmänruokaakin on. Se tekee hyvän mielen. Jos on hyvä mieli, niin silloin kaikki tuntuu mukavalta. (N 62)

[Viihtyisä asuinympäristö] vähentää turhautumista, jota puretaan sitten särkemällä ympäristöä. Jos koetaan, että se asumisympäristö on tyydyttävä niin tuskin sitä halutaan ihan hirveesti tuhota. (M 42)

Monesti suomalaista kaupunkiympäristöä ja etenkin betonielementtilähiöiden rakennettua ympäristöä pidetään epäviihtyisänä ja rumana.

Kyllä sitä joutuu ihan oikeasti sulkemaan silmiänsä semmoselta ympäristön rumuudelta... Kyllä se ainakin miulla vaikuttaa mielialaan ihan suoraan ja sitte semmoseen luovuuteen ja ideoihin, joita pään sisällä syntyy. (N 38)

[Lähiympäristön viihtyisyys] vaikuttaa ihan siihen mielenterveyteen. Jos assuu semmosessa paikassa missä... kattoo jottain ankeeta harmaata kerrostaloo, missä kaikki alkaa niinku rapistuu ja tuota lapset on heitteillä ja siellä on paljon graffitteja ja osa rakenteista on poltettu ja oksennettu ja kaikki on niinku semmosta, niin kyllä masentaa. Mie oon tämmöstä nähny... Siis mie sanon, että mielummin vaikka sisältä ei oo niin väliä sen asunnon, jos se ympäristö on hyvä, niin se on se kaikkein tärkein ominaisuus. Että vaikka asunto olis viimesen päälle hieno ja muu ympäristö on vähänkin tähän viittaavaa niin kyllä, ei kiitos. Se on sitä semmosta mikä vaikuttaa. Se masentaa ihan täydellisesti, vaikka itellä menis hyvin mut jos sen näkkee niinku konkreettisesti sen pahan olon, mikä on niinku olemassa, niin tota huh huh. (M 39)

Kaupunkiympäristön luonnonelementit ovat paitsi hyvinvointiin, virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviä positiivisia paikkoja myös kaupungin heikosti kontrolloituja osia, joissa liikkumista saatetaan pelätä (Häyrynen 1995, 5). Puistot, metsät ja metsiköt, joutomaat ja ranta-alueet ovat tällaisia pelon paikkoja kaupunkiympäristössä. Humanistisessa maantieteessä ja kaupunkitutkimuksessa on 1990-luvulta lähtien puhuttu pelon maantieteestä, jolla on viitattu pelon paikkojen kohtaamiseen (Koskela 2000). Kaupungin luontoalueet koetaan vuorokauden ja vuoden eri ajankohdista riippuen eri tavoin pelottaviksi. Pelko on myös hyvin yksilöllinen tunne ja sukupuoleen sidottu. Liikkuminen esimerkiksi metsäisessä kaupunkipuistossa tuntuu yksinäisestä naisesta turvallisemmalta päivänvalossa kuin yöaikaan. Miespuoliselle lenkkeilijälle sama puisto iltamyöhään saattaa tuntua aivan turvalliselta paikalta. Pelko kohdistuu kaupunkiluonnossa lähes poikkeuksetta muihin ihmisiin. Pelon tunne määrittyy siten sosiaalisena eikä liity itse luontoon. Pelkäämme pimeässä puistossa joutuvamme toisen ihmisen, emme esimerkiksi kaupunkimetsissä elävien eläinten hyökkäyksen kohteeksi.

10.2 Ekotehokas kaupunki

Maamme kaupungit ovat rakenteeltaan sikäli samanlaisia, että yleisesti voidaan puhua Suomelle tyypillisestä kaupunkirakenteesta. Hajautunut, pitkien välimatkojen lähiökaupunki ei ole toiminnallisesti erityisen taloudellinen tai ekologinen. Alkuperäinen funktionalistinen idea voimakkaista alueellisista keskuksista kaupungin sisällä ei ole toteutunut, vaan erilaiset toiminnot, kuten asuminen, työnteko ja palvelut, ovat hajautuneet erilleen toisistaan. Yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja eheyttämisestä on haettu ratkaisua hajautumiskehitykseen. Tiivistäminen on julkilausuttu, virallinen politiikka, joka hakee oikeutuksensa ekologisista ja taloudellisista rationaliteeteista (Vartiainen 1998). Kaupunkien hallitsemattoman hajoamisen sijaan yhdyskuntarakennetta halutaan hallita ja eheyttää. Suomalaisen yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ovat johtaneet muun muassa lähiöiden rakentaminen, työmatkojen verotuskäytännöt ja omakotitaloihin suuntautuneet asumispreferenssit.

10.2.1 Eheyttävää ja tiivistävää kaupunkisuunnittelua

Tiivis, kompakti kaupunkirakenne on yleisesti hyväksytty kestävän kehityksen periaatteiden mukaiseksi. Tarvittava infrastruktuuri, kuten kadut, kaapelivedot sekä vesi-, viemäri- ja kaukolämpöverkostot, voidaan rakentaa taloudellisesti, ja infrastruktuuria käyttää ekotehokkaasti. Lisäksi tiivis yhdyskuntarakenne nähdään ekologisena, koska se minimoi liikennetarpeen, suosii joukkoliikennettä ja vähentää yksityisautoilun tarvetta. Edelleen tiivistäminen säästää ympäristöä, kun asutusta voidaan ohjata niin, että kaupunkiluontoa ja viheralueita säilyy rakentamattomina. Haastatellut toivat esiin tiiviin kaupunkirakentamisen ympäristöllisiä etuja.

Itse asiassa, jos tehdään tämmösiä rankkoja laskelmia, niin se [kaupunkiasuminen] on ympäristöystävällisempää [kuin maalla asuminen]. Kun ilman autoa voi mennä kauppaan, palvelut on lähellä. Kerrostalossa energiankulutus per asukas on kaikkein pienin... Mut sit siin pitäis olla tällasia viljelypalstoja lähellä. Vihreää ja vehreyttä. (M 27)

...kaupunkielämähän on itse asiassa ekologisempaa kuin haja-asutus. Koska täällähän niinku periaatteessa nää ihmisten niinku eläminen voidaan laittaa suppeemmalle alueelle ja sitten nää ratkasut voijaan sitten tehdä täällä keskitetysti... (M 39)

... jos kaupunki suunnitellaan hyvin, niin sehän on erittäin ekologinen kun paljon ihmisiä asuu suhteellisen tiiviisti ja asiat on järjestetty keskitetysti, jos ajatellaan jätehuolto ja näitä tällasia lämmityssysteemeitä... Maalla saattaa olla hankalampi asua niinku ympäristöystävällisesti. Se vaatii sijoituksia aina, alkupääoman sijoituksia, että saa sen homman toimimaan niin, että kuormitus on pienimmillään. (M 29)

Maaseudulla kaikki ois varmaan paljon luontevampaa...ihan hyvin voisin kuvitella että joskus asuttais kaupungin ulkopuolella, tosin sitten pitäisi varmaan olla auto... (M 30)

Yhdyskuntarakenteen ekologisuutta voidaan Heinosen ym. (2002) mukaan arvioida tarkastelemalla sitä, kuinka ekotehokas yhdyskunta on rakenteeltaan ja rakenteeseen sijoittuvilta rakennesiltaan eli rakennuksiltaan, verkostoiltaan ja toiminnoiltaan. Yhdyskuntarakenteen ekologiseen tehokkuuteen vaikuttaa erityisesti se, miten hyvin teknisen huollon järjestelmät on toteutettu. Yhdyskunnan keskeisimpiä huoltojärjestelmiä ovat liikennejärjestelmät, energiajärjestelmät ja jätehuolto. Teknisten järjestelmien ratkaisutavat vaikuttavat ilman, veden ja maaperän laatuun sekä ympäristöhaittojen määrään, kohdentumiseen ja niille altistumiseen. Tietotekninen verkko ja tietojärjestelmät ovat niin ikään tärkeitä ekotehokkuuden arvioinnissa, koska niiden avulla voidaan seurata ja mitata järjestelmien toimivuutta. (mt, 20.)

Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on kirjattu eheytyvän yhdyskuntarakenteen tavoite. Valtioneuvoston päättämät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön ohjausjärjestelmää ja niillä linjataan maamme alueidenkäyttöä pitkälle tulevaisuuteen. Alueidenkäyttötavoitteiden mukaan elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja eheyttämällä taajamia. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat eri väestöryhmien saavutettavissa. Edelleen yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenneturvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen edellytyksiä. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta. Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Samoin vähittäiskaupan suuryksiköt tulee sijoittaa tukemaan yhdyskuntarakennetta. (Ympäristöministeriö 2001, 27–28.) Suunnittelun ihanteet ja kaupunkitilan tuottamisen käytännöt ovat kuitenkin ajoittain ristiriitaisia. Monilla kaupunkiseuduilla rakennetaan edelleen uusia kaupan suuryksiköitä, jotka hajottavat kaupunkirakennetta erityisen rankalla tavalla. Joukko- ja kevyenliikenteen investointi- ja infrastruktuuriratkaisut etenevät hitaasti, ja kaupunkien kasvupaine ohjautuu yhä enemmän kehyskuntiin ja haja-asutusalueille.

Keskieurooppalaiseen kaupunkirakenteeseen verrattuna suomalaisessa kaupungissa on runsaasti vapaita alueita ja viherrakennetta. Joutomaita, metsiä, rantoja ja niittyjä löytyy kaikkialta. Kaupunkiluonto on välttämätön luonnon monimuotoisuuden säilymiselle ja ekosysteemien toiminnalle. Lisäksi kaupunkiluonto on alettu ymmärtää ja kokea yhteiseksi julkiseksi tilaksi, merkityksellisiksi paikoiksi ja osaksi asukkaiden identiteettiä. Viherrakenne tulisikin nähdä kaupunkia rikastuttavana tekijänä. Toisinaan se nähdään epäsiistinä ja epäurbaanina kaupunkirakenteen elementtinä, josta on päästävä eroon, kätevimmin tiivistämällä ja rakentamalla uutta kaupunkia tilalle. Maijala (2002) peräänkuuluttaa alueiden monitoiminnallisuuden hyväksymistä ja viherrakenteen ottamista olennaiseksi osaksi kestävästä kaupunkisuunnittelua. Tämä edellyttää nykyistä parempaa kaupunkiekologista tietämystä päätöksenteon ja maankäytön suunnittelun pohjaksi (Niemelä 1999). Myös asukkaiden lähiluonnolle antamat merkitykset olisi huomioitava nykyistä paremmin. Hyvänä esimerkkinä on Tukholman kaupunki, jossa ekologiset, tekniset, sosiaaliset ja kulttuuriset arvot on huomioitu kaupungin viherrakenteen suunnittelussa. Kaupungissa on kartoitettu asukkaiden ympäristöön liittämät merkitykset, ”sosiotoopit”. Tällaisen kartoituksen soisi Maijalan mukaan yleistyvän, sillä se olisi eräänlainen ympäristö- ja sosiaalisten vaikutusten arviointien yhdistelmä. (Maijala 2002.)

10.2.2 Tiiviin ympäristön kokeminen

Kaupunkiympäristön väljyydellä ja vihreydellä on merkittävä vaikutus ihmisen psyykelle ja identiteetin rakentumiselle. Kaupunkia ei voida tiivistää tukkoon. Ympäristöpsykologian näkökulmasta ahtaudella ja liian tiiviillä ympäristöllä nähdään olevan negatiivisia vaikutuksia ihmisen käyttäytymiseen ja lasten ja nuorten kehitykseen. Ahtaus ahdistaa, koska ihminen on pakotettu käyttäytymään tietyn tilan rajoissa ja mahdollisuudet kontrolloida omaa liikkuamista vähenevät. Ahtaus myös ylikuormittaa sosiaalisesti, jos toisia ihmisiä on pakko kohdata. Toisaalta tiivis kaupunkirakenne voi luoda sosiaalisuutta ja yhteisvastuuta, naapuriavun luontevaa käyttöä ja yhteisistä asioista huolehtimista. (Kyttä 2002.)

Voijaan hyvin tiheästikin rakentaa ja silti päästä niinku hyvin viihtysiin ratkasuihin... nimenomaan tämmönen yhteisöllisyys toimii, ihmisillä on niinku vapaa-aikana kontaktimahollisuuksia eri harrastusten suhteen ja sitä semmosta viheraluetta siin on riittävästi ja sit on taas tämmönen asutustihentymä niin... uskon että ihmiset viihtyy. (M 39)

Tiivistämisen vasta-argumentit liittyvät usein asukkaiden elämismaailmaan ja paikoille annettuihin merkityksiin. Suomalaisten asumispreferenssit kohdistuvat voittopuolisesti pientaloasumiseen luonnonläheisillä ja rauhallisilla asuinalueilla (esim. Kortteinen ym. 2005). Asuinalueella halutaan säilyttää väljyys ja luonnonrauha, eivätkä keskivertosuomalaiset halua asua ahtaasti. Tiivistämisen pelätään myös aiheuttavan sosiaalisia ongelmia, eikä sen suinkaan katsota sopivan kaikkialle.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen voi olla tarkoituksenmukaista ja mielekästä tai sitten kyseenalaista, kaupunkiympäristöä köyhdyttävää. Aina ei valitettavasti ole kyse kestävän kehityksen mukaisesta tiivistämisestä vaan puhtaasti maakeinottelusta eli maanomistajan ja rakennuttajan taloudellisen voiton tavoittelusta. Yleisesti kaupunkia rakennetaan liiketaloudellisten intressien tahdittamana. Maa-ala rakennusten alla on vallan, hallinnan ja taloudellisen voiton tavoittelun kohde ja väline. Monin paikoin täydennysrakentaminen on aivan paikallaan mutta tiivistämisen varjolla on kadonnut myös paljon vanhaa ja arvokasta rakennuskantaa tai asukkaille ja kaupunkiluonnolle tärkeitä viheralueita. Joskus rakennetaan pelkästään elitistisiä asuma-alueita tiivistämisen ja eheyttämisen nimissä. Toisinaan halutaan muuttaa alueen sosiaalista rakennetta peruskorjaamalla vanhaa rakennuskantaa luksusluokan kiinteistöiksi, puhutaan kaupunkialueiden gentrifikaatiosta (Andersson 1993, 103–104).

Täydennys- ja lisärakentamisessa on aina kyse olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen puuttumisesta. Asukkaiden olisi saatava vaikuttaa lopputulokseen, suunnitteluprosessien tulisi olla mahdollisimman avoimia ja suunnitteluorganisaation helposti lähestyttävä. Kaupunkirakenteen tiivistämiseen liittyvä tapauskohtainen arvokeskustelu olisi nähtävä hyödyllisenä. Seuraava suomalaisen kaupunkisuunnitteluun liittyvä kritiikki kuudenkymmenen vuoden takaa on edelleen yllättävän ajankohtainen.

Meidän on vain tarkoin valvottava, etteivät menneiden vuosien kaupunkirakentajat enää pääse pahantekoon niille alueille, jotka tähän asti ovat säilyneet. Ellemme pidä varaamme, saamme nähdä viimeistenkin koiraväliköiden ja hongikkojen kaatuvan heidän tieltään ja pääsemme taaskin todistajiksi, kun pienimmätkin mäännypylät tunnontarkasti tasoitetaan ja kallioita suurin kustannuksin louhitaan, jotta viivasuorat kadut leveinä ja asfalttipeittoisina saisivat luoda viihdytystä kotiemme ympäristöön ja liikenteen melu soida ainainen kehtolauluna korvissamme. (Hertzen 1946, 22.)

10.2.3 Matala ja tiivis kaupunkirakenne

Matala ja tiivis rakentaminen on noussut mahdollisuudeksi yhtäältä eheyttää kaupunkirakennetta ja toisaalta vastata asukkaiden asumistoiveisiin. Pienimittakaavaiset, tiiviit asuin ympäristöt tarjoavat vaihtoehdon tehokkaalle kerrostaloalueelle ja väljälle pientaloalueelle. Matala ja tiivis kaupunkirakenne voi olla lähes yhtä tehokasta kuin kerrostalojen rakentaminen. Hyvin suunniteltuna ja toteutettuna tiiviillä ja matalalla asuinalueella voivat yhdistyä pientaloalueen ja kerrostaloalueen edut. Monissa maissa tiivis ja matala yhdyskuntarakenne on kylissä ja kaupungeissa perinteinen ja edelleen vallitseva tapa rakentaa. Matalan ja tiiviin kaupunkirakenteen perinteitä ja taustaa voidaan hakea esiteollisesta ja keskiaikaisesta pikkukaupungista, pohjoismaisesta puukaupungista ja englantilaisesta puutarhakaupungista. (Lahti 2002, 8–36.) Suomessa tiiviin ja matalan rakentamisen perinne on lähes tyystin katkennut. Syitä kehitykseen voidaan etsiä muun muassa 1800-luvun puolivälissä suoritetusta maanomistuksen uusjaosta, jonka seurauksena hävisivät tiiviit ryhmäkylät Länsi-Suomesta. Kaupungeissa tiivis puutalokaupunkiperinne katkesi, kun tulipaloja ryhdyttiin torjumaan sijoittamalla rakennukset erilleen toisistaan, leveiden katujen varsille.

Matalan ja tiiviin kaupunkirakentamisen modernit ratkaisut voidaan perustella taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti. Taloudelliset perustelut löytyvät tehokkuusajattelusta, jossa kaupunkirakenteen tehokkuutta mitataan esimerkiksi asukastiheydellä tai tontti-, kortteli- ja alue-
tehokkuuden avulla. Ekologiset perustelut tiiviille ja matalalle rakentamiselle ovat suurelta osin samoja kuin taloudelliset perustelut. Maankäytön tehokkuuden edulliset vaikutukset ympäristön kannalta ovat kiistattomia, sillä, kuten edellä todettiin, maapinta-alan ja infrastruktuurin tehokas (säästeliäs) käyttö vähentää luonnonvarojen ylimääräistä kulutusta. Matala ja inhimillinen mittakaava, läheinen maayhteys, turvalliset pihapiirit ja katualueet sekä asuntojen erilaiset hallintamuodot edesauttavat hyvän ja sosiaalisen elinympäristön syntymistä. Koko kaupungin toteuttaminen matalana ja tiiviinä ei ole nykyisen modernisaatiokehityksen vaiheessa realistista. Sen sijaan matalan ja tiiviin alueen toteuttamiskelpoisia kohteita ovat kaupunkirakenteen uudet laajennusalueet ja täydennysrakennusalueet. (Lahti 2002, 97–121.) Tiiviin ja matalan kaupunkirakenteen ekologisuutta voidaan lisätä säilyttämällä viheralueiden verkostoja tai perustamalla uusia viheralueita esimerkiksi vanhojen teollisuusalueiden yhteyteen.

10.3 Vuorovaikutteisesti suunniteltu kaupunki

Yhdyskuntarakenteella ja toimintojen sijoittumisella on suuri vaikutus asukkaiden viihtymiseen, ajankäyttöön ja elämisen laatuun. Yhdyskuntarakenteen kehittämällä tavoitellaan yhdiskunnan toimivuuden ja laadun parantamista. Hyvän elinympäristön voidaan esimerkiksi sanoa olevan terveellinen, turvallinen, viihtyisä, virikkeellinen, esteettinen ja luonnonläheinen. (Heinonen ym. 2002, 19, 22.) Kaupunkia tulisi kestävä kehityksen ja maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaisesti suunnitella vuorovaikutteisesti mutta kenen ehdoilla ja millaisilla ehdoilla urbaania ympäristöä rakennetaan ja uudistetaan? Tässä luvussa pohditaan kansalaisen vaikutusmahdollisuuksia kunnallisessa päätöksenteossa ja erityisesti yhdyskuntasuunnittelun prosesseissa. Suunnittelun kentällä toimijoita voidaan paikallisen hallinnan näkökulmasta tarkastella heterogeenisina verkostoina ja verkoston osina (Hynynen 2000). Verkostot voivat sijoittua ja lomittua kansalaisten, talouselämän ja hallinnon piireihin, ja niiden yhteisöllisyyden ja institutionaalisuuden asteet voivat vaihdella. Yhdyskuntasuunnittelun toimijaverkostot ovat yhtä lailla kunnallishallinnon hierarkkisia instituutioita kuin enemmän tai vähemmän järjestäytyneen kansalaisaktiivisuuden erilaisia muotoja. Suunnittelun onnistuminen perustuu verkostojen vuorovaikutukselle ja yhteistoiminnalle. (mt, 74–67.)

