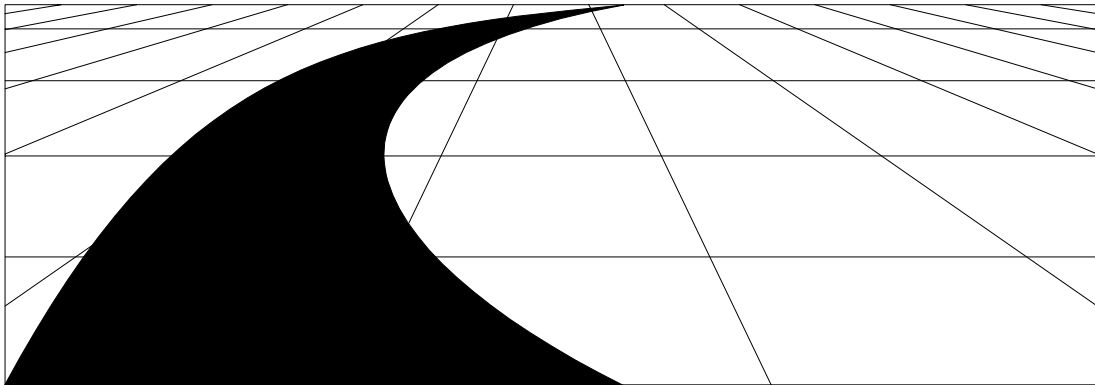


Tulevaisuuden näkymiä 4/2002



Liikennealan tulevaisuusseminaari 4.11.2002

Terho Pursiainen

Julkinen sektori ja maailman murros

Janne Antikainen

Kilpailukykyinen aluerakenne

Aleksi Neuvonen

Alakulttuurien kaupunki: haarautuvia polkuja vai tiivistyviä kohtausta-
paikkoja

Heli Vaaranen

2000-luvun nuoret kodeissa ja kaupungilla sosiologin silmin - virtu-
aalitodellisuus ja arvojen kriisi

Tiehallinto

Asiakkuus, toimintaympäristötieto

Tulevaisuuden näkymiä 4/2002

Teemanumero 4.11.2002 pidetystä

LIIKENNEALAN TULEVAISUUSTUULETUS

-seminaarista

Sisältö

- 3 Lukijoille
- 5 *Juhani Korpela*
Tulevaisuusseminaarin avaussanat
- 7 *Terho Pursiainen*
Julkinen sektori ja maailman murros
- 12 *Janne Antikainen*
Kilpailukykyinen aluerakenne
- Kommentti: *Pekka Nikkilä*
- 26 *Aleksi Neuvonen*
Alakulttuurien kaupunki: haarautuvia polkuja vai tiivistyviä kohtauspai-
koja
- 33 *Heli Vaaranen*
2000-luvun nuoret kodeissa ja kaupungilla sosiologin silmin - virtuaali-
todellisuus ja arvojen kriisi

Lukijoille

Tämä Tulevaisuuden näkymien numero sisältää 4.11.2002 pidetyn 'Liikennealan tulevaisuustuuletus' -nimellä pidetyn seminaarin esitykset.

Varsinaiset liikenneasiat eivät niinkään olleet esillä, vaan tavoitteena oli tarkastella hieman poikkeavista näkökulmista liikenteen taustalla vaikuttavia voimia ja riippuvuuksia. Siten seminaarin aiheet vaihtelivat globalisaatioajan julkisesta sektorista aluerakenteeseen, kaupunkikulttuurien kirjoon ja pienyhteisösosiologiaan.

Seminaari oli liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon yhdessä järjestämä, ja vastuuhenkilöinä olivat Riitta Viren liikenne- ja viestintäministeriöstä ja Veijo Kokkarinen Tiehallinnosta.

N. Halla

S-posti: nils.halla@tiehallinto.fi

Tulevaisuuden näkymiä –lehtien artikkelit ovat luettavissa myös Tiehallinnon www-palvelussa, valinta 'tulevaisuussivulta', jonka osoite on: <http://www.tiehallinto.fi/tulnak.htm>, sivulla on myös joitakin tulevaisuusaiheisia linkkejä.

LIIKENNEALAN TULEVAISUUSTUULETUS

Liikenne- ja viestintäministeriö 4.11.2002

Kansliapäällikkö Juhani Korpela

Seminaarin avaussanat

Hyvät tulevaisuusseminaariin osallistujat!

Tulevaisuudesta emme varmasti tiedä muuta kuin sen, ettei se ole nykyisyyden kaltainen. Kuitenkin me suunnittelemme ja rakennamme yhteiskuntaa ja infrastruktuuria tässä ja nyt myös tulevia sukupolvia varten. Ja varsinkin liikenteessä useat toimenpiteet ovat todella pitkävaikutteisia. Meidän on pakko miettiä, millainen tulevaisuus mahdollisesti on ja myös sitä, millaista tulevaisuutta nykyiset toimmemme rakentavat.