Suunnitteluprosesseissa osallisuuden ja yhteisöllisen vastuun mahdollistaminen luo pohjan hyvän elinympäristön syntymiselle. Lähtökohtana osallisuuden vaateelle on käsitys siitä, että asukkaan kokemuksellinen tieto kaupunkiympäristöstä on yhtä lailla asiantuntijuutta kuin ammattisuunnittelijan tieto tai poliittisen päätöksentekijän tieto. Asuin- ja elinympäristöön vaikuttaminen on yksi ihmisen perustarpeista. Pelkästään asiantuntijavaltaisten suunnittelu- ja päätöksentekoprosessien on todettu tuottavan huonosti toimivaa yhdyskuntarakennetta. Asukkaiden erilaisten odotusten sivuuttaminen synnyttää myös välinpitämättömyyttä ympäristöä kohtaan. (Numminen 1993, 8–9.) Sen sijaan mahdollisuus vaikuttaa omaan lähiympäristöön edistää ihmisen henkistä hyvinvointia, paikkaan juurtumista ja vastuuta lähiympäristöstä. Osallisuuden käsite on laaja, se voidaan ymmärtää omaehtoiseksi osallistumiseksi tai ulkopuolelta ohjatuksi osallistamiseksi tai valtaistamiseksi, jolloin kansalaisten tai eri kansalaisryhmien osallisuutta pyritään edistämään (Koskiahho 2002, 36–37). Jonkun tahon toimesta tapahtuva osallistaminen ei välttämättä kuitenkaan edistä yksilöiden osallisuutta. Suomessa osallisuuden edistämällä ja osallisuuteen kannustamisella on kohtuullisen pitkä historia.

Kansalaisten osallistuminen suunnitteluun tuli poliittisen aallon kantamana Suomeen 1970-luvun alussa. Alkuinnostuksen jälkeen poliittiset aatteet haalenivat ja kansalaisosallistuminen kapeni oman pihapiirin asukasosallistumiseksi. (Mäkinen 1996, 4–5.) Osallisuuden vaade ja tarpeellisuus ovat kuitenkin säilyneet, ja kuntalaisten osallisuutta on pyritty edistämään erilaisten hankkeiden, projektien ja lainsäädännön avulla jo yli kolmen vuosikymmenen ajan. Vuoden 1976 Kunnallislaki sisälsi säännöksiä kunnallisen lähidemokratian kehittämistä ja kunnanosa-avaltuustojen muodostamisesta. Kaupunginosa-avaltuustoja kokeiltiin muun muassa Oulussa ja Helsingissä 1980-luvun alussa, mutta kokeilut kariutuivat puoluepoliittisiin ristiriitoihin ja todellisten vaikutusmahdollisuuksien puuttumiseen (Kosama 1990, 14–47; Vuorela 1982, 24). Vuosina 1983–1993 toteutettiin kahdessakymmenessä kokeilukunnassa SOFY-projekti, jonka tavoitteena oli edistää yhteissuunnittelua asukkaiden, viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden välillä ja kehittää yhteistyömalleja sosiaalisten ja fyysisten tekijöiden yhteensovittamiseksi asuin ympäristön suunnittelussa ja kehittämisessä. Parhaimmat tulokset kokeilussa saavutettiin sosiaalisella puolella. SOFY-projekti ei sekään edistänyt merkittävästi kuntalaisten vaikutusmahdollisuuksia. (Vuorela ym. 1994.)

Vuosina 1989–1996 toteutetun vapaakuntakokeilun yhtenä tavoitteena oli lisätä kuntalaisten osallistumista. Vapaakuntakokeilun seuraukset olivat kuitenkin päinvastaiset, sillä hallinnollisten tehokkuuspyrkimysten myötä edustuksellisuus väheni, ja kunnan ja kuntalaisten välinen kosketuspinta kapeni entisestään. (Sutela 2000, 115–116.) Valtion asuntorahasto (ARA) käynnisti vuonna 1995 valtakunnallisen lähiöuudistusprojektin, jonka eräs keskeinen tavoite oli kehittää asuinalueita asukkaiden lähtökohdista ja heidän avullaan. Mukana lähiöprojektissa on ollut viitisenkymmentä Suomen noin kolmestasadasta lähiöstä. Joensuun Rantakylän lähiö oli yksi varsin mallikelpoinen projektikohde (Ahola & Tahvanainen 1997). Kun tarkastellaan kaikkia Suomen lähiöuudistusprojekteja, on asukkaiden aktivointi ja yhteistyö tuottanut tehtyyn työhön nähden kuitenkin sangen vaatimattoman tuloksen. Kokemukset ovat herättäneet kysymyksiä siitä, mihin asukkaiden oikeastaan halutaan osallistuvan ja mihin asukkaat yksilöinä haluavat osallistua. (Ympäristöministeriö 1999, 19–20).

Sisäasiainministeriö asetti vuoden 1997 alussa Osallisuushankkeen toteuttamaan hallitusohjelmassa hyväksytyä tavoitetta kansalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien ja

hallinnon avoimuuden ja julkisuuden lisäämisestä (Salmikangas 1998). Vuosituhannen vaiheen lähestyessä osallisuuden vaade kirjattiin lainsäädäntöön. Kuntalaki (1995) ja Maankäyttö- ja rakennuslaki (2000) vahvistavat kuntalaisen asemaa päätöksenteossa ja kannustavat osallisuuteen ja yhteistyöhön. Molemmat lait velvoittavat kuntaa huomioimaan osallisuuden kunnan kehittämisessä. Kaavoituksessa yleis- ja asemakaavojen sisältövaatimukset ovat kuntalaisen näkökulmasta vaikuttamisen kulmakivi, sillä kuntien tulee huolehtia siitä, että kaavojen sisältövaatimukset toteutuvat. Sisältövaatimukseen voidaan vedota kaavojen valmistelu- ja päätöksentekovaiheessa, ja ne käyvät myös oikeudellisiksi valitusperusteiksi.

10.3.1 Demokratian kriisi ja osallisuuden uudet muodot

Kunnallisen itsehallinnon periaatteen mukaan kunnan asukkaiden suoraan valitsema valtuusto on tärkein kunnan päätösvaltaa käyttävä elin. Päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja hallinnosta vastaavat kunnanhallitus, lautakunnat ja viranhaltijat. Tämä kunnallishallinnon toimintaperiaate on nykyisin horjumassa. Kuntien lakisääteiset, niin kansalliset kuin EU:n jäsenyyden velvoittamat tehtävät, ovat jatkuvasti kasvaneet, ja ongelmat ja haasteet monimutkaistuneet. Tämän seurauksena kunnanvaltuustot ovat merkittävästi delegoineet toimivaltansa muille toimielimille, kunnanhallitukselle ja yksittäisille viranhaltijoille. Tulostavasti ajattelu ja tehokkuustavoitteet ovat johtaneet kunnissa vallan keskittymiseen, lautakuntien yhdistämisiin ja kunnan johtavien viranhaltijoiden aseman vahvistumiseen. Äänestysaktiivisuus on laskenut, ja puoluesidonnainen politiikka on menettänyt kansalaisten keskuudessa kiinnostavuuttaan. Voidaan perustellusti sanoa edustuksellisen demokratian olevan kriisissä ja kysyä, perustuuko kunnan hallinta enää siinä määrin kunnan asukkaiden itsehallintoon kuin sen on tarkoitettu perustuvan. Tulisiko päätösvaltaa palauttaa takaisin kuntalaisille, jotta vaatimus kunnallisesta demokratiasta ja kansanvaltaisuudesta toteutuisi? (Sutela 2000, 49–53.)

Päätöksenteossa on aina kyse vallankäytöstä, oikeudenmukaisuudesta ja tasa-arvosta. Kestävän kehityksen mukainen suunnitteluajattelu korostaa jatkuvaa ja avointa keskustelua suunnitteluhankkeiden tavoitteista ja toteutuksesta (Pakarinen 1992). Kestävän kehittämisen ja kuntalaisten tasa-arvoisen hyvinvoinnin edistämisen kannalta olisi tärkeää huomioida kaikki asukasryhmät, myös niin kutsutut heikot ryhmät. Moni asukasryhmä jää liian helposti vähälle

huomiolle tai kokonaan osattomaksi päätöksiä tehtäessä. Asukkaiden on jo pitkään tunnustettu olevan aliarvostettu voimavara päätöksenteossa, aluehallinnossa ja palvelujen tuotannossa (Lodenius 1995, 131). Kuntalaisista löytyy paljon arvokasta osaamista ja asiantuntijuutta, jota voitaisiin nykyistä enemmän hyödyntää kuntalaisten yhteisiä asioita hoidettaessa, ja siten helpottaa luottamushenkilöiden ja viranhaltijoiden työtaakkaa.

Kansalaiset ovat ryhtyneet 1990-luvun puolivälin jälkeen hakemaan osallistumiselle yhä aktiivisemmin uusia muotoja ja kanavia. Monissa kunnissa on käyty vilkasta keskustelua uusista toimintamalleista ja kokeiltu niiden toimivuutta käytännössä. Foorumityöskentely kuntatasolla on eräs osallisuuden muoto. Yleisesti kunta- ja kaupunginosafoorumit Suomessa ovat arvokeskusteluun ja toiminnan ideoimiseen ja kehittämiseen keskittyviä tapaamisia. Päätösvaltaa niillä ei ole, ei ainakaan toistaiseksi, mutta ehkäpä foorumit kehittyvät aikanaan todellisen vaikuttamisen ja kansalaisdemokratian areenoiksi. Avoin ja vuorovaikutteinen hallinto on kunnalle etu, sillä se lisää hyvinvointia ja kasvattaa asukkaita vastuullisuuteen ja yhteisöllisyyteen. Tärkeintä on, että kynnyks osallistua on matala silloin kun asia kiinnostaa ja koskettaa tai on lähellä omaa elämäntilannetta. Toisaalta asukkaat eivät voi vain olla vaativana osapuolena, vaan heidän tulisi myös aktiivisuudellaan kantaa osavastuu yhdessä tehdyistä päätöksistä ja niiden täytäntöönpanosta.

Kunnan kehittämisessä vaikuttamisen halut käyvät usein ristiin ja erilaisia konflikteja arvojen ja vastakkaisten intressien välillä syntyy helposti. Konfliktien maailmasta on kuitenkin mahdollista pyrkiä yhteistyön kulttuuriin kehittämällä suunnittelukulttuuria läpinäkyväksi ja osallisuuden kannustavaksi. (Mäkinen 1996, 4.) Monet kunnan asukkaista ajattelevat, että politiikat, viranhaltijat ja kunnan johto hoitakoot tehtävänsä, nykyinen edustuksellinen demokratia riittää ja erityiseen osallistumiseen ei ole syytä. Yhteiskunnallisten asioiden ja päätösten monimutkaistuminen on varmasti osasy syy osallistumattomuuteen. Osallisuusaktiivisuus riippuu myös ihmisen elämäntilanteesta. Kaikki eivät ehdi tai jaksaa kiinnostua yhteisistä asioista ja kunnan kehittämisestä. Jokaisella on oikeus olla osallistumatta. Asukasaktiivisuus on monimuotoinen käsite, ja yksilön näennäinen passiivisuus ja osallistumattomuus eivät välttämättä merkitse välinpitämättömyyttä (Bäcklund & Korhonen 1998, 19–23). Tiedottaminen on oleellista osallistumisen saavuttamiseksi. Kansalaisten osallistuminen on ylipäätään mahdollista vain, jos tietoa asioista on jo valmisteluvaiheessa riittävästi. Lapintie (2003b, 15)

huomauttaa, että vuorovaikutteisen suunnittelun myötä suunnittelijalta ei katoa eettinen vastuu poissaolevista osallisista ja ”osattomista” asukkaista. Rantakyläläisen asukkaan mielestä lähiöuudistusprojektissa olisi ollut riittävästi mahdollisuuksia vaikuttamiseen mutta lähiön ympäristö ei inspiroinut häntä osallistumaan aktiivisesti.

...meillä oli Rantakylässä se [lähiö]projekti, jossa voi vaikuttaa. Mutta mä en jaksanu lähteä siihen mukaan. Kyllä mä kirjeitä laitoin kaikenlaisia ja kirjottelin semmosia ja sitte täytin kaikenmaailman ihania lomakkeita, mitä meiltäkin kyseltiin siitä, et mä vaikutin niinku paljon vähemmän ku olisin voinu. Et jos mä olisin halunnu, niin todella mä olisin voinu vaikuttaa enemmän. Mutta se, että tota mitä semmosesta laatikko-tarhasta loppujen lopuksi saa, niin se ei kuiteskaan olis tyydyttäny minua ihan kauheesti. Niin tota mä en jaksanu lähteä siihen pintakoristeluun pelkästään tai sen suunnitteluun... Et vaikka mä oonkin kauheen tyytyväinen niistä pienistä jutuista, mitä sinne tulee. Et edes vähän on jotain kehitystä... (N 38)

10.3.2 Vuorovaikutteisen suunnittelun esteet

Vaikka nykyistä lainsäädäntöämme voidaan vuorovaikutteisuuden osalta pitää hyvinkin edistyksekköisenä, on aidon osallistumisen tiellä vielä monia kulttuurisia ja toiminnallisia esteitä. Eräs keskeinen este osallisuuden edistämiseksi on suunnittelun oma kieli, jargon. Kansalaisen olisi kyettävä käyttämään ammattislangia ja argumentoimaan asiansa yhtä pätevästi kuin suunnittelija (Lapintie 2002) mutta usein yhteinen kieli puuttuu tai sitä ei haluta puhua. Viranhaltija ja poliittiset päättäjät voivat halutessaan asettua osallisia ylemmäksi ja käyttää termejä ja käsitteitä, jotka eivät avaudu tavalliselle kuntalaiselle. Myös karttojen, kuvien ja kaavojen viesti voi jäädä epäselväksi, sillä asukkaat eivät välttämättä osaa lukea ja tulkita kaavodokumentteja. Yhdyskuntasuunnittelun soppaa hämmentävät monet eri toimijat; kunnallispoliitikot, rakennuttajat, rakennusliikkeet, kaupan keskusliikkeet, yrittäjät, maanomistajat, konsultit sekä kaavoittajat ja muut viranhaltijat kuntahallinnossa. Nyt tähän soppaan halutaan lisätä myös eri asukasryhmien suolat ja pippurit. Vuorovaikutteisuuden lisäämisen vaatimus ei näytä miellyttävän kaikkia suunnittelun osapuolia.

Monet ammattiryhmät ja toimijat pelkäävät menettävänsä saavutettua valtaansa tai ovat huolissaan työtehtävien kohtuuttomasta lisääntymisestä. Toimintatapoja ei haluta muuttaa, on turvallisempaa pysytellä entisessä mallissa. Osa yhdyskuntasuunnittelijoista kokee oman professionsa uhatuksi tai pelkää, että liian monen näkökulman myötä yleisen edun ja hyvän tavoittelu jää toisarvoiseksi ja eri osallistujaryhmät pääsevät liiaksi ajamaan vain omia etujaan. Asukkaiden osallistuminen päätöksentekoon ja suunnitteluun koetaan työlääksi, aikaa

vieväksi puuhasteluksi ja osallistumisen merkitystä vähätellään. Kaavoittaja pitäytyisi mieluummin visuaalisesti ja teknisesti korkeatasoisten kaavojen ja suunnitelmien luomisessa ja jättäisi vuorovaikutuksen kokonaan erillisen ”sosiaalseurustelijan” kontolle. Lisäksi asukkaat hidastavat entisestään aikaa vievää kaavoitusprosessia vastustamalla rakentamista ja muutoksia asuinalueillaan. Puhutaan nimbyismistä (not in my backyard) ja sen eri muodoista ja johdannaisista (taulukko 8). Suunnittelijalta vaaditaan jatkossa yhä enemmän vuorovaikutustaitoja. On mahdollista, että kaavoituskiistojen välittäjiksi syntyy kokonaan uusi kommunikaattoreiden suunnitteluprofessio, joka mahdollistaa osallisten ja suunnittelijoiden välisen vuoropuhelun. (Puustinen 2002, 229–232; 2006.)

Taulukko 8. Eri-ikäisiä NIMBY-johdannaisia (Peltonen 2004)

Lyhenne	Merkitys	Varhaisin havainto
NIMBY	Not in my backyard	1980
LULU	Locally unwanted land-use	1986
NUMBY	Not under my backyard	1988
GOOMBY	Get out of my backyard	1989
NOPE	Not on planet earth	1990
CAVE	Citizens against virtually everything	1990
BANANA	Build absolutely nothing anywhere near anyone / anything	1991
NOTE	Not over there either	1994

Vuorovaikutteinen suunnittelu mahdollistaa paitsi valtaväestön intressien kuulumisen myös erilaisten vahvojen kansalaisryhmien ja yksilöiden esiinmarssin. Asuinalueille on muodostunut aktiivisia asukasryhmiä, joiden jäseninä voi olla yhdyskuntasuunnittelun ammattilaisia tai henkilöitä, jotka nopeasti omaksuvat suunnittelun käytännöt, normit ja kielenkäytön (Staffans 2002). Asukas voi tosin valita oman roolinsa. Hän voi asukastilaisuudessa esiintyä tavallisena kadunmiehenä tai sitten tuoda korostuneesti esiin todellisen minänsä, kaupunkisuunnittelun ammattilaisen (Lapintie 2002). Kaupunkitilan käytöstä ovat kilpailemassa myös erilaisia alakulttuureja edustavat ryhmät. Aika ajoin kaupunkitilasta käydään kiivastakin kamppailua. Suoran toiminnan kaupunkiliikkeet ja anarkistinen toiminta ovat osa urbaania kulttuuria. (Jauhiainen 2002.) Osalle kansalaisista suunnitteluprosessien vauhti on liian hidas, ja toisinaan esiintyy tarvetta nopeaan reagointiin ja spontaaniin toimintaan. Maankäyttö- ja rakennuslain osallistamisjärjestelmää voidaan pitää yrityksenä laajentaa edustuksellista demokratiaa suoran demokratian suuntaan. Briitta Koskiahho (2002) puhuu vahvan demokratian merkityksestä, jossa vallan jakamisesta seuraa myös uutta yhteisöllisyyttä ja vastuuntuntoa.

10.4 Ekologisen liikkumisen mahdollistava kaupunki

Edellä kuvailtiin ja määriteltiin kestävä kaupunki luonnonläheiseksi, rakenteeltaan ja toiminoiltaan ekotehokkaaksi ja vuorovaikutteisesti suunnitelluksi. Liikkumista voidaan asumisen ohella pitää keskeisenä yhdyskuntarakenteen ekotehokkuutta ja luonnonvarojen kuluttamista määrittävänä tekijänä. Yhdyskuntarakenne vaikuttaa liikkumisen ja liikenteen määrään, ja motorisoitu ajoneuvoliikenne puolestaan ympäristöön (Heinonen ym. 2002, 19). Kuten edellä todettiin, on tiivis yhdyskuntarakenne kestävä kehityksen näkökulmasta hajautunutta parempi vaihtoehto. Ideaalina nähdään tiivis ja monikeskuksinen kaupunki, jonka toiminnot on hajautettu eri kaupunginosiin siten, että palvelut ovat mahdollisimman lähellä jokaista asukasta.

Liikenteen ja etenkin yksityisautoilun kasvu on kiistattomassa yhteydessä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Asutuksen leviäminen yhä etäämmäs kaupunkien ja taajamien reuna-alueille lisää tarvetta liikkua ja vaikeuttaa lähipalvelujen järjestämistä. Yhdyskuntarakenteen hajautuessa palvelujen saavutettavuus heikkenee ja liikkuminen on entistä riippuvaisempaa omasta autosta. Kaupan suuryksiköiden sijoittaminen kehäväylien varteen on edistänyt hajautumiskehitystä. Liikkuminen ja kuluttaminen ovatkin voimakkaasti sidoksissa toisiinsa, ja kuten Knuuti (1994, 6–7) huomauttaa, on shoppailu elämäntyylinä eräs postmodernin kaupungin keskeisimpiä piirteitä. Tässä tutkimuksessa haastatelluille asukkaille kaupan suuryksiköt olivat tuttuja ostospaikkoja mutta suhtautuminen niihin oli kriittistä. Pienemmät kaupat, keskustan kauppahalli ja lähikauppa todettiin automarkettia paremmiksi ostospaikoiksi.

No mä en toivo sitä [lisää automarketteja]... Meillä on polkupyörän peräkärrä, että voidaan hyödyntää tätä automarkettia kyllä ihan tehokkaasti, vaikka viikon ostokset mahtuu. Mutta ei se oo silti mikään miellyttävä paikka. (M 42)

Mie oon suuri automarkettien vastustaja, että tuohon on tuo yksikin rakennettu niin on miusta kyllä niinku vihonviimenen tempu. Siis vastustan... Just sen takia, että se johtaa vaan tähän autoistumiseen entistä enemmän. Ja sitte se, että porukat käy sitten näistä lähikunnista ja niitten palvelut heikentyy... Mie en nää niissä yhtään positiivista asiaa... sinne tulee niin harva pyörällä kun on. Ja vanhuksetkaan ei käy ollenkaan. Enkä mie lapsiperheenä, niin siellähän tulee aivan hulluks. Se on niinku semmonen valtava kollossi missä häviää kaikki lapset. Kyllä me ollaan joskus niissä käyty. Joka kerta kadun syvästi. (M 39)

Kyllä nyt [automarketissa] käydään, siihen on kaks syytä, halvempaa ja sieltä saa bonukset. Ja sinne saa maksuttomasti auton... mutta ei lisää... on hyvä, että on keskustassa tämä halli... toivottavasti se säilyy nyt sitten. (N 62)

No sen takii [lopetettiin automarketissa käyminen] kun se on huono. Se ei oo ekologisesti hyvä, kun se hajauttaa keskustakuntarakennetta ja lisää autoilua... pyörällähän me aina mentiin kun se oli aika lähellä.

Mutta nyt on huomannu, että se oli hirveen silleen kolkko. Lähikauppa on hirveen mukava. Sielt saa kuitenkin ihan kaikkee. Siellä on hyvät valikoimat. Sitten ne hinnat ei oo juuri yhtään sen kalliimmat ja siellä saa henkilökohtasta palvelua ja sitten jos halua jotain ne tilaa sen sinne. Ja sit itse asiassa ennen kauppareissuun meni oikeestaan se tunti sit siihen kun pyöräili ja siellä kun vaelsi sen kaupan läpi. (N 25)

Kaupan suuryksiköiden tulevaisuuteen eräs haastateltava tarjosi mielenkiintoisen näkökulman.

Jos ison marketin sais pyörimään ekologisesti, niin se vaikuttais hirveän monen ihmisen elämään. (N 38)

10.4.1 Automobiili elämäntapa autojen kaupungissa

Nykykaupungissa fyysisen liikkumisen lisääntyminen, palveluiden sijaintimuutokset ja saavutettavuuden heikkeneminen ovat yhdessä vaikuttaneet mobiiliin, seudullisen kaupunkielämäntavan syntyymiseen (Alppi & Ylä-Anttila 2007). Tämä *automobiili* elämäntapa on pitkälti seurausta autoistuneen, nopean mobiliteetin ehdoilla kasvaneesta kaupungista. Bertolini (2005, 70) korostaa, että kaupunkisuunnittelussa tulisi osata hyödyntää erityyppiset saavutettavuusominaisuudet suhteessa mobiliteetin eri muotoihin – nopeaan ja hitaaseen, yksityiseen ja julkiseen sekä fyysiseen ja virtuaaliseen liikkumiseen.

Suomessa, kuten useimmissa läntisen Euroopan maissa, keskimääräinen liikkumiseen käytetty aika on pysynyt viimeiset kolmekymmentä vuotta suhteellisen vakaana, noin runsaassa tunnissa (noin 70 minuutissa). Sen sijaan matkasuorite eli matkojen pituus on kasvanut voimakkaasti, ja kotimaan matkasuorite on nykyisin 42 km/henkilö/vrk. Kasvun pääsyyt ovat elintason nousu, autoistuminen, perhekoon pieneneminen ja vapaa-ajan harrastusten lisääntyminen. Suurin yksittäinen selitys matkasuoritteen kasvulle on naisten autoilun kasvu ja sen myötä kakkos- ja kolmosautojen hankkiminen perheisiin. Suomalaiset tekevät keskimäärin kolme matkaa vuorokaudessa, pääasiassa moottoriajoneuvoilla. Noin 59 prosenttia matkoista tehdään henkilöautolla, kevyen liikenteen osuuden ollessa 31 prosenttia ja julkisen liikenteen osuuden noin 7 prosenttia. Elintason noustessa on suomalaisista tullut yhä autoistuneempi kansa, joka liikkuu jalan ja polkupyörällä yhä vähemmän. (HLT 2006.)

Henkilöauto on ylivoimaisesti kätevin, miellyttävin ja useimmiten nopeimmaksi mielletty tapa liikkua kaupungeissa ja taajamissa. Merkittävä osa, noin 30 prosenttia henkilöautomat-

koista on kuitenkin alle kolmen kilometrin pituisia eli niin lyhyitä, että ne voitaisiin hyvin tehdä kävellen tai polkupyörällä (Wahlström ym. 1996, 205). Autoon ollaan länsimaissa jo niin tottuneita, että ainoastaan auton käyttökustannusten radikaali nousu johtaisi vaihtoehtoisien kulkumuotojen käyttöön. Bensan hinnan korotukset, lyhyempi matka työpaikalle tai joukkoliikenteen paremmat palvelut eivät saksalaisen tutkimuksen mukaan merkittävästi vähentäisi auton käyttöä (Kasek & Gantz 1998).

Teiden rakentaminen on perustunut tilastollisiin ennusteisiin jatkuvasti kasvavasta ajoneuvo-liikenteestä. Tierakentamisen on katsottu olevan rationaalisesti perusteltua, ja on ollut syytä reagoida kasvavaan liikenteeseen hyvissä ajoin, ennen kuin autot ruuhkauttavat ja tukkivat entiset ajoväylät. Sairinen ym. (1997) toteavat, että liikenteen kasvutrendit saavat perustelunsa jatkuvan talouskasvun ideologiasta. Liikenne ja liikkumismahdollisuudet nähdään hyvinvoinnin keskeisinä tekijöinä, ja liikennettä on teollisuusmaissa vaikea kyseenalaistaa, sillä liikennesektori on huomattava työllistäjä, kansantuotteen muodostaja sekä talouspoliittinen voimatekijä. (mt, 14.) Teiden rakentamista on ajettu työllisyyspoliittisin perusteluin, ja uusien ajoväylien on uskottu vilkastuttavan kuntien talouselämää (Wahlström ym. 1996, 206). Teiden ja katujen lisärakentaminen ja leventäminen johtaa automaattisesti ajoneuvoliikenteen kasvuun. Kun teillä liikkuminen helpottuu, kasvaa houkutus etenkin yksityisautoiluun. Ruuhkien vähentymiseen ja liikenteen sujuvuuteen on teiden lisärakentamisella siten vain hetkellinen vaikutus. Seuraavassa luodaan katsaus moottoriajoneuvoliikenteen ympäristöllisiin, sosiaalisiin ja spatiaalisiin haittoihin ja kaupunkiliikenteen ongelmakohtiin.

10.4.2 Moottoriajoneuvoliikenteen ympäristölliset haitat

Tehdasteollisuuden päästöt olivat läntisissä teollisuusmaissa 1970-luvulle asti vakavin ympäristöongelma. Teollisuuden restrukturaation jälkeisenä aikana näkyvimmäksi ympäristöongelmaksi on noussut moottoriajoneuvoliikenne. (Koskiahho 1997a, 124.) Ajoneuvoliikenteen ympäristöön kohdistuvia haittavaikutuksia ovat muun muassa pakokaasupäästöt, melu ja tärinä sekä luonnonympäristön pirstoutuminen ja syrjäytyminen (Heinonen ym. 2002, 19). Motorisoidun liikenteen negatiiviset vaikutukset tiivistyvät kaupunkialueilla, joissa ruuhkat, melu, saasteet, onnettomuudet ja kasvava tilantarve ovat arkipäivää (esim. Virrankoski 2001, 244–256).

Moottoriajoneuvoliikenne on maatalouden ohella suurimpia ympäristömme hajakuormittajia. Hajakuormitukseen on poliittisesti paljon vaikeampi puuttua kuin yksittäisiin pistepäästöihin, joissa saastuttaja on helpommin osoitettavissa. Pistekuormitus saadaankin tulevaisuudessa yhä paremmin hallintaan mutta hajakuormituksen odotetaan lisääntyvän. (Wahlström ym. 1992, 342–343.) Liikenteen ongelmallisimpia päästöjä ovat haihtuvat hiilivedyt, häkä ja ty-
pen oksidit, jotka synnyttävät auringon valossa muun muassa myrkyllistä otsonia. Otsoni ärsyttää silmiä ja hengitysteitä sekä aiheuttaa erilaisia yleisoireita kuten väsymystä, huono-
vointisuutta ja päänsärkyä. Terveydellisten hättäväikutusten ohella otsoni heikentää puiden ja viljelykasvien kasvua. Suurimmille häkäpitoisuuksille altistuvat kadulla kävelevien ja pyö-
räilevien sijaan autoissa matkustavat ihmiset. Kaupunki-ilmaa pilaavat myös hiukkaspäästöt, jotka ovat pääasiassa peräisin pakokaasuista, katujen päällysteistä ja hiekasta. Moottoriajo-
neuvoliikenne on myös ympäristömelun pääasiallinen lähde. (Wahlström ym. 1996, 34–37, 43.)

Liikenteen lyijypäästöt ovat vähentyneet lyijyttömän bensiinin käytön myötä ja autojen tuo-
tekehittely tähtää nykyisin energian kulutuksen pienentämiseen, materiaalien kierrätettävyy-
teen ja biopolttoaineiden käytön lisäämiseen. Teknisestä kehityksestä huolimatta moottori-
ajoneuvoliikenteen ympäristölliset ongelmat kasvavat jatkuvasti lisääntyvän autoilun seura-
uksena. Haastatellut asukkaat olivat varsin hyvin perillä moottoajoneuvoista ympäristölle
aiheutuvista hättäväikutuksista.

No ilman muuta nää pakokaasuhaitat ja mikrohiukkasia tulee ja keuhkot menee ja otsoonia tulee lisää ja
maaotsoonia ja periaatteessa [ne] nii maapallon ilmakehää lämmittää. (M 39)

Luonnolle se on tietysti, jotkut väittää et se on lisäravinteita, ja niinhän se tiettyyn rajaan onkin, kaikki
typpi ja rikki, onhan ne ravinteita. Mut jossain vaiheessa niinku saavista rupee valumaan yli, et siit rupee
oleen haittoja. No mitä niist nyt tulee, otsonikerroksen tuhoutuminen, typpipäästöt, lyijy. (M 27)

Liikaahan niitä [autoja] tietystikin on, koska siihen kerran itekin pyrin vaikuttamaan, että ei olisi, on niitä
tietysti liikaa ja koko ajan tulee vaan lisää... Saasteongelmia ja turvallisuusongelmia... Kaikenlaisia
[kansainvälisiä] sopimuksia pyritään tekemään, mutta kukaan ei yritäkään niitä noudattaa... esimerkiksi
kasvihuoneilmion etenemiseen vaikuttaa autojen määrä aika paljon, eikä se vaan yhtään ole vähentynyt,
vaikka kuinka paljon sovittais mitä. Että sehän on vaan kasvussa taas, myynti. (N 38)

Kaikkihan siit kärsii, luonto ja luonnon kautta ihminen. Tietenkin sittenhän on toinen puoli mitä auto te-
kee, eli sen alle jää niit eläimiä, ja kaikkii tämmösiä yhteentörmäysvaurioita. (N 51)

Kyllä siitä [hättäväikutuksia syntyy]... pöly leviää laajalle, ilmansaasteet... [autot] vievät tilaa... (M 30)

10.4.3 Moottoriajoneuvoliikenteen spatiaaliset ja sosiaaliset haitat

Kaupunkitila on rajallinen, mistä seuraa jatkuva kilpailu eri maankäyttö- ja liikennemuotojen kesken. Ajoneuvoliikenne hallitsee kaupunkitilaa yhä voimakkaammin. Leveät ajoväylät ja eritasoliittymät muodostavat kaupunkirakenteeseen esteitä, joiden turvallinen ylittäminen tai alittaminen on kevyelle liikenteelle mahdollista vain määrättyissä paikoissa siltojen ja tunneleiden kautta. Pysäköidyt autot katujen varsilla ja pysäköintialueilla vievät nekin huomattavan määrän julkista tilaa. Pula kaupunkitilasta etenkin keskustoissa on johtanut siihen, että yhä enemmän liikennettä ja autojen pysäköintiä on ohjattu maan alle. Suurten kaupunkien raideliikenne kulkee usein maan alla, ja autojen pysäköinti on pienemmissäkin kaupungeissa järjestetty joko maanalaisiin tai maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin. Yhä useammin myös jalankulkijat ohjataan tunneliverkostoihin tai katettujen kauppakeskusten suojiin. Knoflacherin (1995, 110) mielestä on epäoikeudenmukaista, että kaupunkia ja ympäristöä tuhoava käyttäytyminen eli autoilu saa yhteisessä kaupunkitilassa enemmän oikeuksia kuin ekologisemmat ja kaupunkiympäristöön paremmin soveltuvat liikkumisen muodot. Yksityisautoilun asema kaupungissa pysyy myös tulevaisuudessa vankkana, osaksi siksi, että autoiluun liittyy vahvoja sosiaalisia ja elämyksellisiä merkityksiä, kuten esimerkiksi oman tilan, nautinnon ja vapauden tunteet (ks. Kalanti 1998, 2001).

Suurimmalle osalle ihmisistä se yksityisautoilu on varmaan niinku vapauden symboli... Yksityisautoilusta luopuminen pitäis tehdä sillä tavalla, et se on järkevää. Et niinku jokainen, joka ajattelee tai laskee ja kattoo rahakukkaroon, ymmärtää, et on järkevämpää olla käyttämättä. (M 27)

... mä joskus ihmettelin sitä kun mainostettiin, että kun on auto, niin on vapaa. Niin sit mä oon miettiny sitä, et itse asiassahan paljon vapaampihan sitä vois olla ilman autoa. Jos miettii esimerkiksi, että jos on pieniä lapsia tai miksei tietysti lemmikkieläimiäkin, niin niitähän pitää sitten vahtia, ettei ne mee jonnekin tielle. Vapaampihan sitä ois ihminen, jos vaan vois kulkea, eikä tarttis miettiä jääkö auton alle. (N 25)

Suurinopeuksisten ajoneuvojen käyttöönoton looginen seuraus on korkea kuoleman- ja onnettomuustapausten odotusarvo. Periaatteessa jokainen autoilija ajaessaan ottaa riskin, että voi vahingoittaa kanssaihmistä tai tappaa tämän. (Knoflacher 1995, 60.) Paitsi kanssa-autoilijat myös autottomat liikkujat elävät kaupungissa riskiympäristössä (Lehtinen 1997). Liikenneonnettomuudet nähdään yhteiskunnallisesti harmillisina ja kansantaloudellisesti kalalliina tapahtumina mutta ne ovat silti yleisesti hyväksytyjä. Liikkuminen kaupungissa tapahtuu ensisijaisesti autojen ehdoilla. Kävelijän tai pyöräilijän on kuljettava ajoradan reunaa ja ylitettävä katu ainoastaan sille varatusta paikasta. Äkkinäiset pysähdykset ja suunnanmuutok-

set – jotka kävellessä tai pyöräillessä ovat paitsi mahdollisia, myös sangen inhimillisiä – voivat johtaa vaaratilanteisiin. Kaupunkiliikenteessä on jokaisen noudatettava turvallisuuden vuoksi liikennesääntöjä. Seuraava tarina, vaikka sijoittuukin kaupunkialueen ulkopuolelle, kertoo karua kieltään moottoriajoneuvoliikenteen ihmiselle aiheutuvista riskeistä.

No se on oikeestaan aikamoista riskipeliä toi autolla ajo. Onnettomuudet ja tällaiset vaaratilanteet, ne on aikamoisia. Mä aina muistan... mä melkein jouduin ite osalliseksi yhteen kolariin. Me tultiin Venäjältä...se auto, varmaan nukahti rattiin se nainen. Sillä oli Nissan Patrio, sellanen iso auto ja peräkärri, ja sitten se suoraa tietä ajo sinne ojaan ja sit se heräs siinä, teki korjausliikkeen, ja sit se kärri meni näin, ja me oltiin siinä kohalla, niin se rupes tuleen meitä kohti. Me just saatiin väistettyä, sitten jarrutettiin ja katottiin taaksepäin, niin se peräkärri lensi siit metsään. Ja sit se auto pyöri tälleen ja meni puuhun. Ja sit mä juoksin sinne paikalle. Ja sit se nainen makaa siinä maassa ja sillä on päänahka auki tälleen täst lotkottaa tolleen ja sit sen kallo näkyy tosta. Mä menin siihen, otan kädestä kiinni ja rupeen lukeen isä meidän rukousta, ja se on niinku ihan nahassa se pää ja verta valuu tälleen näin. Auto on käynnissä ja mä sitä sammuttamaan. Silloin aina muistaa sen, miten pienestä se on kiinni. Tämmönen inhimillinen tekijä. (M 27)

10.4.4 Liikkumisen tasa-arvo, esteettömyys ja saavutettavuus

On sanottu, että kaupungit läntisissä teollisuusmaissa on suunniteltu keski-ikäisen, autoilevan miehen ehdoilla. Totta on, että kaupunkien kehityksessä ja erityisesti kaupunkiliikenteen suunnittelussa jalkoihin ovat usein jääneet naisten, lasten, nuorten, vanhusten, liikunta- ja aistivammaisten, sairaiden, syrjäytyneiden tai autottomien asukkaiden ja muiden niin kutsuttujen heikkojen asukasryhmien mielipiteet ja tarpeet. (esim. Katz 1994, Lodenius 1995, 131.) Autottomuus on yleistä näiden asukasryhmien keskuudessa lukuun ottamatta nuoria ja keski-ikäisiä naisia, jotka autoilevat nykyisin yhä enemmän. Autottomien asukasryhmien tarpeet vaativat liikennesuunnittelulta erityistä paneutumista. Autoilevien tarpeet ovat yhteiskunnassamme etusijalla, ikään kuin itsestäänselviä.

Ongelma on se aika paljon tässä, että kaikki tehdään autoille. Kuitenkin on paljon ihmisiä, Joensuussakin... kotitalouksia, joissa ei oo autoa, niin sit jos kuitenkin kaikki suunnitellaan autoille, se aiheuttaa epätasa-arvoa ja ihan hankaloittaa, jos vaan on noita automarketteja. (N 25)

Liikkumisen tasa-arvoa voidaan tarkastella yksilön tai ryhmän liikkumisresursseina tai alueen tarjoamina liikkumisen mahdollisuuksina, puhutaan liikkumisen sosiaalisesta ja alueellisesta tasa-arvosta. Liikkumisen sosiaalisella tasa-arvolla tarkoitetaan yksinkertaisimmillaan sitä, että kaikilla väestöryhmillä ikään, sukupuoleen, liikuntakykyyn ja taloudelliseen asemaan katsomatta on mahdollisuus liikkua. Jos omat resurssit eivät riitä liikkumiseen, tarjoaa yhteiskunta periaatteessa apua osana hyvinvointipalveluja. Liikkumisen alueellisella tasa-arvolla puolestaan viitataan siihen, että keskenään samanlaisilla alueilla eri puolilla maata tai

kuntaa tulisi liikkumisen mahdollistamat peruspalvelut olla yhtäläisellä tavalla järjestetty. (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 20–22.)

Liikkumisen sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon liittyvät saavutettavuuden ja esteettömyyden käsitteet. Yksilön liikkumisessa saavutettavuuden käsite ilmaisee yksinkertaistaen sitä, miten helposti henkilö pääsee lähtöpaikastaan perille tavoittelemaansa kohteeseen tai miten tavoiteltu palvelu pääsee henkilön luo (Reneland 1998). Saavutettavuutta voidaan siten tarkastella myös elinkeinoelämän ja tavarantoimituksen tai esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen näkökulmasta. Saavutettavuudessa on kyse liikkumistarpeiden ja liikkumisen mahdollisuuksien kohtaamista. Häiriöt liikennejärjestelmissä (esimerkiksi ruuhkat, väylien huono kunnossapito, väyläverkoston rikkonaisuus ja matkaketjujen esteet) pidentävät matkustusaikaa ja heikentävät saavutettavuutta. (Vägverket 2001, 16–17.) Esteet saavutettavuuden tiellä voivat olla yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, liikennejärjestelmiin, vuodenaikoihin ja yksilön subjektiivisiin ominaisuuksiin liittyviä.

Esteettömyyden ajatus ei ole uusi (esim. Levón & Sanaksenaho 1976) mutta vasta viime vuosina käsite on sisäistetty ja sitä on alettu korostaa liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun yhtenä peruslähtökohtana. Valtioneuvoston taholta esteettömyys on otettu strategisen linjauksen kohteeksi. Liikenne- ja viestintäministeriö (2003) painottaa esteettömyysstrategiassaan jalkakäytävien, toimivan joukkoliikenteen ja turvallisen autoilun merkitystä tilanteessa, jossa väestö ikääntyy mutta liikkuu aktiivisesti. Liikkumisen esteettömyyttä voidaan tarkastella fyysisen, toiminnallisen ja sosiaalisen esteettömyyden näkökulmista. Fyysistä esteettömyyttä voidaan tarkastella osana sisätilojen, kaupunkiympäristön ja yhdyskuntarakenteen suunnittelua. Yksityisen ja julkisen sisätilan esteettömyydellä tähdätään tilan toimivuuteen, helppokäyttöisyyteen ja muunneltavuuteen. Kaupunki- ja taajamaympäristössä suunnittelun kohteena ovat julkisen ulkotilan yksityiskohdat kuten väylien pintarakenteet, luiskat, opasteet, valaistus ja näkemäalueet sekä kadunkalusteiden käytettävyys, laatu ja esteettisyys (Tuomikoski 1993). Moottoriajoneuvojen käyttämällä ajoväylillä, kaduilla ja teillä, esteettömyys on itsestäänselvyys ja osa turvallista liikenneympäristöä. Parantamisen varaa löytyy kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien esteettömyydestä.