Liikenteen muutokset ja tarpeet ovat vahvasti sidoksissa yhteiskunnan kehitykseen. Siksi meidän on jatkuvasti pyrittävä ennakoimaan ja havaitsemaan juuri niitä toimintaympäristön muutoksia, jotka ovat olennaisia liikenteen ja sen järjestämiseen tarvittavien toimenpiteiden kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä ja sen hallinnonalalla on jo pitkät perinteet tulevaisuuden näkymien hahmottamisessa. Liikennettä on ennustettu tai on laadittu vaihtoehtoisia liikenneskenaarioita, toimintaympäristön tulevaisuuden näkymiä kartoitettu. Liikenne- ja viestintäministeriössä on mm. ollut käynnissä kolme tutkimusohjelmaa, joissa on pohdittu juuri näitä asioita: liikenneennusteiden tutkimus- ja kehittämisohjelma, LIIKE; Väylät 2030 -ohjelma ja LYYLI- Ympäristövaikutuksiltaan edullinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä. Pitkän aikavälin strategia ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025” otti tulevaisuuskuvansa aineksia näistä ohjelmista. Ministeriö jatkaa siis koko ajan toimintaympäristön ennakointia - tämä seminaarikin on osa sitä.

Erityisenä syynä tulevaisuuden selvittelylle on myös Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan työskentely. Meiltäkin edellytetään päteviä näkemyksiä oman toimialamme tulevaisuuskysymyksistä.

Tämän tilaisuuden tavoitteena on tarkastella muutamaa ajankohtaista, tärkeää asiaa; pohtia niiden merkitystä ja toivottavasti myös avata uusia näkökulmia.

Miksi sitten juuri ohjelmaan merkityt aiheet?

Valtion rooli on liikenne- ja viestintäministeriön sektorilla on vahvasti muuttunut viimeisten kymmenen vuoden aikana ja muuttuu jatkuvasti. Useita aiemmin selvästi viranomaistehtäviksi tai yhteiskunnan vastuulla oleviksi palveluiksi katsottuja tehtäviä hoitavat nykyisin yksityiset palvelujen tuottajat valtion vastatessa palvelujen saatavuudesta. Valtion virastomuotoisista organisaatioista ja budjet-tisidonnaisesta liiketoiminnasta on muodostettu liikelaitoksia ja osakeyhtiöitä. Tietotekniikka tunkeutuu kaikkiin liikennemuotoihin ja muuttaa niitä.

Maailman nopeasti muuttuessa valtion oltava toisaalta oltava selkeiden pelisääntöjen luoja ja toisaalta sille näyttää pysyvästi jäävän melkoista vastuuta myös palvelujen tuottamisessa. Miten julkinen sektori pystyy vastuunsa kantamaan?

Suomen eri alueet ovat kehittyneet kovin eri tahtiin viime vuosina. Varsinkin talouskasvun vetureina olevan informaatioteknologian työpaikat ovat keskittyneet muutamaan keskukseen ja nuori väki on muuttanut maaseudulta ja pienemmistä kaupungeista elämään, opiskelemaan ja työskentelemään kasvukeskuksiin. Jatkuuko näin, onko kehitys väistämätöntä? Tuhlataanko tällä tavoin voimavaroja, joita tarvittaisiin, jotta Suomi menestyisi kansainvälisessä kilpailussa? Onko kehitykselle realistista vaihtoehtoa?

Aluepolitiikka on jatkuvasti vahvasti esillä ja myös meidän on syytä seurata onko jotain sellaista tapahtumassa, joka meidänkin tulisi ottaa huomioon.

Nuoret ovat tulevaisuuden tekijöitä. Siksi on tärkeää kuulla ja ymmärtää, miten nuoret elävät ja tahtovat elää, mitkä arvot määrittävät elämän valintoja. Yhtä ja yhtenäistä arvomaailmaa ei tietenkään ole, tänään kuulemme ehkä hyvinkin erilaisista nuorison elämisen ja kokemisen tavoista.

Tämän tilaisuuden aiheet ovat ajankohtaisia ja myös liikenteen kannalta olennaisia.

Hyvät kuulijat!

Tulevaisuusseminaareja on järjestetty jo kymmenen vuoden ajan, aluksi Tiehallinnossa ja nyt toista kertaa yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Tämän tilaisuuden nimi, liikennealan tulevaisuustuuletus, kertoo sen, mitä tältä tavoittelemme. Täällä ei ole tarkoitus kertoa, mitä ministeriö tai sen hallinnonala aikovat tehdä tai miten me näemme tulevaisuuden. Nyt odotetaan uusia ajatuksia, näkemyksiä, yhteistä pohdintaa ja ajatuksille uusia virikkeitä!