Fyysistä esteettömyyttä voidaan tarkastella myös yhdyskuntarakenteen tasolla. Analysoinnin kohteena voivat olla yhdyskuntarakenteen osa-alueet sekä näiden keskinäinen sijainti ja niitä yhdistävät väylät. Lisäksi tarkastelun kohteena ovat sellaiset tilallista jatkuvuutta rikkovat reunat ja esteet, kuten rantaviivat, joet, moottori- ja valtatie, muurit ja seinämät, jotka rajoittavat ihmisten liikkumista (Lynch 1971). Yhdyskuntarakenteen esteettömyyttä tarkasteltaessa huomio kiinnittyy välimatkojen pituuteen ja reittien esteettömyyteen. Esteettömyys korostuu jälleen kerran erityisesti kevyenliikenteen näkökulmasta. Ympäristön toiminnallinen esteettömyys liittyy palvelujen määrään ja monipuolisuuteen sekä niiden sijaintiin ja saavutettavuuteen. Mahdollisuus liikkua turvallisesti ja vapaasti on perusedellytys sosiaaliselle toiminnalle ja ihmisten kohtaamiselle. Sosiaalisen esteettömyyden ajatuksena on poistaa tai vähentää mahdollisia esteitä asukkaiden vuorovaikutuksen tieltä (Ahola & Tahvanainen 1997, 18–19). Liikkumisen esteettömyyden käsitettä olen pohtinut toisaalla tarkemmin (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 23–27).

10.4.5 Kaupunkiympäristön käytettävyys

Liikkumisen ympäristöjä voidaan tarkastella niiden käytettävyyden näkökulmasta. Käytettävyyden käsite liitetään useimmiten tuotesuunnitteluun, esimerkiksi käyttöesineiden ja laitteiden tai tietoteknisten käyttöjärjestelmien ja sovellusten käyttökelpoisuuteen ja helppokäyttöisyyteen. Käytettävyyden käsite on laajentunut käsittämään mobiliteetin, tilan ja paikan kontekstin esimerkiksi mobiilien laitteiden tuotekehityksessä (Toiskallio ym. 2004, 6–10) tai kaupunkirakenteen osien, kuten pysäköintialueiden, suunnittelussa (Toiskallio 2007). Tässä tutkimuksessa käytettävyyden käsitettä on haluttu laajentaa koskemaan kaupungin rakenteellista ja toiminnallista käytettävyyttä. Ideaalitulanteessa kaupunki on käytettävyydeltään helppo ja toimiva. Silloin liikennejärjestelmät ovat fyysisesti, toiminnallisesti ja sosiaalisesti esteettömiä ja asiointikohteet ovat helposti saavutettavissa. Tämän tutkimuksen yhteydessä on mielekästä puhua myös kaupungin ekologisesta käytettävyydestä, jolla viitataan ekologisen liikkumisen mahdollistaviin rakenteisiin ja ratkaisuihin urbaanissa tilassa. Kaupunkiympäristön käytettävyyttä tarkasteltaessa voidaan arvioida sitä, miten hyvin kaupunkisuunnittelu on onnistunut ja miten hyvin kaupunkirakenne systeeminä ja arkisena toimintaympäristönä toimii.

10.4.6 Ekologisen kaupunkiliikenteen peruspilarit

Monille tutkittavistani autottomuus ja ympärivuotinen liikkuminen polkupyörällä tai kävellen on tietoinen valinta. Heitä motivoivat hyötyliikunta sekä huoli ja vastuu ympäristön tilasta. Ensisijaisesti ympäristöystävällinen liikkuminen on kiinni yksilön arvoista ja asenteista. Kaupungin rakenne ja liikenneympäristö voivat kuitenkin tarjota tukea ja mahdollisuuksia ekologiselle elämäntavalle. On myös huomattava, että ekologinen elämäntapa ja liikkuminen kaupungissa on pitkälle riippuvaista elämäntilanteesta. Opiskelijalle ja työttömälle autottomuus saattaa olla paitsi tietoinen valinta myös varallisuuden sanelema pakko. Pienten lasten pendelöiville vanhemmille autonomistus tuo arkipäivään ratkaisevaa helpotusta. Perheessä, jossa lapset ovat jo aikuisiän kynnyksellä, autottomuus voi olla yhteinen päätös.

Liikkuminen vaatii aina energiaa. Ympäristön saastumisen kannalta oleellista on energian uusiutuvuus. Lihasenergian avulla tapahtuva liikkuminen ei rasita luontoa kohtuuttomasti. Lihasenergian hyödyntäminen liikkumisessa tulisi nähdä paitsi ekologisena myös taloudellisenä ja kansanterveydellisenä vaihtoehtona ajoneuvoliikenteelle. Pyöräily ja jalankulku vaativat kuitenkin hyvää motivaatiota, terveyttä sekä asialliset ja turvalliset kevyenliikenteen väylät. Ekologisen liikkumisen tavat kaupungissa ovat yhtäältä riippuvaisia yksilön elämäntilanteesta, liikuntakyvystä, elämäntavoista ja asenteista. Lisäksi liikkumisen tavat ovat yhteydessä joukkoliikenteen palvelujen määrään, joustavuuteen ja tasoon sekä yhdyskuntarakenteen tarjoamiin mahdollisuuksiin liikkua ekologisesti. Schallaböck (1995) on rakentanut ekologiselle kaupunkiliikenteelle kolme peruspilaria: jalankulun, polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen.

Jalankulku

Jalkaisin liikkuvat ihmiset muodostavat Schallaböckin (1995) mukaan kaupunkiliikenteen suunnittelussa tärkeimmän mittakaavan. Kävely on osa kaikkia matkaketjuja, ja siksi esteettömän jalankulkuympäristön kehittäminen palvelee kaikkia liikkuja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 44). Kaupunkiliikennettä tulisikin suunnitella tuulilasiperspektiivin sijaan ensisijaisesti jalankulkijan näkökulmasta. Jalkautuva kaupunkisuunnittelija ja päättäjä näkee ja kokee halutessaan selkeästi autoilun kevyelle liikenteelle aiheuttamat haitat. Pysäköidyt ja

liikkuvat autot ovat esteitä, ne vaativat valtavasti kaupunkitilaa ja tekevät kaupunkikuvasta ikävän ja hajanaisen. Lisäksi autot meluavat, haisevat ja aiheuttavat onnettomuuksia. Jalankulkijan perspektiivi palauttaa mieleen kävelymyönteisiä kaupunkisuunnittelun elementtejä: katetut käytävät, aukiot, kujat ja portaikot, puistot, puut ja rakennusten yksityiskohdat. Ihmisen mittainen kaupunkisuunnittelu vaatii yksityiskohtien huomioimista, taloudellista tilankäyttöä ja ajoneuvoliikenteen nopeuksien tuntuvaan alentamista. (Schallaböck 1995, 137–138.)

Kaupunkisuunnittelun keinoja voidaan hyödyntää ekologisemman kaupunkiympäristön aikaansaamiseksi vapauttamalla kaupunkitilaa enemmän kävelijöiden käyttöön. Autottomat alueet ovat Schallaböckin (mt, 136) mielestä aivan yhtä perusteltuja kuin moottoriajoneuvoille rakennetut kadut ja tiet. Useimmissa kaupungeissamme on viime vuosina huomattu keskustan kävelykatujen olevan paitsi liiketaloudellisesti kannattavia myös tärkeitä kaupunkikulttuuria vahvistavia ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä edistäviä elementtejä. Kaupunkiympäristö koostuu myös monista väylistä, joita ei virallisesti hoideta (ei talvikunnossapitoa!) tai joiden käyttö ei ole toivottavaa (älä tallaa nurmikkoja! läpikulku kielletty!). Ihmisaikoneuvon näkökulmasta jalankulun ja pyöräilyn hiussuonisto koostuu näistä epävirallisista oikopoluista, piha-alueista ja reiteistä, jotka liittyvät osaksi kevyenliikenteen verkostoa.

Polkupyöräily

Polkupyöräilijät vaativat kaupunkiliikenteessä enemmän tilaa kuin jalankulkijat ja ovat nopeutensa takia myös suuri häiriö- ja vaaratekijä. He ovat kuitenkin huomattavan paljon vaarattomampia kuin autoilijat ja vievät merkittävästi vähemmän tilaa. Pyöräily on energian suhteen edullisin liikkumismuoto. Pyöräilevä ihminen pystyy kulkemaan kolme-neljä kertaa niin nopeasti kuin jalankulkija kuluttaen vain viidesosan kävelijän kuluttamasta energiasta (Henttonen & Välimäki 1989, 87). Polkupyöräilijät voivat myös hetkessä muuttua pyörää taluttaviksi jalankulkijoiksi. Polkupyörä soveltuu tavaroiden kuljettamiseen ja on kulkuneuvona nopea liikkeissään. Pyöräily soveltuukin Schallaböckin (1995, 135, 139) mukaan mitä parhaiten ekologisen kaupunkiliikenteen toiseksi peruspilariksi.

Aivan kuten teiden rakentaminen lisää autoilua, edistää pyörateiden rakentaminen pyöräilyä ja jalankulkualueiden perustaminen kävelyä. Monissa Suomen kaupungeista kevyenliikenteen väyläverkostot etenkin keskusta-alueiden ulkopuolella ovat verrattain hyvät. Sen sijaan keskustoissa polkupyöräliikenne on usein ahdettu jalankulkijoiden ja autoilijoiden sekaan. Näin kokivat tilanteen myös monet haastateltavat.

Ei keskustassa oo [hyviä pyörateita], että ei tiä missä sitä ajaa. Että ajatko kadulla vai autotiellä vai jalkakäytävällä, että ei oo hyvät... mie kyllä monta kertaa heitän pyörän tuohon, en edes kaupungille ota pyörää. Ainakaan ruuhka-aikana, ei siellä ole hyvä kulkee. Entisen kirjaston luokse tai tuonepäin jätän pyörän siihen ja kävelen... (N 50)

No onhan ne semmoset, yhtäkkinen pyörätien loppuminen keskustassa. Sitten ne hirveet... reunakivetykset... (M 27)

Ruutukaava nyt on miun mielestä pyöräilijöistä itestä johtuvaa, että siellä on semmone häslinki... että tällöinen liikennekäyttäytyminen on ihan niinku villissä lännessä. Pyöräilijöitä tulee ihan mistä vaan ja ajellaan kyllä tosissaan jalkakäytävillä ja. Mulla on ainakin ihan niinku paniikki päällä koko ajan perheen kera, että kuka ajaa päälle tai jos ite ajaa niin tullee mistä suunnasta joku, että. Pyöräilijöiden pitäis mennä pikkusen ihteensä. (M 39)

Vaikka Suomen kaupungeissa kevyenliikenteenväyliä, kävelykeskustoja ja jalankulkuväyliä on rakennettu ja eri käyttäjien tarpeet huomioitu kohtuullisen hyvin, on suurin osa kaupungeistamme kuitenkin rakennettu autojen ehdoilla. Esteettömät kevyenliikenteen väyläverkostot ovat jääneet kehittämisessä toisarvoiseen asemaan. Kevyenliikenteen verkoston tulisi olla esteetön kahdessa mielessä: väylien tulisi muodostaa esteetön reitistö kaupunginosien välille ja itse väylät tulisi rakentaa esteettömiksi. Jalkaisin ja polkupyörillä liikkuville esteetön ympäristö tarkoittaa siten katkeamattomia kulkureittejä, helppokulkuisia ja vaivattomasti hahmotettavia kulkuväyliä sekä turvallista liikenneympäristöä. Kunnossapito, erityisesti talven liukkailla, sohjoisilla ja lumisilla keleillä, on osa esteetöntä kevyen liikenteen ympäristöä.

Tämmönen sohjokeli voi joskus olla vaikea, kun pyörässä lumi tukkii renkaan ja vanteen tai lokasuojan välit. Mut mikään muu keli ei oo vaikee. Ei tarvii sitten mitään muuta liikuntaa... (M 30)

Keväisin katujen ja väylien puhdistaminen hiekoitushiekasta mahdollisimman aikaisin ja tehokkaasti helpottaa kaikkien kävelen ja polkupyörällä liikkuvien elämää, ei pelkästään hengityselinten sairauksia potevien ihmisten liikkumista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 46.) Haastatteluaineistossa eri ikäryhmien ja sukupuolien edustajat olivat pääsääntöisesti tyytyväisiä Joensuun kaupungin kevyenliikenteenväyliin. Pyöräilevät miehet kertoivat positiivisista kokemuksistaan.

Täällä [Joensuussa] on valmiina paljon pyöriteitä, täällä ois helppo lisätä polkupyöräilyä. (M 42)

Kyllähän täällä pyörällä pääsee, on ihan hyvä pyöräilykaupunki... Ihan hyvin niitä on täällä [pyöriteitä]...ei oo paljon mäkiä. Sitä niinku monet kaverit pitää etuna kun ei ole mäkiä. (M 30)

Minun mielestä täällä on aika hyvät [kevyenliikenteenväylät]. Kun aattelee niinku mejän alueelta niin ihan niinku tosi hyvin pääsee. Miusta ihan unelmasti tuota joen vartta pitkin ja on alikulkutunnelit ja ihan niinku keskustaan pääsee todella kätevästi... (M 39)

Työikäisillä naisilla oli niin ikään hyviä kokemuksia kevyenliikenteenväylien verkostosta ja muun muassa talvikunnossapidosta.

...hirveen hyvin pyörätiet kulkee, et pääsee tosi pitkälle tästä Rantakylästä ihan eteläkaupunkiin, eikä tarte mennä oikeestaan kuin yks tai kaks kertaa tien yli. Et tosi hyvä pyörätieverkosto on Joensuussa tai Rantakylässä. (N 33)

...täällä hirveen hyvin aurataan noita [kevyenliikenteenväyliä], kaheksalta on aina aurattu pääpyörätiet, must täällä tosi hyvin kyllä pääsee pyörällä liikkun. (N 28)

Must tääl on aika hyvät nää väylät. Aika hyvin pääsee niinkö melkein mihin vaan. Tai ainakin mihin minä oon ollu menossa niin en oo kokenu mitään ongelmia. (N 51)

Myös eläkeiässä olevilla naisilla oli pääasiassa myönteiset kokemukset Joensuun pyöriteistä ja niiden kunnossapidosta

Se oli just sellanen myönteinen kun tänne tultiin että oli tuota kävelyteitä ja tuostakin on niin kiva lähteä. Se on oikein plussaa tänne Rantakylälle. (N 62)

Pyörätiet on täällä ihan hyvät. Talvella vois aurata enempi... (N 65)

Joukkoliikenne

Jalankulun ja pyöräilyn lisäksi Schallaböckin (1995) kolmas ekologisen kaupunkiliikenteen peruspilari on joukkoliikenne. Sen tarve korostuu pitkien välimatkojen kaupungissa. Vaikka joukkoliikenne vaatiikin huomattavan määrän energiaa ja vie paljon tilaa kaupungissa, on se silti saasteettomampi, turvallisempi, sosiaalisesti tasa-arvoisempi ja yhteiskunnallisesti taloudellisempi liikkumismuoto kuin yksityisautoilu. (mt, 140.) Paikallisbussit ovat yleisin joukkoliikenteen muoto kaupungeissamme. Liikennesuunnittelun ja yhteiskunnan rahallisen tuen avulla pystytään bussiliikenne järjestämään varteenotettavaksi vaihtoehdoksi henkilöauton käytölle. Joukkoliikenteessä esteettömyys tulisi ymmärtää laajasti ja sisäistää julkisen liikenteen fyysisissä ja toiminnallisissa järjestelyissä. Tiheät pysäkki- ja vuorovälit, hyvin suunnitellut reitit, mukavat ja suojaisat pysäkit ja odotustilat sekä edulliset matkaliput ja siisti kalusto houkuttelevat liikkumaan bussilla. Liityntäliikenne ja mahdollisuus kuljettaa lastenvaunuja

ja polkupyörää bussissa lisäävät käyttäjien joukkoa. Joustavan seutuliikenteen kehittäminen on tärkeää erityisesti silloin, kun ympäristökunnista suuntautuu kaupunkeihin paljon henkilöautoliikennettä.

Väestön ikärakenteen muuttuminen on merkittävä uhka työmatkaliikenteen varaan rakentuvalla joukkoliikenteelle. Lähitulevaisuudessa työelämässä olevat ikäluokat pienenevät suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle. Eräs keino ylläpitää joukkoliikenteen houkuttelevuutta on rajata palvelut selkeille kohderyhmille. Pikkubussit ja tilataksit tuovat joukkoliikenteeseen mukavuutta ja nopeutta eli juuri niitä ominaisuuksia, joiden perusteella ihmiset valitsevat yksityisautoilun. Kaupunkiseuduilla linja-autoliikennettä on kehitetty viime vuosina joustavan palveluliikenteen suuntaan, ja kutsuohjatut tai kiinteiden reittien ja aikataulujen mukaisesti kulkevat palvelubussit ovat nopeasti yleistyneet. Joustavalla palveluliikenteellä pyritään tukemaan muun muassa vanhusten ja liikuntarajoitteisten itsenäistä liikkumista ja elämänhallintaa. Kestävän kehityksen näkökulmasta palveluliikennettä ei tulisi kuitenkaan suunnata pelkästään erityisryhmille, vaan palvelemaan kaikkia kuntalaisia työ-, koulu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.

Haastateltavat pohtivat joukkoliikenteen asemaa kaupunkiliikenteessä. Joukkoliikenteen suosioon vaikuttavat muun muassa lippujen hinnat, vuorojen määrät sekä elämäntilanne ja tarve käyttää linja-autoa.

Mä uskon, että jos ne olis ne [joukkoliikenne] järjestelyt hyviä ja toimivia, niin ihmisten olis niitä helppo käyttää ja ne käyttäs mielummin, mutta jos on tottunu siihen, että saa odottaa ja kääkiä ja siihen menee hirveesti aikaa ja vaivaa niin sitten tuntuu, että miks ei sitten menis autolla, jos se on vielä kallistakin. Vaikka kyllähän joukkoliikenne on halpaa oman auton pitämiseen verrattuna. (N 29)

Minusta tämä julkinen liikenne...toistakymppiä [markkaa] on se suunta, että se on työttömälle iso raha... Yksityisautoilua niinku edistää se, että eihän se omalla autolla tule niin [kalliiksi]... Ja jos ussempi lähtee... yksityisautoilu menee edelle sitten...se on niin kätevää. (N 50)

Etupäässä on aika huonosti [bussi]yhteyksiä, keskellä päivää pääsee kaks kertaa tunnissa. Lippujen hinnat on tietenkin verotuksella hoidettavissa, että homma kannattaa. (M 29)

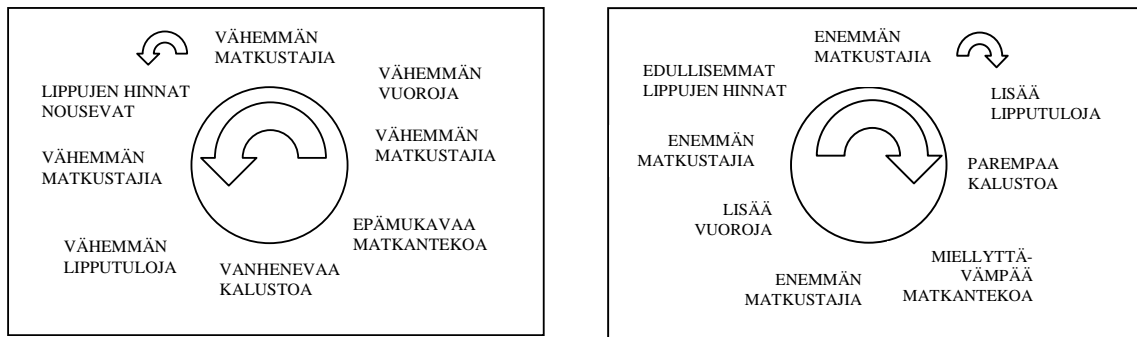
Se [bussilla liikkuminen] on vähentynyt ihan kyllä hirveesti, et kyllä me tietysti ku lapset oli pieniä niin lastenvaunujen kanssa ja rattaitten kanssa enemmän sitte joskus liikuttiin, käytettiin, nykyisin oikeestaan ihan älyttömän vähän... Surutta ajetaan joskus myös taksilla, kun talvella on semmonen tilanne, et ollaan vaikka saunaan menossa jonnekin kylään, niin me ihan pokkana ajetaan kyllä taksilla koska se ei oo, se ei oo hirveä [kustannus] meille ku meill' ei oo muuten sitä autoo. (N 38)

Palvelujen saavutettavuus ja paikkojen väliset etäisyydet ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen matkustajien määriin. Pienellä tai keskisuurella paikkakunnalla osa joukkoliikenteen potentiaalista asiakaskuntaa liikkuu pyörällä. Näin käy etenkin kesäaikaan.

Tää on just sen kokonen kaupunki et pyörällä oikeestaan pääsee kaikkialle, et joukkoliikennettä ei sit välttämättä niin paljoo käytetä. Toisaalta sit taas jos se ois parempi niin varmaan sitten käytettäis. (N 25)

Joensuu on toisaalta niin pieni paikka, että tota täällä pääsee pyörällä nopeasti joka paikkaan. Et sikäli tää ei oo laaja kaupunki, kaikki palvelut on lähellä toisiaan... Jos on jotain painavaa ostettavaa niin otetaan peräkärry mukaan sitten. (M 42)

Joukkoliikenteen järjestämisessä liikennepalvelujen kannattavuus on keskeisin toiminnan edellytys. Mikäli alueen väestöpohja on riittämätön, liikennepalvelujen tuottaminen on liikennöitsijälle kannattamatonta liiketoimintaa ja lääninhallitusten taloudellisen tuen merkitys kasvaa. Monissa kaupungeissa kamppaillaan julkisen liikenteen kannattavuuden kanssa. Joukkoliikenteen kannattavuuden negatiivinen kierre pitäisi pystyä katkaisemaan ja positiivista kierrettä pyrkiä vahvistamaan. Valtion taloudellinen panostus on ratkaisevassa asemassa, kun kierrettä pyritään saamaan positiiviseksi. Matkustajia ei saada lisää, mikäli lippujen hinnat nousevat, vuorojen määrä vähenee ja linja-autokalusto rappeutuu (negatiivinen kierre, kuva 13). Sen sijaan joukkoliikenne saadaan houkuttelevaksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle, jos lippujen hinnat ovat edulliset, vuoroja on tarjolla usein ja linja-autokalusto on siistiä ja nykyaikaista (positiivinen kierre, kuva 13).



Kuva 13. Joukkoliikenteen kannattavuuden negatiivinen ja positiivinen kierre

10.4.7 Liikennepolitiikan uudet suunnat

Liikennepoliittisessa päätöksenteossa ollaan yhä useammin vierittämässä vastuuta ympäristöstävällisestä liikkumisesta yksilölle itselleen. Taskinen (2005) puhuu vanhasta ja uudesta liikennepolitiikasta ja liikennejärjestelmän hallinnasta. Liikennejärjestelmän hallinta muodostuu sekä liikenneinfrastruktuurin että liikenteen, eli liikkumisen ja kuljettamisen hallinnasta². Vanhassa liikennepoliittisessa ajattelussa keskitytään pääasiassa liikenneinfrastruktuurin hallintaan. Uudessa liikennepolitiikassa on puolestaan kyse yhtäältä liikennevirrassa tapahtuvasta liikkumisen sääntelystä (esimerkiksi liikennesäännöt, liikenneturvallisuus) ja toisaalta liikkumisen määrään ja kulkutavan valintaan vaikuttamisesta. Uuden liikennepoliittisen näkemyksen mukaan autoliikennettä on ympäristön sietokykyyn nähden liikaa ja ihmisten tulisi siksi vähentää auton käyttöä. Olennainen muutos vanhaan liikennepolitiikkaan on se, että yksilöiden toiminta on problematisoitu ja asetettu hallinnan kohteeksi. Uusi liikennepolitiikka pyrkii henkilöauton käytön vähentämiseen uusliberaalin hallinnan keinoin, muokkaamalla kuluttajien valintoja ja liikenteen markkinoita. Pyrkimyksenä on saada yksilöt ottamaan itse vastuu liikenteen ympäristö- ja terveyshaitoista. Liikenteen hinnoittelu ja tiedottaminen autoliikenteen haitoista voidaan nähdä esimerkkeinä uuden liikennepolitiikan käytännöistä. (mt.)

Ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväää olisi koota ihmisen arjen toiminnot yhteen siten, että fyysisen liikkumisen tarve vähenisi. Taskisen (2005, 10) sanoin autolla liikkumisen vapaus näyttää kuitenkin yhä useammin olevan autolla liikkumisen pakkoa. Kestävän yhteiskunnan rakentaminen edellyttäisi liikkumiseen pakottavien rakenteiden purkamista. Rannikko (2001) näkee yhteiskunnan toimintojen uudelleen organisoinnin merkityksen tärkeänä, eikä usko, että pelkästään ympäristöpoliittiset keinot, kuten polttoaineverotuksen nostaminen, vaikuttaisi ajoneuvoliikenteen vähentymiseen. Hänen mukaansa yksityisautoilusta on turha syyllistää yksittäisiä kansalaisia, sillä liikkumiseen pakottavat yhteiskunnan

² Liikennejärjestelmä on osa yhdyskuntarakennetta, ja se muodostuu liikenneinfrastruktuurista ja sitä käyttävästä liikenteestä. Liikenneinfrastruktuuri koostuu liikenneväylistä, terminaaleista ja liikenteenohjausjärjestelmistä. Liikenneväyliä ovat tieverkko, rataverkko, vesiväylät ja lentokentät. Terminaaleja ovat matkakeskukset, satamat, lentoasemat ja maaliikenneasemat. Liikenteenohjausjärjestelmiä puolestaan ovat erilaiset opastus- ja turvallisuusjärjestelmät. Liikenneinfrastruktuuria käyttävä liikenne määritellään muodostuvaksi henkilö- ja tavara-liikenteestä. Henkilöliikenne jakautuu edelleen yksityiseen henkilö- ja kevytliikenteeseen sekä julkiseen joukko- ja tilausliikenteeseen. (Liikenneministeriö 1998, 21.) Kevyellä liikenteellä tarkoitetaan jalankulkijoita ja polkupyöräilijöitä sekä kaikkia muita kevyenliikenteenväylillä liikkuvia.

toiminnallisten rakenteiden sijoittuminen erilleen toisistaan. Jatkuvasti kasvava liikkuminen ei aiheuta vain ympäristöongelmia, vaan myös sosiaalisia ongelmia. Ihmisten päivittäinen liikkuminen vie aikaa ja voimavaroja ja vaikeuttaa esimerkiksi perhe- ja työelämän yhteensovittamista. (mt.)

Paikallistason liikennejärjestelmäsuunnittelussa asiakas- ja asukaslähtöisyyttä ollaan ottamassa yhdeksi suunnittelun lähtökohdaksi. Asukkaiden näkemykset liikennejärjestelmien kehittämisestä ovat usein erilaiset kuin suunnittelijoiden ja päättäjien. Asukkaat kaipaavat yksityisautojen ehdoilla toteutettuihin kaupunkeihin ja taajamiin lisää kevyenliikenteen väyliä, autottomia alueita, kävelykeskustoja ja joukkoliikennettä. (Liikenneministeriö 2000.) Tie- ja katuinvestoinnit ovat yhdyskuntarakenteellisesti erittäin pysyviä ratkaisuja. Siten ei ole samantekevää, millaiseksi paikallisia liikenneympäristöjä suunnitellaan ja rakennetaan. Kestävä kehitys, tasa-arvo ja esteettömyys ovat käsitteitä, jotka jäävät suunnitteluvaiheessa vaille sisältöä, jos asukkaiden arkikokemuksista ei ole tietoa. Parhaimmillaan nuo käsitteet konkretisoituvat onnistuneesti toteutetuissa liikennehankkeissa.

11 EKOMODERNI VERKOSTOJEN KAUPUNKI

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli pohtia, miten spatiaalisen suunnittelun keinoin voidaan tuottaa kestävästä kaupunkitilaa ja edistää ekologisesti kestävästä liikkumista kaupungissa. Tutkimuksessa on pyritty luomaan sosio-spatiaalista kokonaisuutta suomalaisesta kaupungista ja sen asukkaiden arjesta. Tutkimuksen tieteenteoreettiseksi lähtökohdaksi määriteltiin relationaalisuus, ja kaupunki hahmoteltiin fyysisistä, toiminnallisista ja sosiaalisista ympäristöistä, verkostoista ja yhteyksistä muodostuvaksi vuorovaikutukselliseksi kokonaisuudeksi. Relationaalisuuden näkökulmasta kaupunkia tarkastellaan materiaalsen ja immateriaalsen, aineellisen ja aineettoman yhdistyvinä verkostoina, reitteinä ja solmukohtina (Healey 2007). Tässä johtopäätösluvussa kootaan yhteen kestävästä kaupunkiympäristön elementit ja verkostoajattelu, joista yhdessä muodostuu ekomodernin verkostokaupungin käsite.

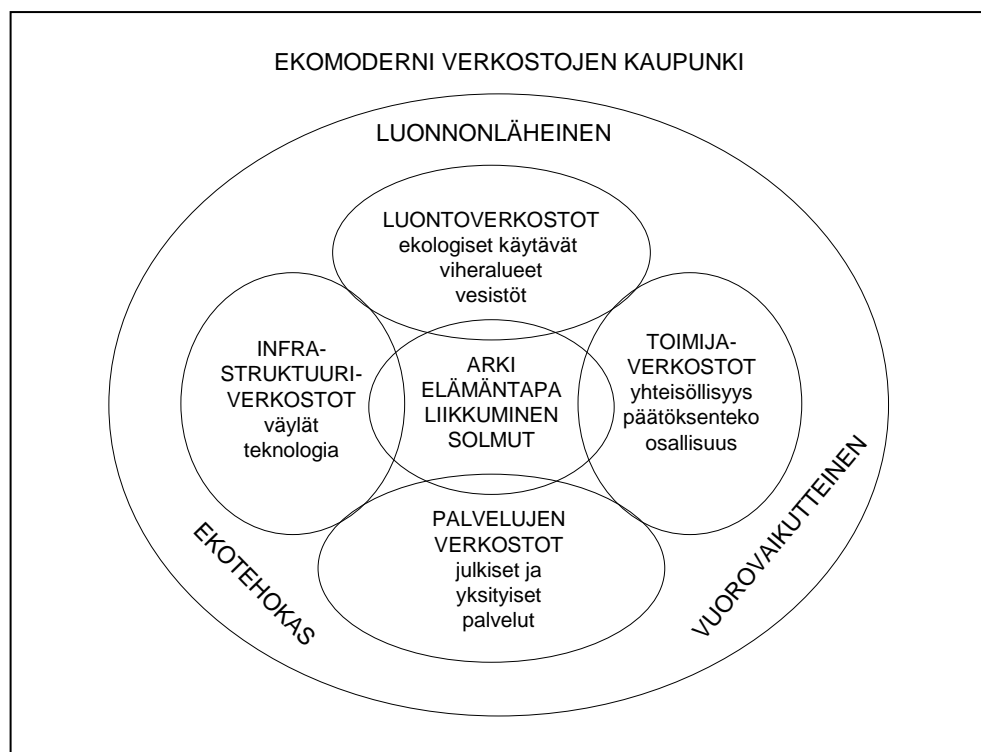
Kestävä yhdyskuntakehitys on yhteiskuntapoliittinen haaste, johon tarvitaan poliittisten päätösten ja lainsäädännön tukea ja johon vaikuttavat maankäytön ja liikennesuunnittelun ratkaisut. Toisaalta kestävä yhdyskuntakehitys on myös yksilötason haaste, jossa elämänarvot, asenteet ja elämäntavat määrittelevät kehityksen suuntaa. Elinympäristöä säästävät tai tuhlavat ratkaisut tekee yksilö tai kollektiivinen yhteisö. Kaupungissa voidaan yhdyskuntasuunnittelun keinoin tukea ekologisen elämäntavan toteuttamista. Yksilön näkökulmasta voidaan puhua ympäristön ekologisista tarjoumista, kaupunkiympäristön ekologisesta käytettävyydestä ja arjen ekologisen modernisaation mahdollistamisesta.

Tutkimuksen johtopäätöksenä pohditaan, voisiko verkostoajattelu kaupunkisuunnittelussa mahdollistaa kestävästä kaupunkitilan tuottamisen eli kestävästä kehityksen mukaisen kaupunkiympäristön suunnittelun, uudistamisen ja rakentamisen. Termi ekomoderni viittaa niihin käytäntöihin ja lopputuloksiin, jotka ilmentävät yhteiskunnan ekologisen modernisaation prosessia. Ekologinen modernisaatio on tässä tutkimuksessa ymmärretty hyvin laajana yhteiskunnallisena prosessina, joka näkyy paitsi tuotannon, politiikan, lainsäädännön ja toimintatapojen “vihertymisinä”, myös yksilöiden elämäntapojen ja kulutustottumusten muuttumisenä ympäristöystävällisemmiksi (Spaargaren 1997). Näin ymmärrettynä kaupunkitilan tuottamisen ja suunnittelun prosessit voivat tuottaa käytettävyydeltään ekomodernia kaupunkiympäristöä.

11.1 Ekomodernin kaupungin verkostot ja elementit

Kaupungin eri toimintoja hahmotellaan tässä tutkimuksessa erilaisten verkkojen ja verkostojen muodossa. Yksittäisten verkkojen hahmottaminen avaa näkökulman, varsinainen verkostoajattelu syntyy, kun eri verkkojen ymmärretään yhdistyvän ihmisen elinympäristöksi. Verkostoja voidaan tarkastella antroposentrisestä ihmiskeskeisestä näkökulmasta, biosentrisestä luontokeskeisestä näkökulmasta tai ”ekoantroposentrisestä” tai ”ekososiaalisesta” näkökulmasta, jossa tarkastelun lähtökohdaksi otetaan ihmisen ja luonnon välinen vuorovaikutus. Tässä tutkimuksessa on pyritty hahmottamaan kaupunkiympäristöä ekososiaalisena ilmiönä, luonto- ja ihmiskeskeinen näkökulma yhdistäen.

Tutkimuksen luvussa 10 määriteltiin kestävä kaupunki ympäristöltään luonnonläheiseksi, rakenteeltaan ja toiminnoiltaan ekotehokkaaksi, vuorovaikutuksellisesti suunnitelluksi sekä käytettävyyden ja saavutettavuuden näkökulmista ekologisen liikkumisen mahdollistavaksi. Kuvaan 14 on koottu yhteen tutkimuksessa esille nousseet kestävän kaupungin elementit sekä sellaiset keskeiset verkostot, jotka muodostavat arjen toimintaympäristön ja mahdollistavat ekologisen liikkumisen kaupungissa. Osiossa V esitetty kaupungin asukkaiden arjen tutkimus ja laadullisen aineiston analyysi tukevat johtopäätöstä, jossa urbaanin arjen ympäristö muodostuu luonto-, infrastruktuuri-, palvelu- ja toimijaverkostoista ja niiden välisistä yhteyksistä ja solmuista. Tämä kokonaisuus on nimetty ekomoderniksi verkostojen kaupunkiksi. Tässä esitetty verkostomalli on yksi tapaa jäsentää ja hahmottaa kaupunkia verkostojen näkökulmasta ja näkökulmia ekomoderniin kaupunkiin on varmasti olemassa muitakin. Seuraavaksi avataan tämän tutkimuksen johtopäätöksiin nojautuvan verkostomallin sisältöä ja selvennetään verkostojen keskinäisiä yhteyksiä ja suhteita kestävän kaupungin elementteihin.



Kuva 14. Ekomodernin kaupungin verkostot ja elementit, joista muodostuu arjen, elämäntavan ja liikkumisen toimintaympäristö kohtauspaikkoineen.

Luonnonläheinen kaupunki muodostuu fyysiseen ympäristöön kuuluvista kaupunkiluonnon elementeistä ja ekologisista verkostoista. Ekologisilla verkostoilla tarkoitetaan eliöstön tarvitsemaa elintilaa ja se muodostuu luontoalueista ja ekologisista yhteyksistä (Niemelä 1999). Kaupunkiympäristössä luontoverkosto ovat muun muassa metsät, puistot, pihat, niityt, pelot ja joutomaat. Myös vesistöt, rannat, joet, purot, järvet ja lammet ovat osa useimpien suomalaisten kaupunkien luontoa. Parhaimmillaan monimuotoisen kaupunkiluonnon perusta muodostuu yhtenäisistä ekologisista käytävistä ja verkostoista, jotka edesauttavat eläinten ja kasvien elinmahdollisuuksia. Ne tarjoavat myös asukkaille lähiluonnon virkistysellisiä elementtejä ja hiljaisia kulkureittejä. Luonto ja kaupunkiluonto on ymmärretty tässä tutkimuksessa laajasti osaksi ihmisen elinympäristöä. Hailan (1995) mukaan kaupunkiluontoa on kaikki mikä on ja elää kaupungissa omasta takaa. Luonto on läsnä kaikkialla, myös rakennetussa ympäristössä ja viimeistään kaikissa rakennusmateriaaleissa (Heinonen ym. 2002, 18). Näin ollen luonnonläheinen kaupunki pitää sisällään myös ajatuksen ekologisesta rakentamisesta ja uusiutuvien energianlähteiden käytöstä.

Yhdyskuntarakenteen ekologisuutta voidaan Heinosen ym. (2002) mukaan arvioida tarkastelemalla sitä, kuinka ekotehokas yhdyskunta on rakenteeltaan ja rakenteeseen sijoittuvilta rakennosilta eli rakennuksiltaan, verkostoiltaan ja toiminnoiltaan. *Ekotehokas kaupunki* hahmottuu infrastruktuuri- ja palveluverkostoina. Infrastruktuurien verkostoja ovat esimerkiksi sellaiset yhdyskuntatekniset verkostot kuten katuverkko, tieverkko, kevyenliikenteen verkko, vesi- ja viemäriverkko, kaukolämpöverkko, sähköverkko ja jätehuollon verkko. Yhdyskuntateknisten verkostojen ekotehokkuutta määrittelevät niiden ”ekorationaalisuus” eli verkoston mitoitus ja käyttö mahdollisimman energia- ja ekotehokkaasti. Kattava tietoliikenneverkko mahdollistaa etätöön ja etäasioinnin kotoa käsin, jolloin liikennesuorite ja pendelöinti vähenevät, mikäli työ- ja asiointimatkat eivät korvaudu muilla, esimerkiksi vapaa-ajan matkoilla. Ekotehokkaan kaupungin palvelujen verkostoa ovat yksityiset ja julkiset palvelut, palvelurakennukset sekä niiden sijainti ja saavutettavuus (esim. kauppa-, pankki- ja postipalvelut, virastot, terveystalvelut, koulut, päiväkodit ja vapaa-ajan palvelut). Lähipalvelujen verkko vähentää yksityisautoilun tarvetta ja mahdollistaa liikkumisen ekologisesti jalan, polkupyörällä tai joukkoliikennevälineillä. Liikkuvat palvelut, kuten joustava palveluliikenne tai palvelujen kuljetusverkosto, ovat osa ekotehokasta kaupunkia, samoin kuin jatkuvasti yleistyvät sähköiset palvelut.

Vuorovaikutteinen kaupunki muodostuu toimijaverkostoista, jotka edistävät ja ylläpitävät asukkaiden hyvinvointia. Yksilön lähipiirin ohella asukkaiden hyvinvoinnista ja peruspalveluista huolehtivat julkiset ja sosiaaliset palveluverkostot. Myös vapaaehtoisuuteen perustuvat yhteisölliset verkostot, kuten yhdistys- ja harrastustoiminta, ovat osa kaupungin toimijaverkosta. Niin ikään sellaiset ekoyhteisölliset verkostot, kuten ruokapiirit, vaihtopiirit ja autojen yhteiskäytön verkostot, muodostuvat osaksi ekomodernia kaupunkia. Yhdyskuntasuunnittelun ja kaupunkitilan tuottamisen prosesseissa toimivat tahot muodostavat sosiaalisen toimijaverkoston (Hynynen 2000). Kuntalaisten osallisuuden ja hallinnon avoimuuden mahdollistavat vuorovaikutteisen päätöksenteon verkostot ovat osa ekomodernia kaupunkia.

Ekologisen liikkumisen mahdollistavassa kaupungissa liikkumisen verkostoja suunnitellaan ekologisen liikkumisen näkökulmista ja jopa sen ehdoilla. Urbanin ekologisen liikkumisen peruspilareita ovat jalankulku, polkupyöräily ja joukkoliikenne (Schallaböck 1995). Liikkuminen on kuvassa 14 sijoitettu kuvion keskelle, koska liikkumiseen vaikuttavat kaikki kau-

punkiympäristön verkostot ja elementit. Ekologiseen liikkumiseen vaikuttavat infrastruktuurien verkostot (väylät, yhteydet, solmut), palvelujen verkostot (joustava ja palveleva joukko-liikenne, liikkuvat ja sähköiset palvelut, väylien kunnossapito), toimijaverkostot (spatiaaliset ja toiminnalliset suunnitteluprosessit) ja luontoverkostot (hiljaiset reitit, oikopolut, ekologiset käytävät). Relationaalisen maantieteen näkökulmasta tarkasteltuna liikkumisen verkostot ja solmukohtat limittyvät ja liikkuessaan ihminen etsii itselleen parhaiten soveltuvia reittejä.

Ekomodernin kaupungin verkostot ja elementit muodostavat yksilön arjen, elämäntavan ja liikkumisen toimintaympäristön kohtaamispaikkoineen. Paikka määrittyy osaksi liikkumisen aika-tilaa, solmukohdaksi, jossa pysähdytään hetkeksi tai pysytään paikallaan pitemmän aikaa. Solmut ovat yhteyksien ja kohtaamisten paikkoja, ja niitä on kaikissa ekomodernin kaupungin verkostoissa. Solmu voi olla työpaikka, vapaa-ajan paikka, asiointipaikka tai muu enemmän tai vähemmän yhteisöllinen tai julkinen kohtaamispaikka. Solmu voi olla yksityinen paikka (koti) tai henkilökohtaisesti merkityksellinen paikka, kuten luontokohde kaupunkiympäristössä. Solmu voi myös olla kollektiivisen päätöksenteon tai keskustelun paikka, esimerkiksi kaupungintalo tai järjestötalo. Liikkumisen näkökulmasta solmu voi olla joukko-liikenneasema tai risteys ja infrastruktuurin näkökulmasta osakeskus tai liittymä. Palvelujen näkökulmasta solmu voi myös olla liikkuva, mobiili solmu, esimerkiksi joustavan palveluliikenteen bussi.