Terho Pursiainen

Julkinen sektori ja maailman murros¹

Maailmantalous kasvaa yhteen

Globaalistumiselle ei ole vielä keksitty oikein hyvää vastinetta. Minä puhun yleensä talouden maailmallistumisesta. Siitä ei aiheutune sekaannusta, koska harva kai nykyään enää tunteekaan tämän sanan vanhaa merkitystä uskonnollisessa kielessä². Talouden maailmallistumisen julkiselle taloudelle luomat ongelmat ovat keskustelusta tutut. Raha liikkuu esteettä maailmalla ja etsii parasta mahdollista tuottoa. Se kilpailuttaa kansantalouksia. Liikkeellä olevan rahan määrä on suunnaton. Sen tähden suurimmatkin kansantaloudet joutuvat vastaamaan sen vaatimuksiin. Hektiset finanssimarkkinat kaventavat kansantalouksien liikkumavaraa ja rajoittavat poliittisten päättäjiä vapautta.

Julkinen talous muodostuu aseeksi valtioiden kilpaillessa keskenään taloudellisen toiminnan sijoittumisesta alueilleen. On tosin mahdollista esittää kaksi päinvastaista argumenttia tästä asiasta.

Toisaalta voidaan väittää, että omistajaintressin kärjistymisen on johtamassa siihen, että yritykset hakeutuvat toimimaan sinne, missä omistajan taloudelliset edut ovat suurimmat. Yksi tärkeimpiä asioita, mikä vaikuttaa omistajan etuihin, on verotus. On olemassa suuria paineita vähentää yrityksiin kohdistuvaa verotusta kaikkialla maailmassa. Kun julkisen talouden taloudellinen perusta on verokertymässä, julkisen talouden tulevaisuus on siis vaarassa.

Toisaalta voidaan väittää, että kilpaillessaan yritysten toiminnan sijoittumisesta valtiot voivat vedota tarjoamiinsa sosiaaliturvaan, koulutuspalveluihin ja moniin muihin sellaisiin tärkeisiin etuihin, joita luodaan hyvinvointijärjestelmässä verokertymän turvin. Veroasteen korkeus ei sellaisenaan siis olekaan yrityksiä maasta pois työntävä voima; ratkaisevaa on se, miten hyvän suhteellisen katteen verovaroja kustannetut palvelut antavat maksettaville veroille.³

Talouden maailmallistumisesta keskustellaan usein tietyn sanoiksi lausumattoman teorian pohjalta. Tämän teorian mukaan maailmantalouden kehitys on sisäsyntyinen prosessi, jonka vauhtiin ja suuntaan ei voitaisi vaikuttaa tietoisin poliittisin valinnoin. Tämä lienee perusteeton uskomus. Poliittiset tahot, yritykset ja muut tärkeät toimijatahot ovat päättäneet globaalistumisprosessin ehdoista, vauhdista ja suunnasta tähänkin asti ja niin ne tulevat jatkossakin tekemään (Held & alii). Vaihtoehdottomuusretoriikka, jolla maailmantalouden kehityksestä

¹ Luennon perustana oleva aineisto. © Terho Pursiainen ja Quoniam Oy 2002. Siteerattaessa lähde mainittava. Palaute osoitteeseen <mailto:terho.pursiainen@kolumbus.fi>.

² Merkitys oli suunnilleen ”sydämen luopuminen Jumalasta” – ainakaan WORD-ohjelman sanakirja ei tunne koko termiä.

puhutaan, kätkee näkyvistä ideologian, jonka pohjalta maailman kehitystä johdetaan, ja on taivuttelukeino, jolla väestöt saadaan hyväksymään kehitys. Talouden maailmallistuminen ei vaadi julkisen sektorin kaventamista ja aina vain uusien voimavarojen siirtämistä markkinasektorille, vaan sitä vaatii maailman päättäjiä hallitseva poliittinen ja taloudellinen ideologia, se, miten he haluavat taloutta maailmallistaa.

Jos viimeksi mainittu väite on oikeassa, talouden maailmallistumisen vauhti, suunta ja ehdot ovat poliittisia valintoja. Jos tahdomme suosia verottamista ja verokertymälle rakennettua julkista sektoria, tehtävämme on kahdenlainen: ideologian läpivalaiseminen ja kritiikki ensinnäkin, toiseksi poliittinen kamppailu kehityksen haluttavamman ohjaamisen puolesta.

Muutamit puheenvuorot siitä, kuinka maailma on reagoinut viime vuoden syyskuun tragediaan USA:ssa, antavat aiheen vahvasti tähdentää sitä, ettei ihmiskunta vielä ole valinnut tulevaisuuttaan. Globalistumiselle oli tyypillistä USA:n ylivertainen asema prosessissa. USA:n ja muun maailman poliittiset, taloudelliset ja ideologiset suhteet voivat kehittyä tästä lähtien moneen suuntaan. Tuoreessa Elinkeinoelämän valtuuskunnan julkaisussa *Maailmanpolitiikan muutos ja Suomi. Arvio syksyn 2001 terrori-iskujen vaikutuksista* Pekka Visuri luonnehtii globalistumiskeskustelun keskeisyyttä tyypillisenä viime vuosikymmenen ilmiönä: nyt ovat tähdellisempiä toiset keskustelun teemat.

Julkisen sektorin eettinen perusta

Maailmanprosessi ei siis ole vastustamaton luonnonvoima, johon poliitikot, elinkeinoelämän päättäjät ja muut tahot, kuten esimerkiksi kansalaisliikkeet eivät voisi vaikuttaa. Kuinka paljon toiminnasta tapahtuu tulevaisuudessa yksityisellä ja kuinka paljon julkisella sektorilla on edelleen perimmältään poliittisesti valittavissa.

Julkisen sektorin roolista ja tulevaisuudesta voidaan keskustella monella tavalla. Paljonhan siitä puhutaan talouden retoriikalla. Keskustellaan siitä, millä tavalla palvelukset tuotetaan taloudellisesti rationaalisimmin, esimerkiksi huokeimmin kustannuksin. Omasta näkökulmastani katsoen paljon tärkeämpi argumentti on eettinen argumentti kuin tämä taloudellinen argumentti. Julkisen sektorin eettinen perustelu vaatii hyvinvointiyhteiskunnan implisiittisen, toisin sanoen useimmiten sanoiksi pukematta jäävän ydinideologian johtamista.

Lähtökohtana on markkinataloutteen kohdistettu moraalinen kritiikki. Markkinataloutta on väitetty epäoikeudenmukaiseksi eli moraalittomaksi järjestelmäksi kahdesta tärkeästä syystä. Ensinnäkin on väitetty, että markkinat luovat tulo- ja varallisuuseroja eli aiheuttavat sosiaalista ja taloudellista eriarvoisuutta. Tämä on traditionaalista kritiikkiä. Toisaalta väitetään, että markkinat eivät sisällä mekanismeja, jotka estäisivät väestöä yhdessä kukoistamasta yhteisen tulevaisuutensa (ja tulevien sukupolvienkin) kustannuksella. Tämä kritiikki on tyypillisempää nykyisin kuin ennen.

Markkinatalouden puolustajien on ollut moraalisesti oikeutettava markkinatalous tätä kritiikkiä vastaan. Perusta, jolla markkinatalous on oikeutettu, on (viimeis-

tään Adam Smithistä lähtien) ollut näkymättömän käden argumentti. Sen mukaan kollektiivisen toiminnan logiikka pitää huolen siitä, että markkinat toimivat oikeudenmukaisesti. Vapailla markkinoilla kukaan ei voi menestyä toimimatta tavalla, joka on kaikkien toisten etujen mukaista. On kuin markkinoilla toimisi kaitselemus, näkymätön käsi, joka pakottaa itsekkäät ihmisten vastoin omaa tahtoaan toistensa palvijoiksi. Markkinat ovat siis keskinäisen osakkuuden järjestelmä, jossa jokainen, joka menestyy, menestyy paitsi omaksi myös kaikkien toisten hyväksi. Koska vähempiosaisten tulevaisuus on näin riippuvainen hyväosaisten kukoistamisesta, markkinoiden vapauden rajoittaminen tapahtuisi myös vähempiosaisten kustannuksella ja olisi siten moraalitonta.

Argumentti, joka oikeuttaa vapaan markkinatalouden moraalisesti, on kuitenkin virheellinen. Kollektiivisen toiminnan logiikan erittelemisen (Mancur Olson) ja markkinataloudesta käytettävissä oleva historiallinen kokemus osoittavat, etteivät markkinat oikeasti ole keskinäisen osakkuuden järjestelmä. Markkinat eivät näkymättömän käden argumentin väittämällä tavalla sulje sosiaaliseen ja taloudelliseen kohtalonyhteyteen ketään, jolla on vain mitätön omintakeinen panos markkinoille tuotavana tai ei ole panosta ollenkaan. Näkymättömän käden argumentti ei edes väitä ratkaisevansa yhteisen tulevaisuuden tuhoksi kukoistamisen ongelmaa.

Sosiaalinen ja taloudellinen kohtalonyhteys on luotava poliittisin valinnoin. Keskinäisen osakkuuden talous on rakennettava tietoisesti. Se syntyy, kun kaikkia kannustetaan kukoistamaan omien kykyjensä ja avujensa (ja onnensakin) varassa (markkinat), kun kaikkien ponnistusten tuloksia verottamalla kootaan solidaarisuuden varanto ja tämä varanto jaetaan kansalaisille tulonsiirtoina ja palveluina. Tämä on hyvinvointivaltion ydinideologia. Mitä täydellisemmin keskinäisen osakkuuden kolme järjestelyä toimivat, sitä täydellisemmin talous on keskinäisen osakkuuden talous. Ihanne on saavutettu, kun markkinat ovat vapaimmillaan, verotus on optimaalista (verokertymä on maksimissaan) ja solidaarisuuden valinta jaetaan kaikille tasaan. Silloin jokainen on käsitteen kirjaimellisessa merkityksessä jokaisen toisen kykyjen, avujen ja onnen yhtä suuri osakas.