Edellä esitetyn perusteella voidaan ekomodernin verkostokaupungin käsite määritellä seuraavasti: *Ekomoderni verkostokaupunki on luonnonläheinen, ekotehokas ja vuorovaikutteisesti suunniteltu. Se muodostuu luonto-, infrastruktuuri-, palvelu- ja toimijaverkostoista ja niiden välisistä yhteyksistä ja solmuista, ja mahdollistaa urbaanin ekologisen arjen, elämäntavan ja liikkumisen.*

Verkostoajattelu yhdyskuntasuunnittelussa on tapa ajatella kaupunkitilaa (Pakarinen 2002). Kaupunkiympäristö voidaan ajatella toisiinsa relationaalisesti yhteydessä oleviksi materiaallisen ja immateriaalisen hybrideiksi verkostoiksi, joista muodostuu asukasta ympäröivä arkinen kaupunkitila (Healey 2007). Ekomodernissa verkostosuunnittelussa strategisen spatiaalisen suunnittelun tavoitteiksi nousevat *verkostojen vuorovaikutus, ekotehokkuus, käytettävyys, saavutettavuus ja esteettömyys*. Jatkotutkimuksena voisi syventää syntynyttä ajatusta

ekomodernista verkostokaupungista ja tutkia tarkemmin sitä, millaisina verkostoina asukkaat ja esimerkiksi yhdyskuntasuunnittelijat mieltävät kaupungin. Tapaustutkimuksen keinoin voisi tutkia ja mitata, täyttävätkö verkostot ja verkostomuoto ekotehokkaalle kaupunkiympäristölle ja kaupunkiseudulle asetetut odotukset. Myös luontokeskeinen tarkastelu voisi avata uusia näkymiä yhdyskuntasuunnitteluun, kun pohdittaisiin, millaisina ekologisina käytävinä ja viherverkostoina kaupunki hahmottuu esimerkiksi yksittäisen lajin näkökulmasta.

Suomalaisen lähiökaupungin väljä ja hajanainen rakenne ei ole pelkästään haitta, vaan se voidaan nähdä myös mahdollisuudeksi kehittää urbaania ympäristöä. Kaupungeissamme on paljon piirteitä, joita vahvistamalla niiden ekologinen käytettävyys paranee. Urbaani ekologisempi tulevaisuus on ensisijaisesti kiinni yksilöllisten ja yhteiskunnallisten arvojen järjestyksestä, ei niinkään taloudellisten varojen ja keinojen puutteesta tai kaupunkirakenteen asettamista esteistä. Asukkaan näkökulmasta kaupunki avautuu erilaisina ympäristöinä ja yhteyksinä. Hän asuu, liikkuu, työskentelee, asioi, käyttää kaupunkia ja sen infrastruktuuria. Kaupunkiympäristö voi inspiroida tai ahdistaa ihmistä, se voi houkutella liikkumaan ekologisesti tai pakottaa liikkumaan epäekologisesti. Kestävän kehityksen kaupungissa rakennetaan esteiden sijaan mahdollisuuksia elää ja toimia ekologisesti ja suunnittelun tuloksena syntyy mitta-kaavaltaan inhimillistä, turvallista, terveellistä ja luonnonläheistä kaupunkiympäristöä.

Haluan lopuksi kiittää kaikkia tähän tutkimukseen osallistuneita rantakyläläisiä. Haastattelu-
tuokiot ja keskustelut heidän kanssaan olivat erittäin inspiroivia, josta esimerkkinä tämä viimeinen sitaatti, jossa pohditaan ekokologisesti kestävän kaupungin tulevaisuutta.

...onhan se nyt selvä, että tää systeemi, millä me nyt eletään kaupungissa ni...ei oo mitenkään ekologista. Mutta en mä nyt ihan valmis oo kääntämään kelloa viiskytluvulle takaspäinkään. Että jos löytys jotenkin se ratkasu, ja voisko se löytyä jotenkin semmosesta ihan uudesta ajattelusta? (N 29)

LÄHTEET

Aarnikko, Heljä, Marketta Kyttä & Tiina Myllymäki (2002). Lasten näkökulma tienpidossa. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 53. Edita Oy, Helsinki.

Adam, Barbara, Ulrich Beck & Joost van Loon (toim. 2000). *The Risk Society and Beyond: Critical Issues for Social Theory*. Sage, London.

Agnew, John A. (1987). *Place and Politics*. Allen & Unwin, Boston MA.

Ahlgvist, Kirsti & Eva Heiskanen (2006). Ekotehokkuus lapsiperheiden arjessa. Teoksessa Massa, Ilmo & Sanna Ahonen (toim.). *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Gaudeamus, Helsinki. s. 57-71.

Ahola, Silja & Leena Tahvanainen (1997). Rantakylän perusparannusprojekti. Loppuraportti ja toimenpide-ehdotukset. Joensuun kaupungin julkaisuja, Saarijärvi.

Allardt, Erik (1983). *Sosiologia I*. WSOY, Juva.

Alppi, Samuli & Kimmo Ylä-Anttila (2007). Verkostourbanismi. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2:45, 10–26.

Andersson, Harri (1993). Rakennettu ympäristö – kaupunkirakentamisen modernina projektina. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A 10.

Aura, Seppo (1982). *Huomispäivän kaupunki*. Rakennuskirja Oy, Helsinki.

Beck, Ulrich (1986). *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Beck, Ulrich. (1992). *Risk Society: Towards a new modernity*. Sage, London.

Beck, Ulrich, Anthony Giddens & Scott Lash (1994). *Reflexive Modernization: Politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Polity Press, Cambridge.

Beck, Ulrich. (2000). Risk Society Revisited. Theory, Politics and Research Programmes. Teoksessa Adam, Barbara, Ulrich Beck & Joost van Loon (toim.). *The Risk Society and Beyond. Critical Issues for Social Theory*. Sage, London. s. 211–229.

Bertolini, Luca (2005). Cities and transport. Exploring the Need for New Planning Approaches. Teoksessa Albrechts, Louis & Seymour J. Mandelbaum (toim.). *The Network Society: A New Context for Planning?* Routledge, London. s. 67–80.

Bingham, Nick & Nigel Thrift (2000). Some New Instructions for Travellers. The Geography of Bruno Latour and Michael Serres. Teoksessa Crang, Mike & Nigel Thrift (toim.). *Thinking Space*. Routledge, Suffolk. s. 281–301.

- Blowers, Andrew (1994, toim.). *Planning for a Sustainable Environment*. Earthscan, London.
- Blowers, Andrew (1997). Environmental Policy: Ecological Modernisation or the Risk Society? *Urban Studies* 34:5–6, 845–871.
- Blowers, Andrew & Kathy Pain (1999). The unsustainable city? Teoksessa Pile, Steve, Christopher Brook & Gerry Mooney (toim.). *Unruly Cities? Order/disorder*. Routledge, London. s. 247–298.
- Breheny, Michael J. (1992, toim.). *Sustainable Development and Urban Form*. Pion, London.
- Bäcklund, Pia (2002). Miten kuulla asukasta? Kaupunkitila ja osallisuuden haasteet. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). *Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*. Gaudeamus, Helsinki. s. 141–157.
- Bäcklund Pia & Heli Korhonen (1998). Paikallisyhteisön käsite ja asumisen arki. Juurtumisen, asukasaktiivisuuden ja sosiaalisen vuorovaikutuksen tarkastelua. Helsingin kaupungin tietokeskus, Keskustelualoitteita 1.
- Capra, Fritjof (2005). Complexity and Life. *Theory, Culture and Society* 22:5, 33–44.
- Carlestam, Gösta & Barbro Sollbe (1991, toim.). *Om Tidens vidd och Tingens Ordning*. Texter av Torsten Hägerstrand. Byggforskningsrådet, Stockholm.
- Carolan, Michael S. (2004a). Ecological Modernization Theory: What About Consumption? *Society and Natural Resources* 17:3, 247–260.
- Carolan, Michael S. (2004b). Ecological Modernization and Consumption: A Reply to Mol and Spaargaren. *Society and Natural Resources* 17:3, 267–270.
- Carson, Rachel (1963). *Äänetön kevät*. (suom. Pertti Jotuni). Tammi, Helsinki.
- Castells, Manuel (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell, Oxford.
- Castells, Manuel (2000). Materials for an exploratory theory of the network society. *British Journal of Sociology* 51:1, 5–24.
- Castree, Noel (2003). Place: Connections and Boundaries in an Interdependent World. Teoksessa Holloway, Sarah L., Stephen P. Rice & Gill Valentine (toim.). *Key Concepts in Geography*. Sage Publications, London. s. 165–185.
- Cohen, Maurie J. (2000). Ecological Modernisation, Environmental Knowledge and National Character: A Preliminary Analysis of the Netherlands. *Environmental Politics*, 9:1, 77–106.
- Cohen, Maurie J. (2006). Ecological modernization and its discontents: The American environmental movement's resistance to an innovation-driven future. *Futures* 38:5, 528–547.

- Dupuy, Gabriel (1991). *L'Urbanisme des Réseaux. Théories et Méthodes*. Arman Colin Éditeur, Paris.
- Dupuy, Gabriel (2005). Challenging the “Old” Urban Planning Paradigm. The Network Approach. Teoksessa Albrechts, Louis & Seymour J. Mandelbaum (toim.). *The Network Society: A New Context for Planning?* Routledge, London. s. 120–122.
- Eriksen, Thomas Hylland (2003). Hetken tyrannia (suom. Timo Haanpää). WSOY / Johnny Kniga, Helsinki.
- Eräranta, Kirsi & Johanna Moisander (2006). Miten kuluttajaa hallitaan markkinoilla ympäristöpoliittisena toimijana? Teoksessa Massa, Ilmo & Sanna Ahonen (toim.). *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Gaudeamus, Helsinki. s. 17–32.
- Eräsaari, Leena (1995). Miesten Suomi. Arviointi Johanna Hankosen väitöskirjasta Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. *Naistutkimus* 2/95, 69–72.
- Eskola, Jari (2007). Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen aineiston analyysi vaihe vaiheelta. Teoksessa Aaltola, Juhani & Raine Valli (toim.). *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. PS-kustannus, Juva. s. 159–183.
- Eskola, Jari & Jaana Vastamäki (2007). Teemahaastattelu: Opit ja opetukset. Teoksessa Aaltola, Juhani & Raine Valli (toim.). *Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Metodien valinta ja aineiston keruu – virikkeitä aloittelevalle tutkijalle*. PS-kustannus, Juva. s. 25–43.
- Fisher, Dana R. & William R. Freudenburg (2001). Ecological Modernization and Its Critics: Assessing the Past and Looking Toward the Future. *Society and Natural Resources* 14:8, 701–109.
- Friberg, Tora (1993). Everyday life: women’s adaptive strategies in time and space. Lund University, Lund studies in geography. Ser. B, Human geography; 55.
- Graham, Stephen & Patsy Healey (1999). Relational concepts in time and space: Issues for planning theory and practice. *European Planning Studies*, 7:5, 623–646.
- Haarni, Tuukka (1997). Joustavia tiloja – vallan ja ulossulkemisen urbaania tulkintaa. Teoksessa Haarni, Tuukka, Marko Karvinen, Hille Koskela & Sirpa Tani. *Tila, paikka ja maise-ma. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Vastapaino, Tampere. s. 87–104
- Haila, Anne (2002). Suunnittelu ja kaupunkirakentaminen. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*. Gaudeamus, Helsinki. s. 92–109.
- Haila, Yrjö (1995). Suomalaisen kaupungin luonto. Teoksessa Harvilahti, Anja & Markku Rautonen (toim.). *Kirjoituksia kaupungista*. Ympäristöministeriö, Painatuskeskus Oy, Helsinki. s. 113–128.

- Haila, Yrjö (1998). Kestävä kehitys – uusi normatiivinen ihanne. *Ympäristö ja terveys* 29:6, 2–4.
- Haila, Yrjö (1999). Socioecologies. *Ecography* 22, 337–348.
- Hajer, Maarten (1995). *The Politics of Environmental Discourse. Ecological Modernization and the Policy Process*. Clarendon Press, Oxford.
- Hakanen, Maija (1999). Yhdyskuntien ekologisesti kestävä kehityksen arviointi, kriteerit ja mittausmenetelmät. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.
- Hall, C. Michael. (1998). Historical antecedents of sustainable development and ecotourism: new labels on old bottles? Teoksessa Hall, C. Michael & Lew, Alan A. (toim.). *Sustainable Tourism. A Geographical Perspective*. Harlow: Longman. s. 13-24.
- Hallin, Per-Olof (1993). Hushålls miljöengagemang och energianpassning. Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Rapport och notiser; 120.
- Hankonen, Johanna (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Gaudeamus, Tampere.
- Harvey, David (1975). *Social justice and the city*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Harvey, David (1996). *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Blackwell, Cambridge MA.
- Hautamäki, Lauri (1991). Alueellisen suunnittelun teoriat ja menetelmät. Tampereen yliopisto, Aluetieteen laitos. Sarja A 12.
- Healey, Patsy (2000). Planning in Relational Space and Time: Responding to New Urban Realities. Teoksessa Bridge, Gary & Sophie Watson (toim.). *A Companion to the City*. Blackwell Companions to Geography. Blackwell, Oxford. s. 517–530.
- Healey, Patsy (2006). *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Healey, Patsy (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies. Towards a relational planning of our times*. The RTPPI Library Series. Routledge, Abingdon.
- Heikkinen, Hannu L.T. (2007). Narratiivinen tutkimus – Todellisuus kertomuksena. Teoksessa Aaltola, Juhani & Raine Valli (toim.). *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. PS-kustannus, Juva. s. 142–158.
- Heinonen, Sirkka & Pirkko Kasanen & Mari Walls (2002). *Ekotehokas yhteiskunta – Haasteita luonnon ja ihmisen systeemien yhteensovittamiselle*. Ympäristöklusterin kolmannen ohjelmakauden esiselvitysraportti. Suomen ympäristö 598. Edita Prima Oy, Helsinki.

Heinonen, Sirkka & Minna Halonen (2007). Ekotehokkaan maaseudun ja kaupunkiseudun kokeilumalleja. Teoriaa ja käytännön innovaatioita. Ekoseutumallit hankkeen Raportti 2. Tutkimusraportti VTT-R-01949-07. Multiprint Oy, Helsinki.

Helle, Tanja & Pekka Jokinen (2007). Pientä ympäristöpolitiikkaa etsimässä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 45:1, 75–78.

Heiskanen, Eva (2004). Voiko ympäristön pelastaa teknologian avulla? Teoksessa Heiskanen, Eva (toim.) Ympäristö ja liiketoiminta. Arkiset käytännöt ja kriittiset kysymykset. Gaudeamus, Helsinki. s. 256–264.

Hentilä, Helka-Liisa. (1995). Puheenjohtajalta-palsta. *Rakas. Ekologisen rakentamisen ja asumisen verkostotiedote* 4/95.

Henttonen, Kai & Pauli Välimäki (1989). Sanoista tekoihin. Arkielämän ympäristöopas. SKSK-kustannus, Helsinki.

von Hertzen, Heikki (1946). Koti vaiko kasarmi lapsillemme? Asunnontarvitsijoiden näkökohtia asunto- ja asemakaavakysymyksissä. Väestöliiton julkaisuja n:o 15. WSOY, Porvoo.

Hiltunen, Mervi J. (1996). Sisäkaupunkien vanhat teollisuusalueet ja niiden uusi käyttö: Penttilän sahan alue Joensuussa. Maantieteen syventävien opintojen tutkielma. Joensuun yliopisto, painamaton.

Hiltunen, Mervi J. (1997). Kaupunkien vanhat teollisuusalueet ja niiden uusi käyttö. Teoksessa Hiltunen Mervi J. & Satu Huttunen & Jaana Nevalainen & Aija-Marita Näsänen (1997). Neljä kaupunkimaantieteellistä kuvaa Joensuusta. Joensuun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja no 1, Joensuu. s. 43–79.

Hiltunen, Mervi J. (1998a). Kohti ekologista kaupunkiliikennettä. *Alue ja ympäristö* 27:1, 38–51.

Hiltunen, Mervi J. (1998b). Ecological Aspects in Suburban Renewal – Experiences in Finland. Teoksessa Breuste, Jürgen ym. (toim.). *Urban Ecology*. Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, s. 354–358.

Hiltunen, Mervi J. (2000). Ekomoderni lähiöuudistus. Teoksessa Kortelainen Jarmo (toim.). Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. *SoPhi* 47, Jyväskylän yliopisto. Jyväskylä. s. 121–150.

Hiltunen, Mervi J. & Sanna Noronen (1997). Rantakylän perusparannusprojektin osaraportti: Asukkaiden palaute projektin ensimmäisen vaiheen päättyessä. Joensuun yliopisto, maantieteen laitos. Painamaton. Osittain julkaistu teoksessa Ahola, Silja & Leena Tahvanainen (1997). Rantakylän perusparannusprojekti. Loppuraportti ja toimenpide-ehdotukset. Joensuun kaupungin julkaisuja, Saarijärvi.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2000). Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Yliopistopaino, Helsinki.

HLT (2006). Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. WSP LT-Konsultit Oy. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus. Paino Dark Oy.

Huber, Joseph (1985). Die Regenbogengesellschaft: Ökologie und Sozialpolitik. Fischer Verlag, Frankfurt am Main.

Huber, Joseph (2000). Towards industrial ecology: sustainable development as a concept of ecological modernization. *Journal of Environmental Policy and Planning*, Special Issue, 2:4, 269–285.

Huber, Joseph (2002). Umweltsoziologie. Teoksessa Endruweit, Günter & Gisela Trommsdorf (toim.). Wörterbuch der Soziologie. Lucius & Lucius, Stuttgart. s. 641–645.

Huhmarniemi, Raija (2001). Dialogi ja ihmiseksi kasvun ajatus transmodernin maailmankuvan ilmentäjänä. Teoksessa Huhmarniemi, Raija, Simo Skinnari & Juhani Tähtinen (toim.). Platonista transmoderniin. Suomen Kasvatustieteellinen Seura. Kasvatusalan tutkimuksia 2. Salama oy, Turku. s. 471–500.

Hurme, Riitta (1991). Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen. Suomen Tiedeseura. Helsinki.

Huttunen, Satu (1998). Kaupunkiseutu virtoina – Näkökulma ekologisesti kestävästä yhdyskuntarakenteen suunnitteluun. *Alue ja ympäristö* 27:1, 23-37.

Hynynen, Ari (2000). Yhdyskuntasuunnittelun paikallinen potentiaali. Tampereen teknillinen korkeakoulu, julkaisuja 289.

Hynynen, Ari (2001). Suunnittelun ja tilan sekamuotoja. *Alue ja ympäristö* 30:1, 18–32.

Hynynen, Ari (2007a). Suunnittelun näkkileipää. Kirja-arvostelu. *Alue ja ympäristö* 36:1, 56–57.

Hynynen, Ari (2007b). Verkostokylä ja maisemakaupunkeja – kytkeytyvän ”maaseudun” suunnittelu. *Yhdyskuntasuunnittelu* 45:2, 64–69.

Hägerstrand, Torsten (1970). What about people in regional science? Papers of the Regional Science Association, vol. XXIV, 7–21. Teoksessa Carlestam, Gösta & Barbro Sollbe (1991, toim.). Om Tidens vidd och Tingens Ordning. Texter av Torsten Hägerstrand. Byggnadsforskningsrådet, Stockholm. s. 143–154.

Hägerstrand, Torsten (1977). Space, Time and Human Conditions. Teoksessa Culture and Ecology. Four time-geographic Essays. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi vid Lunds universitet. Rapporter och notiser 39.

Hägerstrand, Torsten (1982). Likhhet och närhet: Om geografins ansvar för balansen mellan kunskapsperspektiv. *Ad novas – Norwegian Geographical Studies* No. 19, 182–189.

Hägerstrand, Torsten (1985). Time-geography: Focus on the corporeality of man, society, and environment. Teoksessa Aida, S. ym. (toim.): *The Science and Praxis of Complexity. Contributions to the symposium held at Montpellier, France, 9–11 May, 1984.* The United Nations University, Tokyo. s. 193–216.

Hägerstrand, Torsten (2004). The Two Vistas. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography* 86B, 315–323. Julkaistu postuumisti.

Häkli, Jouni (1999). *Meta Hodos. Johdatus ihmismaantieteeseen.* Vastapaino, Tampere.

Häyrynen, Maunu (1995). Keidas, keuhko ja kenttä: helsinkiläisen kaupunkipuiston historiaa ja nykyisyyttä. *Yhteiskuntasuunnittelu* 33:1, 5–8.

Ilmonen, Mervi (1993). Suomalaisuuden myytit kaupungissa. Teoksessa Haarni, Tuukka & Liisa Knuuti (toim.). *Kaupunkikulttuuriin. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja C 17.* s. 1–14.

Jauhiainen, Jussi, S. (2002). Kaupunkiliikkeet ja kamppailu osallisuudesta kaupunkitilaan. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa.* Gaudeamus, Helsinki. s. 125–140.

Joensuun kaupunki (1995). Rantakylän kehittämissuunnitelma. Rantakylän perusparannusprojekti, moniste.