Julkisen sektorin perimmäinen oikeutus ei ole taloudellisessa rationaalisuudessa vaan moraalissa. Markkinoiden luomat taloudelliset ja sosiaaliset erot eivät ole moraalisesti hyväksyttävissä muualla kuin vain keskinäisen osakkuuden taloudessa. Täydellisesti ne ovat hyväksyttävissä vain äsken kuvaamassani ihannejärjestelmässä.

Talouden maailmallistumisen perusongelmana on ollut se, ettei ole olemassa hyvinvointimaailmaa. Vapailla maailmanmarkkinoilla on voinut menestyä ja kukoistaa toisista piittaamatta ja jopa toisten kustannuksella. Itse asiassa on väitetty maailman finanssipiirien keskinäistä kilpailu tyypillisesti nollasummapeliksi, jossa jokainen joka menestyy, menestyy nimenomaan toisten kustannuksella. Tällainen järjestelmä on keskinäisen osakkuuden järjestelmän käsitteellinen vastakohta. Se ei ole vain moraalista oikeutusta vailla, vaan se on selvästikin moraalisesti tuomittava järjestelmä.

Talouden maailmallistumisen ehdot, vauhti ja suunta ovat valittavissamme. Valintaa rajoittaa kestävä kehityksen periaate. Kestämätön kehitys on kirjaimelli-

sesti tulkittuna mahdotonta kehitystä. Kestävän kehityksen maailman rakentaminen on mahdollisen maailman luomista. Vapaat markkinat, joilta puuttuu moraalinen oikeutus, ovat kestäväntöntä kehitystä: ne luovat pitkän päälle maailmaan voimat, jotka vaativat markkinoiden vapauden peruuttamista ja voimat, joilla ei ole estoja hävittää maailmanmarkkinoilla menestyneiden kukoistusta. Kestävä kehitys vaatii maailmanlaajuisista keskinäistä osakkuutta.

Riippumattakin siitä, kuinka rationaalista on pitää yllä julkista sektoria eri aloilla, markkinatalous on moraalisesti välttämätöntä oikeuttaa keskinäisen osakkuuden rakenteilla, jotka luovat verokertymän julkisen sektorin taloudelliseksi perustaksi. Raha ei kuitenkaan ole vapaasti haaskattavissa. Täyteläinen keskinäinen osakkuus edellyttää sitä, että solidaarisuuden varanto käytetään tavalla, joka todellisesti hyödyttää jokaista mahdollisimman paljon. Esimerkiksi sotien käyminen varannon turvin poliitikkojen egon paisuttamiseksi hävittäisi moraalisen oikeutuksen. Taloudellinen tehokkuus esittää omia vaatimuksiaan: solidaarisuuden varantoa on käytettävä voimavaroja haaskaamatta.

Keskinäisen osakkuuden teoreettinen periaate ei kuitenkaan kerro yksityiskohtaisesti, millainen julkinen sektori solidaarisuuden varannolla on rakennettava. Poliittikka ei ole johdettavissa etiikasta. Etiikka vain asettaa rajoja poliittisille valinnoille. Keskinäisen osakkuuden yhteiskunnan rakentaminen on poliittinen tehtävä, jossa tarvitaan ihanteita, visioita, luovuutta.

Julkinen sektori ja yhteiskunnallinen vastuu

Minua on pyydetty kommentoimaan alustuksessani myös julkisen sektorin yhteiskunnallista vastuuta.

Yksityisen sektorin yhteiskunnallisen vastuun perustelu nojaa luottamusvapauden käsitteeseen. Toisin kuin komentojärjestelmissä liberaaleissa järjestelmissä ei uskota, että yhteiskunnassa millään taholla olisi sillä tavalla etuoikeutettu näkökulma asioihin, että sen päättäessä kaikista mahdollisista asioista kokonaisuus tulisi parhaiten hoidetuksi. Liberaalissa järjestelmässä uskotaan, että kun kukin hoitaa tehtäviään omasta ahtaasta näkökulmastaan parhaalla mahdollisella tavalla, kokonaisuus tulee parhaiten hoidetuksi. Tähän luottamuksensa perusteella yhteiskunta antaa suuren vapauden yksilöille (markkinat), ammanteille, järjestöille, yrityksille ja muille toimijatahoille. Koska vapaus perustuu luottamukseen, se on ehdonalaista vapautta. Jos vapautta käytetään väärin tai järjestelmä ei toimi niin kuin liberalismassa uskotaan, vapautta käydään ennen pitkää peruuttamaan. Esimerkiksi yritysten yhteiskuntavastuu on sitä, että ne käyttäytyvät niin, ettei luottamus horju. Se edellyttää itsekuria taloudellisen tuloksen tavoittelussa, vaikeasti saavutettavan ihanteen tasolla jopa ryhmäkuria (kuten ammattien etiikassa).