Joensuun kaupunki (2008a). Joensuu lukuina. Väestö. Joensuun kaupungin kotisivut: <http://www.jns.fi/Resource.phx/sivut/sivut-jns/info/joensuulukuina.htx>, 10.4.2008

Joensuun kaupunki (2008b). Joensuun kuntaliitosalueet. Joensuun kaupungin kotisivut: <http://www.jns.fi/Resource.phx/sivut/sivut-jns/info/kuntaliitos/index.htx>, 10.4.2008

Joensuusta Joensuuksi (2008). Opetusohjelma Joensuun kaupungin synnystä ja kehityksestä. http://vianova.jns.fi/via_nav.htm > Historia, 22.2.2008

Jokinen, Pekka (1996). Ekologisen modernisaation diskurssi ja ympäristöpolitiikan käytännöt. *Yhteiskuntasuunnittelu* 3/96, 37–41.

Jokinen, Pekka (1998). Kulutuksen ja elämäntyylien sosiologiaa. Kirja-arvostelu. Gert Spaargaren: The ecological modernization of production and consumption. *Essays in environmental sociology.* Landbouw Universiteit, Wageningen 1997. *Sociologia* 34:2, 157–159.

Jokinen, Pekka & Timo Järvikoski (1997). Ympäristöpolitiikan ja ympäristösosiologian perusteita. Teoksessa Pietarinen, Juhani ym. (toim.). *Ympäristönsuojelu ja yhteiskunta.* Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:59. s. 45–98.

Kainulainen, Kimmo (1995). Sukupuoli neljän ruuhkassa. Teoreettis-metodologisia pohdintoja naisten ja miesten työmatkaliikkuvuuden yhteiskunnallisista ehdoista. Joensuun yliopisto, kulttuuri- ja suunnittelumaantieteellisiä tutkimuksia no. 4.

Kalanti, Timo (1998). Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituva maisema. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 75.

Kalanti, Timo (2001). Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.). Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen kirjallisuuden Seura. Gummeruksen kirjapaino Oy, Jyväskylä. s. 95–126.

Kantola, Ismo & Annamari Konttinen (1994). Energiatietämys projektien aikakaudella. Energiatietämyksen muotoutuminen – tutkimusprojektien loppuraportti. Helsingin yliopiston sosiaalipsykologian laitoksen energiajulkaisuja 14.

Karisto, Antti & Pentti Takala & Ilkka Haapola (1998). Matkalla nykyaikaan. Elintason, elämäntavan ja sosiaalipolitiikan muutos Suomessa. WSOY, Juva.

Kasek, Leonhard & H. Gantz (1998). Motivation and Conditions for Mobility without a Car. Teoksessa Breuste, Jürgen ym. (toim.): Urban Ecology. Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, s. 562–566.

Kates, Robert W., Thomas M. Parris & Anthony A. Leiserowitz (2005). What is Sustainable Development? Goals, indicators, values, and practice. *Environment* 47:3, 8–21.

Katz, Cindi (1994). Non-Masculinist Planning. Teoksessa, Haarni, Tuukka (toim.) Ihmisten kaupunki – urbaani muutos ja suunnittelun haasteet. STAKES, raportteja 152. Gummerus, Jyväskylä. s. 59–67.

Kestävä kehitys ja Suomi (1990). Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle kestävään kehitykseen tähtäävistä toimista. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Kiiskinen, Anna-Liisa (2001). Ympäristöhallinto vastuullisen elämäntavan edistäjänä. Jyväskylä studies in education, psychology and social research 187. Jyväskylän yliopisto.

Kinnunen, Ulla (1997). Meidän kaikkien Rantakylä. Rantakylän kyläkirja. Joensuun kaupunki, Rantakylän perusparannusprojekti, Jyväskylä.

Knuuti, Liisa (1994). Voiko ihminen olla onnellinen kaupungissa? Teoksessa, Haarni, Tuukka (toim.) Ihmisten kaupunki – urbaani muutos ja suunnittelun haasteet. STAKES, raportteja 152. Gummerus, Jyväskylä. s. 1–9.

Knoflacher, Hermann (1995). Kaupungin ja liikenteen harmonia. Vapaus autolla ajamisen pakosta. Liikennesuunnittelun seura ry.

Kortelainen, Jarmo (2000, toim.). Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. *Sophi* 47, Jyväskylän yliopisto.

Kortelainen, Jarmo (2003). Hybridinen maailma topologisissa tiloissa: toimijaverkkoajattelun maantiedettä. *Alue ja ympäristö* 32:3, 2–11.

Kortelainen, Jarmo (2005). Epäpuhtaat liittoumat. Luonto ja tila maantieteellisessä toimijaverkkoajattelussa. Teoksessa Lehtinen, Ari Aukusti (toim.). Maantiede, tila ja luontopolitiikka. Johdatus yhteiskunnalliseen ympäristötutkimukseen. Joensuu University Press, Saarijärvi. s. 35–54.

Kortelainen, Jarmo & Vartiainen, Perttu (2000). Kohti ekomodernia kaupunkiseutua? Teoksessa Kortelainen, Jarmo (toim.). Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. *Sophi* 47, Jyväskylän yliopisto. s. 9–31.

Kortteinen, Matti (1982). Lähiö. Tutkimus elämäntapojen muutoksesta. Otava, Keuruu.

Kortteinen, Matti, Tuominen Martti & Mari Vaattovaara (2005). Asumistoiveet, sosiaalinen epäjärjestys ja yhdyskuntasuunnittelu. *Yhteiskuntapolitiikka* 70:2, 121–131.

Kosama, Tiina (1990). Alueellinen demokratia kuntasuunnittelussa. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja B 62.

Koskela, Hille (2000). Pelko, kontrolli ja tila – kaupunkitilan tuottaminen ja muutos. *Terra* 111:3, 177–179.

Koskiaho, Briitta (1997a). Kaupungista ekokaupungiksi: Urbaanin ekologian Eurooppa. Gaudeamus, Helsinki.

Koskiaho, Briitta (1997b). Miksi ja miten finger city -malli piinaa ekokaupungin kehittäjiä? *Yhteiskuntasuunnittelu* 35:1, 28–33.

Koskiaho, Briitta (2002). Onko osallisuus vahvaa demokratiaa? Maankäyttö- ja rakennuslain soveltamisesta. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki. s. 36–57.

Kwan, Mei-Po (2004). GIS Methods in Time-Geographic Research: Geocomputation and Geovisualization of Human Activity Patterns. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography* 86B, 267–280.

Kyttä, Marketta (2002). Tiiviin ympäristön kokeminen. Luento 5.11.2002, yhdyskuntasuunnittelun erikoistumisopinnot. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus YTK, Espoo.

Kyttä, Marketta (2003). Children in outdoor contexts: affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. Teknillinen korkeakoulu, Espoo.

Kyttä, Marketta (2004a). The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology* 24:2, 179–198.

Kyttä, Marketta (2004b). Ihmisystävällinen elinympäristö. Tutkimustietoa ja käytännön ideoita rakennetun ympäristön suunnittelua varten. YIT, Teknillinen korkeakoulu. Rakennuspaino Oy.

Lahti, Pekka (2002). Matala ja tiivis kaupunki. Ympäristöministeriö, Rakennustieto Oy. Tammer-Paino Oy, Tampere.

Laine, Markus & Jarkko Bamberg & Pekka Jokinen (2007). Tapaustutkimuksen käytäntö ja teoria. Teoksessa Markus Laine, Jarkko Bamberg & Pekka Jokinen: Tapaustutkimuksen taito. Gaudeamus, Helsinki. s. 9–38.

Lampinen, Seppo, Anna Saarlo, Anne Vehmas & Seppo Karppinen. Osallistuminen eheyttävissä suunnittelussa. Eko-Infra. Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 595. Edita Prima Oy, Helsinki.

Langhelle, Oluf (2000). Why Ecological Modernization and Sustainable Development Should Not Be Conflated. *Journal of Environmental Policy & Planning* 2:4, 303–322.

Lapintie, Kimmo (1996). Paradise Lost. Rationality, Freedom and Ecology in the City. *Housing & Environment* n:o 2, Tampere University, Tampere

Lapintie, Kimmo (2002). Tarinoita takapihalta. Asukkaan ja asiantuntijan kohtaamisesta. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki. s. 158–179.

Lapintie, Kimmo (2003a). Yhdyskuntapolitiikka ja tutkimuksen retoriikka. *Yhdyskuntasuunnittelu* 41:4, 26–35.

Lapintie, Kimmo (2003b). Suunnittelun paradigman muutokset ja tieto/valta. *Yhdyskuntasuunnittelu* 41:2, 9–25.

Lefebvre, Henri (1991). *The Production of Space*. Blackwell, Oxford.

Lehtinen, Ari Aukusti (1997). Kaupunki riskiympäristönä - liikenneongelma ja pelon maantiede Joensuussa. *Terra* 109:4, 208-214.

Lehtinen, Ari Aukusti (2005). Ympäristötutkimus kulttuurimaantieteessä. Teoksessa Lehtinen, Ari Aukusti (toim.). Maantiede, tila ja luontopolitiikka. Johdatus yhteiskunnalliseen ympäristötutkimukseen. Joensuu University Press, Saarijärvi. s. 11–33.

Lehtola, Ilkka (1995). Hyvinvointipalvelut syrjäisen maaseudun kehityksessä. Joensuun yliopisto, suunnittelumaantieteen lisensiaatintutkimus, julkaisematon.

Lehtola, Ilkka (2001). Palvelujen muutos ja syrjäkyläläisten arki. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja, N:o 50.

Lenntorp, Bo (2004a). Publications by Torsten Hägerstrand 1938–2004. *Geografiska Annaler*. Series B. Human Geography 86B, 327–334.

Lenntorp, Bo (2004b). Path, Prism, Project, Pocket and Population: An Introduction. *Geografiska Annaler*. Series B. Human Geography 86B, 223–226.

Lenntorp, Bo & Gunnar Törnqvist & Olof Wärneryd & Sture Öberg (2004). Torsten Hägerstrand 1916–2004. *Geografiska Annaler*. Series B. Human Geography 86B, 325–326.

Lettenmeier, Michael (1998). MIPS kertoo ympäristön kulutuksesta. *Ympäristö ja terveys* 29:6, 60–63.

Levón, Bengt-Vilhelm & Seppo Sanaksenaho (1976). Suunnittele ja rakenna kaikille: ohjeita liikunta- ja toimintaesteiden poistamiseksi. Invalidiliitto ry, Helsinki.

Lievonen, Arto (1988). Asukkaiden vaikutusmahdollisuudet asuinympäristöönsä. Vaikutusmahdollisuuksien laajentamisperusteista lähiöolosuhteissa. Maantieteen syventävien opintojen tutkielma. Joensuun yliopisto, painamaton.

Liikenneministeriö (1998). Suomen liikennejärjestelmä 2020. Julkaisuja 9/1998.

Liikenneministeriö (2000). Kuntalaisten tarpeiden kartoittaminen liikennesuunnittelussa. Julkaisuja 29/2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003). Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Ohjelmia ja strategioita 2/2003.

Lodenus, Staffan (1995). Avoin lähiö – terve lähiö. Ekologisen täydennys- ja korjausrakentamisen mahdollisuuksista. Teoksessa Lapintie, Kimmo (toim.): EKOPOLIS. Ekologisen kaupungin juuria etsimässä. Gaudeamus, Tampere. s. 130–166.

Luyckx Ghisi, Marc (1999). The transmodern hypothesis: towards a dialogue of cultures. *Futures* 31:9–10, 971–982

Lynch, Kevin (1971). *The Image of the City*. MIT Press, Cambridge, Mass.

Lähteenoja, Satu, Michael Lettenmeier & Arto Saari (2006). LiikenneMIPS. Suomen liikennejärjestelmän luonnonvarojen kulutus. Ympäristöministeriö. Suomen Ympäristö 820.

Macbeth, Jim (2005). Towards an ethics platform of tourism. *Annals of Tourism Research* 32:4, 962–984.

Maijala, Olli (2002). Tiivistäminen ja kaupunkivihreä. Luento 5.11.2002, yhdyskuntasuunnittelun erikoistumisopinnot. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus YTK, Espoo.

Massa, Ilmo (1991). Suunnistus ympäristösosiologiaan. Teoksessa Massa, Ilmo & Rauno Sairinen (toim.). Ympäristökysymys. Ympäristöuhkien haaste yhteiskunnalle. Gaudeamus, Helsinki. s. 66–92.

- Massa, Ilmo & Sanna Ahonen (2006). Mitä on arkielämän ympäristöpolitiikka? Teoksessa Massa, Ilmo & Sanna Ahonen (toim.). Arkielämän ympäristöpolitiikka. Gaudeamus, Helsinki. s. 9-16.
- Massa, Ilmo & Risto Haverinen (2001). Arkielämän ympäristöpolitiikka. Esitutkimus. Ympäristöministeriö. Suomen ympäristö 521.
- Massey, Doreen (1985). New Directions in Space. Teoksessa Gregory, Derek & John Urry (toim.). Social Relations and Spatial Structures. Macmillan, London. s. 9–19.
- Massey, Doreen with the collective (1999). Issues and Debates. Teoksessa Massey, Doreen & John Allen & Philip Sarre (toim.). Human Geography Today. Polity Press, Bomin /Cornwall. s. 3–21.
- Massey, Doreen (2000). Travelling thoughts. Teoksessa Gilroy P., L. Grossberg & A. McRobbie (toim.). Without Guarantees. Essays in Honour of Stuart Hall. Verso, London. s. 225–232.
- Matala, Sari (2004). Matkailuportaali virtuaalituristin valintojen tilana: semioottisretorinen tapaustutkimus. Acta Universitatis Lapponiensis, 79. Lapin yliopisto
- Meadows, Donella H. ym. (1973). Kasvun rajat. Ihmiskunnan kohtalontilannetta koskevaan Rooman klubin tutkimussuunnitelmaan liittyvä raportti. Tammi, Helsinki.
- Meadows, Donella & Jorgen Randers & Dennis Meadows (2005). Limits to Growth. The 30–Year Update. Earthscan, London.
- Mesimäki, Marja (2006). Ympäristövastuullisen kaupunkilaisen elämäntapavalinnat. Teoksessa Massa, Ilmo & Sanna Ahonen (toim.). Arkielämän ympäristöpolitiikka. Gaudeamus, Helsinki. s. 87-103.
- Meurman, Otto-Iivari (1982/1947). Asemakaavaoppi. Rakennuskirja Oy, Jyväskylä.
- Mikkola, Kirmo (1980). Osat A (Tausta) ja B (Arkkitehtuuri) teoksessa: Funkis, Suomi nykyaikaa etsimässä. Helsinki.
- Miller, Graham & Twining-Ward, Louise. (2005). Monitoring for a Sustainable Tourism Transition. The Challenge of Developing and Using Indicators. CABI Publishing, Wallingford.
- Mol, Arthur P. J. (2000). The environmental movement in an era of ecological modernisation. *Geoforum* 31:1, 45–56.
- Mol, Arthur P. J. & David A. Sonnenfeld (2000). Ecological modernisation around the world: An Introduction. *Environmental Politics*, 9:1, 3–14.
- Mol, Arthur P. J. & Gert Spaargaren (2000). Ecological modernisation theory in debate: A review. *Environmental Politics*, 9:1, 17–49.

- Mol, Arthur P. J. & Gert Spaargaren (2004). Ecological modernization and consumption: A reply. *Society and Natural Resources*, 17:3, 261–265.
- Murphy, Joseph (2000). Ecological Modernisation. Editorial. *Geoforum*, 31:1, 1–8.
- Mäenpää, Jorma (1970). Kohti huomispäivän yhdyskuntaa. Väestöliiton asuntoasiaintoimiston julkaisuja, Vammala.
- Mäkinen, Matti K. (1996). Kaupunkidialogi miljöökoulutuksessa. Teoksessa Horn, Leena M. (toim.). Saksalainen kaupunkidialogi. Miten mobilisoida kollektiivinen järki kaupungin aseman parantamiseksi? Miljöörakentamiskeskus julkaisu R1, Teknillinen korkeakoulu. s. 4–6.
- Mönkkönen, Marja (2006). Ekotehokkuus maankäytössä. Teoksessa Hentilä, Helka-Liisa, Raine Mäntysalo & Leena Soudunsaari (toim.). EkoSuKat. Ekotehokkuus Supistuvissa ja Kasvavissa Taajamissa. Muuttuvan yhdyskuntarakenteen fyysinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys. Loppuraportti. Oulun yliopisto. Arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laboratorio. Julkaisu B 27. s. 24–29.
- Nevalainen, Jaana (2004). Tilapelin tiedonpolitiikat – Kamppailu kaupunkikeskustan muutoksesta. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja N:o 67.
- Niemelä, Jari (1999). Ekologia kaupunkisuunnittelussa. *Terra* 111:3, 157–164.
- Numminen, Jaakko (1993). Koulutuksen avulla parempaan miljööseen. Teoksessa Tuomikoski, Paula (toim.). Miljöörakentaminen. Opetusministeriö, Rakennustieto Oy, Helsinki.
- Næss, Arne (1990). Sustainable development and deep ecology. Teoksessa Engel, J.R. & J.G. Engel (toim.) Ethics of Environment and Development. Global Challenge and International Response. Belhaven Press, London. s. 87–96.
- Oikonomou, Dimitri (1997). Takaisin luontoon – 1.9. on luomakunnan päivä. *Ortodoksiviesti* 7/97, 4–7. Helsingin ortodoksisen seurakunnan lehti.
- Ojala, Kari (2000). Kestävän yhdyskunnan käsikirja. KL-kustannus Oy, Jyväskylä.
- Opetushallitus (2005). Kestävän kehityksen verkkopalvelu, <http://www.edu.fi/teemat/keke/>, luettu 25.1.2005.
- Orrenmaa, Anssi (1997). Pirkan niksit ja niksologia. Kauppiaitten Kustannus Oy, Jyväskylä.
- Orrenmaa, Anssi (2006). Pirkan vihreät niksit. Otava, Keuruu.
- Oswald, Franz & Peter Baccini in association with Mark Michaeli (2003). Netzstadt. Designing the Urban. Birkhäuser, Basel.

Ott, Konrad (2003). The Case for Strong Sustainability. Teoksessa Ott, Konrad & Philip Pratap Thaba (toim.). Greifswald's Environmental Ethichs. Steinbecker Verlag Dr. Ulrich Rose. s. 59–64.

Ott, Konrad & Ralf Döring (2004). Theorie und Praxis starker Nachhaltigkeit. Ökologie und Wirtschaftsforschung Band 54. Metropolis-Verlag, Marburg.

Pakarinen, Terttu (1992). Kohti moniarvoista yhdyskuntasuunnittelua. Teoksessa Aura, Seppo & Pentti Siitonen (toim.): Kunta, kuntalainen ja ympäristö. VAPK-kustannus, Helsinki. s. 119-131.

Pakarinen, Terttu (2002). Verkostokaupunki. Luento 16.9.2002, yhdyskuntasuunnittelun erikoistumisopinnot. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus YTK, Espoo.

Pakarinen, Terttu (2004). Network City – Tampere. A new aggregate level in typomorphological terms. Teoksessa Alppi, Samuli & Kimmo Ylä-Anttila (toim.). City Scratching. Polemic Interpretation. Tampere University of Technology, Department of Architecture, Institute of Urban Planning and Design. Publications 2004. Elektroninen versio, <http://www.tut.fi/units/arc/ayt/tutkimus/EDGE/CityScratching.pdf>.

Pakarinen, Terttu (2007). Metakkaa metaforista – kaupunkikäsitteen muutos tiedollisena ongelmana. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2:45, 27–43.

Peltonen, Lasse (2004). NIMBY-kiistojen asukaskeskeiset ja kontekstuaaliset selitykset. *Alue ja ympäristö* 33:2, 43–54.

Pietarinen Juhani (1987). Ihmisen luontoa koskevat filosofiset perusenteet. Teoksessa Aho, Leena & Seppo Sivonen (toim.). Oikeutemme ympäristöön: puheenvuoroja eri tieteiden aloilta. Porvoo, WSOY. s. 42–60.

Puustinen, Sari (2002). Suunnittelijat yleisen edun takaajina? Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki. s. 218–242.

Puustinen, Sari (2006). Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne: vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A 34.

Rannikko, Pertti (1995). Ympäristötietoisuus ja ympäristöristiriidat. Teoksessa Järvikoski, Timo, Pekka Jokinen & Pertti Rannikko. Näkökulmia ympäristösosiologiaan. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A 33. s. 65–91.

Rannikko, Pertti (2000). Ekologisen modernisaation kulttuuriset ehdot. Uuden suunnitteluparadigman tulo kuntakeskukseen. Teoksessa Kortelainen Jarmo (toim. 2000): Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. SoPhi 47, Jyväskylän yliopisto. Jyväskylä. s. 89–120.

Rannikko, Pertti (2001). Liikkumista voidaan vähentää. *Ostiensis*. Tiedettä ja tutkimusta Joensuun yliopistosta, nro 4 B: 10–11.

Ratinen, Ilkka (2004). Maantieteen ydinkäsitteet. Kirja-arvio. *Terra* 116:4, 295–296.

Rees, William E. & Mathis Wackernagel (1996). *Our Ecological Footprint: Reducing human impact on the earth*. New Society Publishers, Gabriola Island.

Reneland, Mats (1998). Begreppet tillgänglighet. GIS-projektet Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995. STACTH-rapport 1998:4. Chalmers Tekniska Högskola.

Roos, J.P. (1988). Elämäntavasta elämäkertaan – Elämäntapaa etsimässä 2. Tutkijaliitto.