Julkisen sektorin yhteiskunnalliseen vastuuseen tätä ajatusta ei voi mekaanisesti soveltaa. Yhteiskunnallinen vastuuhan tarkoittaa vastuuta yhteiskunnalle, ja julkinen sektori on suoranaisesti yhteiskunnan oma funktio.

Soveltuvien osien argumentti on kuitenkin pätevä. Julkisellakaan sektorilla liberaali ei usko siihen, että olisi olemassa jokin erehtymätön näkökulma. On tärkeää, että jokaisella asialla on hoitajansa, joka paneutuu asiaan antaumuksellisesti. Julkinen

toiminta on organisoitu piireiksi, joilla toimijat omiin tavoitteisiinsa sitoutuen ajavat asioitaan rajoitetusta näkökulmasta. Filosofin Michael Walzer selittää tätä niin, että yhteiskunnassa on erilaisia oikeudenmukaisuuden piirejä, joissa kullakin on erilainen oikeudenmukaisuuskäsityksensä riippuen siitä, millaisten asioiden kanssa siellä ollaan tekemisissä. Markkinoilla oikeudenmukaisuus on puolueettomuutta eli ketään ei suosita eikä syrjitä toisten kustannuksella, kunnan sosiaalitoimissa puolueellisuutta, ahdingossa olevien auttamista ja tasa-arvon rakentamista. Julkinen sektori sisältää lukuisia olennaisesti erilaisia oikeudenmukaisuuden piirejä. Tässä mielessä se muistuttaa markkinoita, jossa myös monet tahot ajavat erilaisia etujaan keskenään kilpailen.

Julkisten organisaatioiden yhteiskunnallista vastuuta voidaan siis kuvata samoin sanoin kuin yksityistenkin. Yhteiskunnallinen vastuu on itsekuria ja ihanteen tasolla myös ryhmäkuria, jolla rajoitetaan omalla vastuulla olevien intressien toteuttamista niin, ettei sitä luottamusta, jolle toimijan vapaus nojaa, vahingoiteta. Yhteiskunta olemme viime kädessä me kaikki, ja julkisen sektorin yhteiskunnallisen vastuun piiriin kuuluvat kaikki ne asiat, jotka voivat lisätä tai vähentää meidän julkiseen toimijatahoon kohdistamaa luottamusta.

Yritysetiikan kirjallisuudessa pannaan useasti vastakkain osakkaiden (*shareholders*) ja sidosryhmien (*stakeholders*) edut. Ongelmana on se, että huomioon otettavia sidosryhmiä (niiden tahojen, joiden intresseihin yrityksen valinnat vaikuttavat) on vaikeaa rajata, koska kaikki vaikuttaa kaikkeen. Niin on ehkä hyvä ajatellakin. Niin yksityisen kuin julkisenkin toimijatahon yhteiskunnallinen vastuu on eriteltävissä tahon vastuuksi jokaiselle kansalaiselle erikseen. Vastuu ei kuitenkaan ole tasapaksua. Valinnasta kannetaan vastuuta eniten siihen suuntaan, missä valinnan seuraukset kipeimmin sattuvat.

Kirjoittajan yhteystiedot:

Terho Pursiainen
Puhelimet 09-766676 ja 0400-685948
Osoite Muorinpolku 2, 04400 Järvenpää
Sähköpostiosoite: terho.pursiainen@kolumbus.fi
Quoniam Oy:n yhteystiedot ovat samat.

*Erikoistutkija Janne Antikainen
SM/AHO/AKO*

Kilpailukykyinen aluerakenne

Tiivistelmä

Aluerakenteen nykyrakennetta on kuvattu kaupunkiverkkotutkimuksissa. Suomen kansallinen kaupunkiverkko on rakenteeltaan suhteellisen vahva ja tasapainoinen. Muutokset kaupunkiverkossa ovat hitaita, mutta muutoksen suunta on silti selvä: suurten keskusten painoarvo kasvoi 90-luvulla edelleen ja pienemmistä seuduista ainoastaan muutamat erikoistapaukset pärjäsivät kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa. Kansallisessa ja EU:n aluepolitiikassa on tulossa suuria muutoksia vuoden 2006 jälkeen, joten 2002-2006 aikana on rakennettava se kilpailukyky, johon kaupunkiseutujen kehitys omillaan voi nojata.

Kullakin kaupunkiseudulla on potentiaalia menestykseen ja kukin kaupunkiseutu operoi omissa globaaleissa verkostoissaan alueen erikoisosaamisen kautta. Tämän päivän alueellisessa kehittämisessä edellytyksenä alueen menestymiselle on osaaminen ja erikoistuminen. Kansallisessa kaupunkiverkon rakentumisessa ei voi olla epärealistisen optimistinen – kaikki suomalaiset kaupunkiseudut eivät voi olla kasvukeskuksia.

Tärkein kysymys kuuluu missä tapahtuu uusi kasvu, joka ohjaa myös alueellisen kehityksen suuntaa tulevana vuosikymmenenä? Alueellisen kehittymisen ehto tuskin muuttuu, osaaminen on vastaisuudessakin keskeinen tekijä niin alueellisen talouden kuin työllisyydenkin kasvussa. Mutta osaaminen ei ole ainoastaan korkeaa teknistä tietoa ja taitoa, vaan se tarkoittaa myös sosiaalista ja kulttuurista osaamista ja sitä ilmenee paljon monimuotoisemmin niin tuotteissa kuin tuotantoprosesseissakin.

Tulevan vuosikymmenien alueellista kehitystä on erittäin vaikea ennakoida. Suomessa muuttoliike on velloneut valtavalla intensiteetillä ja sitten tasaantunut nopeasti. 90-luvun lopulla on jälleen pyyhkäissyt vahva muuttoaalto.

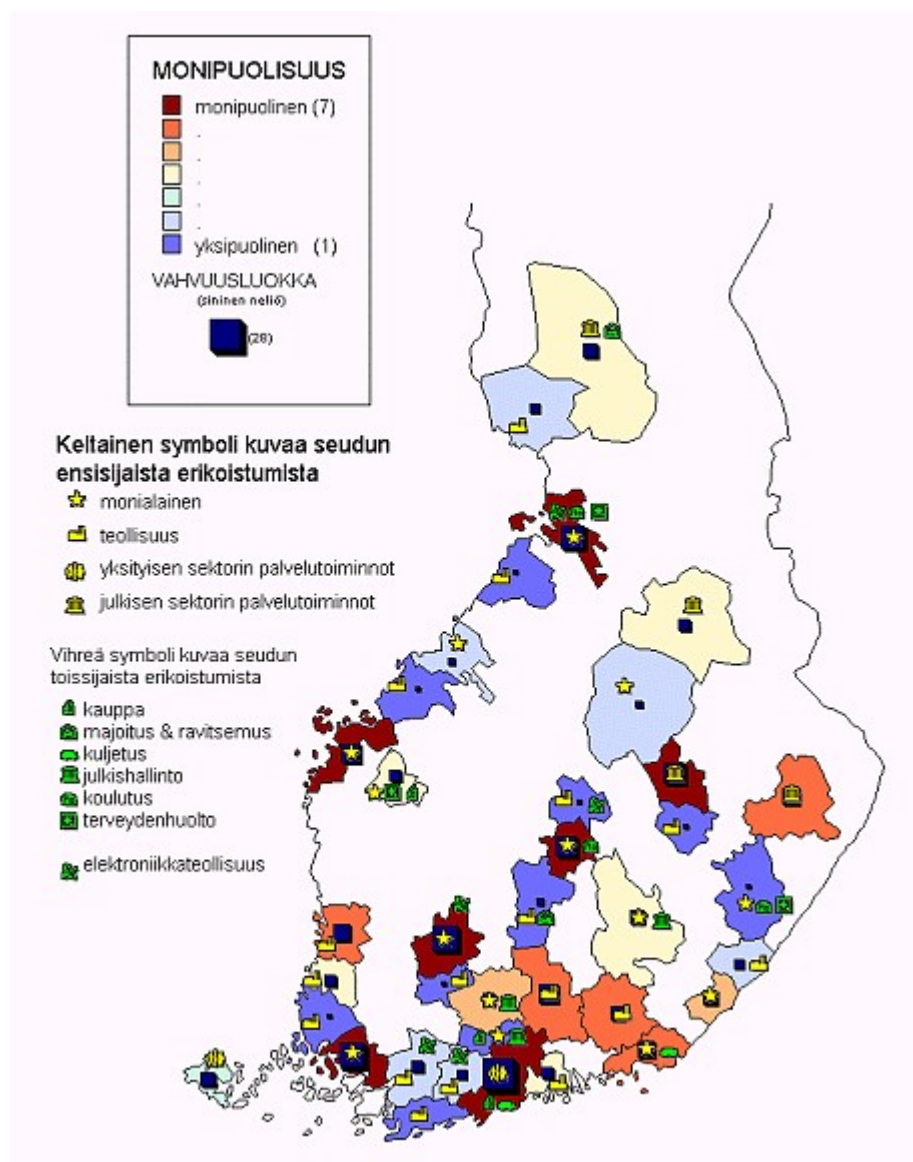
Monikeskuksisuus on käsite, joka tulee seuraavan vuosikymmenen aikana olemaan yksi avainsanoista alueellisessa kehittämisessä. Käsite voidaan karkeasti purkaa kolmelle alueelle: globaali, kansallinen ja paikallinen. Helsinginkään asema tässä globaalissa/eurooppalaisessa ”sarjassa” ei ole automaattinen. Tulevaisuudessa kaupunkiseutujen asema kansainvälisissä kaupunkiverkoissa heijastuu yhä suuremmin koko kansakunnan asemaan sekä Euroopassa että maailmanlaajuisesti.