Roos, J.P. (1990). Suomalaisen elämäntavan muutokset. Teoksessa Riihinen, Olavi. Suomi 2017. Gummerus, Jyväskylä, Helsinki. s. 477–494.

Rådberg, Johan (1993). Trädgårdsstaden – Det bortglömda alternativet. Teoksessa Berg, Per G. (toim.). *Biologi och Bosättning. Naturanpassning i samhällsbyggandet. Natur och Kultur*, Stockholm. s. 91–112.

Saaristo, Kimmo (1994). Henkilökohtainen ekologia. Onko vihreä elämäntapa vastausyritys moderniin? Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 58.

Sairinen, Rauno (1994). Ympäristökonfliktit kuntien suunnittelussa ja päätöksenteossa. SuomenKuntaliitto, Acta 31. Helsinki.

Sairinen, Rauno & Vesa Kanninen & Jukka Sirviö (1997). Tielaitoksen ympäristöpolitiikan vaikeat kysymykset. Ympäristöohjelmat ja kolme tapaustutkimusta. *Yhteiskuntasuunnittelu* 35:1, 12–27.

Salmikangas, Anna-Katariina (1998). Osallisuus suomalaisessa yhteiskunnassa – kokemuksia osallisuushankkeista. Sisäasiainministeriön Osallisuushankkeen julkaisuja, Helsinki.

Schallaböck, Karl Otto (1995). Ökologischer Stadtverkehr. Teoksessa, Ritter, E-H. (toim.) *Stadtökologie. Zeitschrift für angewandte Umweltforschung (ZAU), Sonderheft 6*. s. 127–144.

Schmidt-Bleek, Friedrich (2000). Luonnon uusi laskuoppi. Ekotehokkuuden mittari MIPS. (toim. Michael Lettenmeier). Gaudeamus, Helsinki.

Schulman, Harry (1993). Todellisuudet ja mielikuvat Helsingin kaupunkiseudun kehityksessä. Ympäristöministeriön alueidenkäytön osaston tutkimusraportti 2.

Sieverts, Thomas (2003). *Cities without cities: An interpretation of the Zwischenstadt*. Spon Press, New York.

- Sotarauta, Markku (1996). Kohti epäselvyyden hallintaa. Pehmeä strategia 2000-luvun alun suunnittelun lähtökohtana. Tulevaisuuden tutkimuksen seura, Finnpublishers. Acta Futura Fennica No 6. Jyväskylä.
- Spaargaren, Gert & Arthur P. J. Mol (1992). Sociology, Environment and Modernity. Ecological Modernization as a Theory of Social Change. *Society and Natural Resources* 5:3, 323–344.
- Spaargaren, Gert (1997). The Ecological Modernization of Production and Consumption. Essays in Environmental Sociology. Thesis Landbouw Universiteit Wageningen.
- Spaargaren, Gert (2000). Ecological Modernization Theory and Domestic Consumption. *Journal of Environmental Policy & Planning* 2:4, 323–335.
- Spaargaren, Gert (2003). Sustainable Consumption: A Theoretical and Environmental Policy Perspective. *Society and Natural Resources*, 16:8, 687–701.
- Spaargaren, Gert & Arthur P. J. Mol & Frederik H. Buttel, (toim. 2000). Environment and global modernity. SAGE Studies in International Sociology 50. Sage Publications, London.
- Spaargaren, Gert & Bas van Vliet (2000). Lifestyles, Consumption and the Environment: The Ecological Modernisation of Domestic Consumption. *Environmental Politics* 9:1, 50–76.
- Staffans, Aija (2002). Kilpailu tiedosta kiristyy. Supertyypit eletyn kaupungin tulkkeina. Teoksessa Bäcklund, Pia & Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki. s. 180–199.
- Suomen kestävän kehityksen toimikunta (2008). <http://www.ymparisto.fi> > Kestävä kehitys > Suomen kestävän kehityksen toimikunta > Mitä on kestävä kehitys, 20.2.2008
- Sutela, Marja (2000). Suora kansanvalta kunnassa. Oikeusvertaileva tutkimus kansanäänestyksestä kunnan asukkaiden itsehallinnon toteuttajana. Kauppakaari Oyj / Lakimiesliiton Kustannus, Helsinki.
- Sutton, Philip W. (2004). Nature, environment, and society. Palgrave Macmillan: Hampshire.
- Swarbrooke, John (2000). Sustainable Tourism Management. CABI Publishing, Guildford.
- Taskinen, Johanna (2005). Infrastruktuurin tarjonnasta kysynnän hallintaan. Foucault’lainen tulkinta liikennepolitiikan kehityksestä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 43:3, 8–23.
- Taylor, Nigel (1998). Urban Planning Theory since 1945. Sage Publications, Gateshead.
- Taylor, Peter (2003). Time: From Hegemonic Change to Everyday Life. Teoksessa Holloway, Sarah L. & Stephen P. Rice & Gill Valentine (toim.). Key Concepts in Geography. Sage Publications, Trowbridge/Wiltshire. s. 151–164.

Thrift, Nigel (1977). An introduction to time-geography. Concepts and techniques in modern geography No. 13. Geo Abstracts, Norwich.

Thrift, Nigel (2003). Space: The Fundamental Stuff of Human Geography. Teoksessa Holloway, Sarah L. & Stephen P. Rice & Gill Valentine (toim.). Key Concepts in Geography. Sage Publications, Trowbridge/Wiltshire. s. 95–107.

Thulin, Eva (2002). Ungdomars användning av dator, internet och mobiltelefon. Konsekvenser för vardagslivets geografiska dimensioner. Choros 2. Kulturgeografiska Institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Univeristet.

Tillberg, Karin (2001). Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället: ett tidspussel med geografiska och könsmässiga variationer. Uppsala universitet. Kulturgeografiska institutitionen, Geografiska regionstudier Nr 43.

Toiskallio, Kalle, Sakari Tamminen, Heini Korpilahti, Salla Hari & Marko Nieminen (2004). Mobiilit käyttökontekstit – Mobix. Loppuraportti. SoberIT Ohjelmistoliiketoiminnan ja -tuotannon laboratorion julkaisuja, Teknillinen korkeakoulu. Elektroninen versio: <http://www.soberit.hut.fi/publications/ReportSeries/Reports/TechReortC8.pdf>, luettu 26.10.2007

Toiskallio, Kalle (2007). Pysäköinnin tärkeys ja vaikeus. Esitelmä Sosiologipäivillä 24.3.2007, Turku. Tiivistelmä: http://www.soc.utu.fi/laitokset/sosiologia/sosiologipivat2007/mobileteettien_sosiologia.html luettu 26.10.2007

Toivonen, Timo & Pekka Räsänen (2004). Kulutus ja elämäntapa. Teoksessa Kantola, Ismo & Keijo Koskinen & Pekka Räsänen (toim.) Sosiologia karttalehtiä. Vastapaino, Tampere. s. 233–248.

Tuomikoski, Paula (toim. 1993). Miljöörakentaminen. Opetusministeriö, Helsinki.

Urry, John (2000). Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century. Routledge, London.

Vartiainen, Perttu (1987). Maantiede ihmisekologiana. Teoksessa Aho, Leena & Seppo Sivo-nen (toim.). Oikeutemme ympäristöön. Puheenvuoroja eri tieteenaloilta. WSOY, Juva. s. 117–139.

Vartiainen, Perttu (1991). Seutuistuminen yhdyskuntasuunnittelun haasteena. *Terra* 103:2, 75–86.

Vartiainen, Perttu (1998). Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen jälkimodernin suunnittelun haasteena. *Alue ja Ympäristö* 27:1, 5–14.

Vartiainen, Perttu (2006). Suomen kaupunkiverkon kehitys ja seutuistuminen: Pikapiirtoja empirian, teorian ja politiikan vuorovaikutuskentässä. Teoksessa Kytömäki, Jorma & Sami

Moisio (toim.). Paikka, kaupunki, valtio. Ihmismaantieteen perspektiivejä. Kirja-Aurora, Turun yliopiston Digipaino. s. 93–105.

Vepsäläinen, Mia & Mervi Johanna Hiltunen (2001). Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 9.

Vilhelmson, Bertil (1992). Dagligt resande – Utveckling, gränser, påverkbarhet. Teoksessa Lundgren, L. (toim.) Livstil och miljö. På väg mot ett miljövänligt beteende? Avfallsforskningsrådet ym., Lund. s. 51–63.

Vilhelmson, Bertil (2002). Rörlighet och förankring. Geografiska aspekter på människors välfärd. Choros 1. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Vilkka, Leena (1993). Ympäristöetiikka. Vastuu luonnosta, eläimistä ja tulevista sukupolvisista. Yliopistopaino, Helsinki.

Virrankoski, Lauri (2001). Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.). Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen kirjallisuuden Seura. Gummeruksen kirjapaino Oy, Jyväskylä. s. 235–265.

Virtanen, Anne (2000a). Tilasta paikkaan, estetiikasta ekologiaan. Maantieteellisiä tulkintoja eletystä kaupungista. Akateeminen väitöskirja. Turun yliopiston julkaisuja C 155.

Virtanen, Anne (2000b). Kaupungin suunniteltu ja eletty ekologisuus. Teoksessa Kortelainen Jarmo (toim.). Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. Sophi 47, Jyväskylän yliopisto. s. 184–206.

Vuorela, Pertti (1982). Monitoimikylän lähiödemokratiamalli. Lähiöiden kaupunkisuunnittelun historia ja kehittämistarpeet Suomessa. Yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutuskeskuksen julkaisuja B 42.

Vuorela, Pertti & Kyösti Suonoja & Jukka Hirvonen (1994). Kymmenen vuotta yhteissuunnittelua. Sofy-projektin eteneminen, tulokset ja jatkonäkymät. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja C 30.

Vägverket 2000. Plan för Forskning och Utveckling 2000–2002. Publikation 2000:9. Elektroninen versio <http://www.vv.se>, FoU-plan.

Väre, Seija & Jukka Krisp (2005). Ekologinen verkosto ja kaupunkien maankäytön suunnittelu. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. Suomen ympäristö 780.

Wahlström, Erik & Tapio Reinikainen & Eeva-Liisa Hallanaro (1992). Ympäristön tila Suomessa. Ympäristötietokeskus / Gaudeamus, Forssa.

Wahlström, Erik & Eeva-Liisa Hallanaro & Sanni Manninen (1996). Suomen ympäristön tulevaisuus. Edita/Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

WCED (1987). *Our Common Future*. World Commission on Environment and Development. Oxford: Oxford University Press.

Wiik, Maarit & Taina Klinga & Emmi Jouslehto (2004). Liikkuminen ja yhdyskuntarakenne kaupunkiseudulla. Kirjallisuusselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 37.

Whatmore, Sarah (1999). Hybrid Geographies: Rethinking the 'Human' in Human Geography. Teoksessa Massey, Doreen & John Allen & Philip Sarre (toim.). *Human Geography Today*. Polity Press, Bodmin/Cornwall. s. 22–39.

Yhteinen tulevaisuutemme (1988). Ympäristön ja kehityksen maailmankomission raportti. Ulkoasiainministeriö ja ympäristöministeriö. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Ympäristöministeriö (1999). Lähiöuudistus 2000 – oppia menneestä ja suuntia tulevaisuuteen. Suomen ympäristö 324.

Ympäristöministeriö (2001). Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Alueidenkäytön osasto. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 5.

Ympäristöministeriö (2002). Ekotehokas yhteiskunta ja hyvinvointia edistävä elinympäristö. Ympäristöministeriön strategia. Ympäristöministeriön moniste 101.

Ympäristöministeriö (2003). Kestävän kehityksen kansallinen kokonaisarvio. Suomen ympäristö 623.

Åquist, Ann-Cathrine (1992). Tidsgeografi i samspel med samhällsteori. Meddelanden från Lunds Universitets Geografiska Institutioner, avhandlingar 115.

LIITE: Teemahaastattelun runko

Syksy 1997

Haastatteluteemat

1. Oma elämäkerta, elämäntapa, arvot ja arki
2. Harrastukset, vapaa-aika
3. Yhteiskunnallinen osallistuminen ja vaikuttaminen
4. Asuminen, lähiympäristö
5. Liikkuminen
6. Kuluttaminen

1. OMA ELÄMÄKERTA, ELÄMÄNTAPA, ARVOT JA ARKI

1. Kerro itsestäsi (syntymäaika, -paikka, kotitausta; vanhempien ammatit & sisarukset, elämänvaiheet, koulu- tus, perhe, elämäntilanne). Milloin ja miksi olet muuttanut Rantakylään?
2. Mitä teet työkseksi? Missä? Työaikasi? Oletko työtön? Mitä teet päivisin? Opiskeletko? Missä vaiheessa ovat opintosi? Työllistyminen?
3. Määrittele omin sanoin ekologinen elämäntapa ja oman elämäntapasi ekologisuus?
4. Millaisissa jokapäiväisissä tilanteissa pyrit toteuttamaan periaatteitasi (arjen rutiinit, kodin askareet, lasten- kasvatus, työ...)?
5. Miksi olet valinnut ympäristöystävällisen elämäntavan? Miten päädyit ratkaisuusi?
6. Mikä motivoi sinua? Mikä palkitsee? Koetko uhrautuvasi?

2. HARRASTUKSET, VAPAA-AIKA

1. Mitä harrastat (eri vuodenaikoina)? Missä ja miksi?
2. Jos harrastuksesi on kodin ulkopuolella, miten liikut ja mistä mihin, miksi liikut niinkuin liikut,,kuinka usein?
3. Mitä ymmärrät luonnossa liikkumisella? Liikutko luonnossa? Miksi (marjastus, sienestys, kalastus, luonnon tapahtumien seuraaminen, elämykset, hiljaisuus, kauneus)?
4. Mitä on kaupunkiluonto? Sen merkitys sinulle?
5. Jos sinulla on vapaa-ajan asunto maalla: sen sijainti, etäisyys kodista, miten kuljet sinne ja kuinka usein? Miksi sinulla on vapaa-ajan asunto? Jos sinulla ei ole vapaa-ajan asuntoa: haluaisitko sellaisen? Miksi?
6. Viljeletkö kesäisin omaa kasvimaata? Missä kasvimaasi on? Mitä viljelet? Miksi viljelet itse?

3. YHTEISKUNNALLINEN OSALLISTUMINEN JA VAIKUTTAMINEN

1. Mitä mielestäsi on yhteiskunnallinen vaikuttaminen? Onko se tärkeää / mielekästä?
2. Kenellä Joensuun kaupungissa on valtaa? Kenellä kuuluisi olla? Kenelle kuuluu vastuu kaupungin kehittämisestä?
3. Oletko mukana jossakin yhdistystoiminnassa tai politiikassa? Oletko "ekologisesti verkostoitunut" (ystäväpiiri, järjestöt, kansalaisliikkeet, info- ja keskusteluverkostot...)?
4. Mitä yhteiskunnallista merkitystä ja vaikutusta on kansalaisjärjestöillä / ympäristöjärjestöillä (esim. Agenda 21, Maan Ystävät, Greenpeace)?
5. Mistä saat ekologiseen elämäntapaan liittyvää tietoa (lehdet, kurssit, harrastukset...)? Kenen kanssa keskusteleet ympäristöön tai ekologiseen elämäntapaan liittyvistä teemoista?
6. Lisääkö ympäristötietoisuuden kasvu haluasi vaikuttaa yhteiskunnallisiin asioihin / ympäristöongelmiin?
7. Pyritkö levittämään tietoa ympäristöongelmista ja ympäristöystävällisestä käyttäytymisestä esim. lähipiirissäsi?
8. Mitkä ovat suurimmat ongelmat maailmassa? Miten haluaisit muuttaa maailmaa? Mitä muutokseen vaaditaan?
9. Mitä haluaisit muuttaa Suomessa?
10. Millaisin keinoin yhteiskunta (kunta, valtio) voi ohjata ihmisten käyttäytymistä ympäristöystävälliseen suuntaan?

4. ASUMINEN, LÄHIYMPÄRISTÖ

1. Kotisi sijainti omassa kaupunginosassasi? Miten asut ja miksi? (omakoti-, rivi-, kerrostalo / vuokra-, omistus-, asumisoikeusasunto)
2. Mitä esteitä asumismuotosi asettaa ja mitä mahdollisuuksia se antaa ekologisen elämäntavan kannalta (energiansäästö, remontit...)?
3. Oletko tyytyväinen asumismuotoosi ja asuinpaikkaasi? Oletko aikeissa / haluaisitko muuttaa?
4. Lähipalvelut, joita käytät? Missä teet päivittäistavaraostokset? Mielipiteesi Rantakylän ostoskeskuksesta? Miten kehittäisit sitä?
5. Kuinka usein käytät lähiympäristösi puistoja ja ulkoilualueita? Oletko tyytyväinen niihin?
6. Onko lähiympäristön viihtyisyys tärkeää, miksi? Miten voit vaikuttaa lähiympäristöösi?
7. (lähiympäristö = kodistasi jalkaisin saavutettava alue; piha, kadut, ostoskeskus, ulkoilualueet...)
8. Oletko osallistunut Rantakylän perusparannusprojektin (Urban) toimintaan? Miksi olet / et ole?
9. Voiko ympäristöystävällistä elämäntapaa mielestäsi helposti toteuttaa kaupungissa / Joensuussa?
10. Mitä edellytyksiä Rantakylä asuinpaikkana antaa ja toisaalta mitä esteitä se asettaa ekologiselle elämäntavalle?
11. Mitä mieltä olet nykyisen kaupunkirakenteen ekologisuudesta? Miten kaupunkia tulisi jatkossa rakentaa ja kehittää? Miten muuttaisit kaupunkia / Joensuuta ekologisemmaksi?

5. LIIKKUMINEN

1. Pääsääntöinen liikkumismuotosi kaupungissa (auto, bussi, polkupyörä, kävely), liikkuminen eri vuorokauden- ja vuodenaikoina (mistä minne, miksi, kuinka usein?)
2. Miksi sinulla / perheelläsi on tai ei ole omaa autoa?
3. Kuinka usein käyt keskustassa ja miksi? Entä automarketissa tai teollisuusalueella sijaitsevissa liikkeissä? Muissa kaupunginosissa? Millä kulkuneuvolla liikut?
4. Mitä mieltä olet palvelujen hajauttamisesta, esim. automarketeista?
5. Mielipiteesi Joensuun kevyen liikenteen väylistä, bussiliikenteestä (vuorot, reitit, lippujen hinnat), yksityis-autoilusta, pysäköinnistä (autot, polkupyörät)?
6. Mitä esteitä on ekologiselle liikkumiselle Joensuussa (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, vesiliikenne)? Miten muuttaisit liikenteellisesti Joensuun keskustaa, Rantakylää?
7. Kuinka usein teet pitempiä matkoja? Minne matkasi suuntautuvat (Suomi, ulkomaat)? Miksi (työ, loma, sukulaiset...)? Miten liikut (auto, juna, lentokone...)?
8. Mitä ongelmia moottoriajoneuvoliikenteestä aiheutuu luonnonympäristölle, kaupunkiympäristölle, ihmisille? Oletko pohtinut ratkaisuja mainitsemiisi ongelmiin?
9. Miksi ihmiset yleisesti käyttäytyvät epäekologisesti, huolimatta ympäristötietoisuuden hyvästä tasosta? Mitä mieltä olet nk. vapaamatkustajista?

6. KULUTTAMINEN

1. Energia (lämmitysmuoto, sähkön ja veden kulutus)? Jos pyrit säästämään sähköä ja vettä, miten teet sen? Pidätkö kirjaa sähkön veden kulutuksesta? Mistä saat tietoa säästämisestä?
2. Käyttötavarat ja huonekalut (ostatko uutta, korjaatko vanhaa)? Mitä kodinkoneita pidät tarpeellisina?
3. Vaatteet (kaupasta/kirpputorilta/itse tehdyt)?
4. Mitä teet vanhoille tavaroille ja vaatteille, joita et itse enää käytä?
5. Jätteiden kierrätys, kompostointi/biojäte? Mikä helppoa/vaikeaa?
6. Ruoka (mikä on tärkeää ruuassa ja miksi)? Kotiruoka/valmiit einekset? Liha- /kasvisruoka? Teollisesti tuotetut/luomutuotteet? Oman kasvimaan ja puutarhan tuotteet, metsien ja järvien antimet? Ravintolaruoka?
7. Päivittäistavarat (wc-paperit, vaipat jne.), kodin pesuaineet (siivous, pyykinpesu)?
8. Paljonko arvioit perheessäsi kuluvan rahaa ruokaan ja päivittäistavariin kuukaudessa?
9. Millä perusteilla valitset tuotteita kaupassa? Kuka/miten perheessäsi päätetään kulutustavaroiden hankinnasta, ruokaostoksista?
10. Mistä saat tietoa ympäristöystävällisestä kuluttamisesta? Onko tietoa riittävästi?
11. Luotatko ostopäätöksissäsi asiantuntijoihin? Miksi? Entä omaan kaupunkilaisjärkeesi?
12. Teetkö ostoksia kehitysmaakaupoissa, luomupuodeissa, ekoakaupoissa, suoramyntiliikkeissä, torilla?
13. Mitä mieltä olet tuotteiden boikotoinnista? Boikotoitko tuotteita, miksi?