Kansallisella tasolla voidaan väittää, että vahvan osaamisen keskuksia on tällä hetkellä korkeintaan kymmenkunta, joista Tampere, Turku ja Oulu ovat verraten vahvoja. Jyväskylä, Vaasa, Kuopio, Joensuu, Lappeenranta ovat vahvistuvia yliopistokaupunkiseutuja. Myös ilman yliopistoa voidaan menestyä: Lahti ja Pori

ovat vahvoja kaupunkiseutuja, vaikka niillä ei sijaitse omaa yliopistoa. Pienemässä mittakaavassa esimerkiksi Seinäjoki on ennakkoluulottomasti panostanut osaamisperusteiseen kehittämiseen. Tulevaisuudessa vahvoja/vahvahkoja keskuksia lienee 10-20. Vahvojen aluekeskuksien maakunnallinen rooli on vahvistumassa, sillä kunkin maakunnan menestys riippui jo nyt paljolti sen vahvimman aluekeskuksen kilpailukyvyistä.

Kansallisen kaupunkiverkon rakenne vuosituhaten vaihteessa

Kaupunkiverkkotutkimus 2001:ssä (Kuva 1) on tehty kuvaus kansallisen kaupunkiverkon rakenteeseen. Kaupunkiseudut on asetoitu kansalliseen rakenteeseen niiden vahvuusluokan eli koon, keskusmerkityksen ja toiminnallisen erikoistumisen mukaan. Lisäksi on analysoitu kaupunkiseutujen osaamisperustaa, kulttuuripalveluja ja kansainvälistymistä tilastollisten muuttujien avulla.



Kuva 1. Kansallinen kaupunkiverkko

Suomalaisen kaupunkiverkon rakenne kuvastaa edelleen vahvasti 1960-80-luvuilla rakentunutta kaupunkijärjestelmää. Suomessa on kattava kaupunkiseutujen verkosto. Muutokset kaupunkiverkossa ovat hitaita, mutta muutoksen suunta on silti selvä: suurten keskusten painoarvo kasvoi 90-luvulla edelleen ja pienemmistä seuduista ainoastaan muutamat erikoistapaukset pärjäivät kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa. Nyt näkyvät hitaat muutokset indikoivat sitä muutosta, johon Suomen kaupunkiverkko joutuu vuoden 2006 jälkeen. Tällöin EU:n rakennerahastojen tuet suurilta osin tulevat ohjautumaan uusiin jäsenmaihiin. Suomalaisten kaupunkiseutujen kannalta tämä tarkoittaa, että vuosien 2001-2006 aikana on rakennettava se kilpailukyky, johon kaupunkiseutujen kehitys omillaan voi nojata. Rakennerahastojen tuen suuntautuessa pääosin EU:n uusiin jäsenmaihiin ohenee suojapuskuri globaalien taloudellisten muutosvoimien ja kaupunkiseutujen kehitysedellytysten välillä entisestään.

1990-luvun lopun nousukaudella muutto on suuntautunut kasvukeskuksiin sekä kaupunki-seutujen ulkopuolelta että pienemmiltä ja keskisuurilta kaupunkiseuduilta. Kansallisen kaupunkiverkon kannalta tällainen kehitys on uhkatekijä. Suomalaisten kasvukeskusten menestys on pitkälti ollut riippuvaista yhden menestyneen sektorin kasvusta. Uudet informaatio-teknologian työpaikat ja suurten työmarkkinoiden tarjoamat mahdollisuudet myös muilla sektoreilla ovat houkutteleet osaavaa väestöä muutamaankeskukseen. Osaamisperusteisen aluekehityksen tärkein raaka-aine – osaajat – ovat muuttoliikkeen myötä katoamassa pienten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ulottumattomiin.

Kullakin kaupunkiseudulla on potentiaalia menestykseen ja kukin kaupunkiseutu operoi omissa globaaleissa verkostoissaan alueen erikoisosaamisen kautta. Kansallisen kaupunkiverkon kannalta on oleellista tukea ja eriyttää edelleen kaupunkipolitiikkaa seutujen erityispiirteiden mukaan. Toisaalta kansallisessa kaupunkiverkon rakentumisessa ei voi olla epärealistisen optimistinen – kaikki suomalaiset kaupunkiseudut eivät voi olla kasvukeskuksia.

Kaupunkiseutujen rooli ja painoarvo kansallisessa kehittämisessä on vahvistunut siirryttäessä osaamisperusteiseen aluekehityksen vaiheeseen. Erityisen merkittäviksi ovat nousseet suuret ja monipuoliset yliopisto-seudut, jotka myös tarjoavat riittävän houkuttelevan ja monipuolisen elinympäristön. Suomalaisessa kaupunkijärjestelmässä ainoastaan muutamalla kaupunkiseudulla on erittäin vahva osaamisperusta.

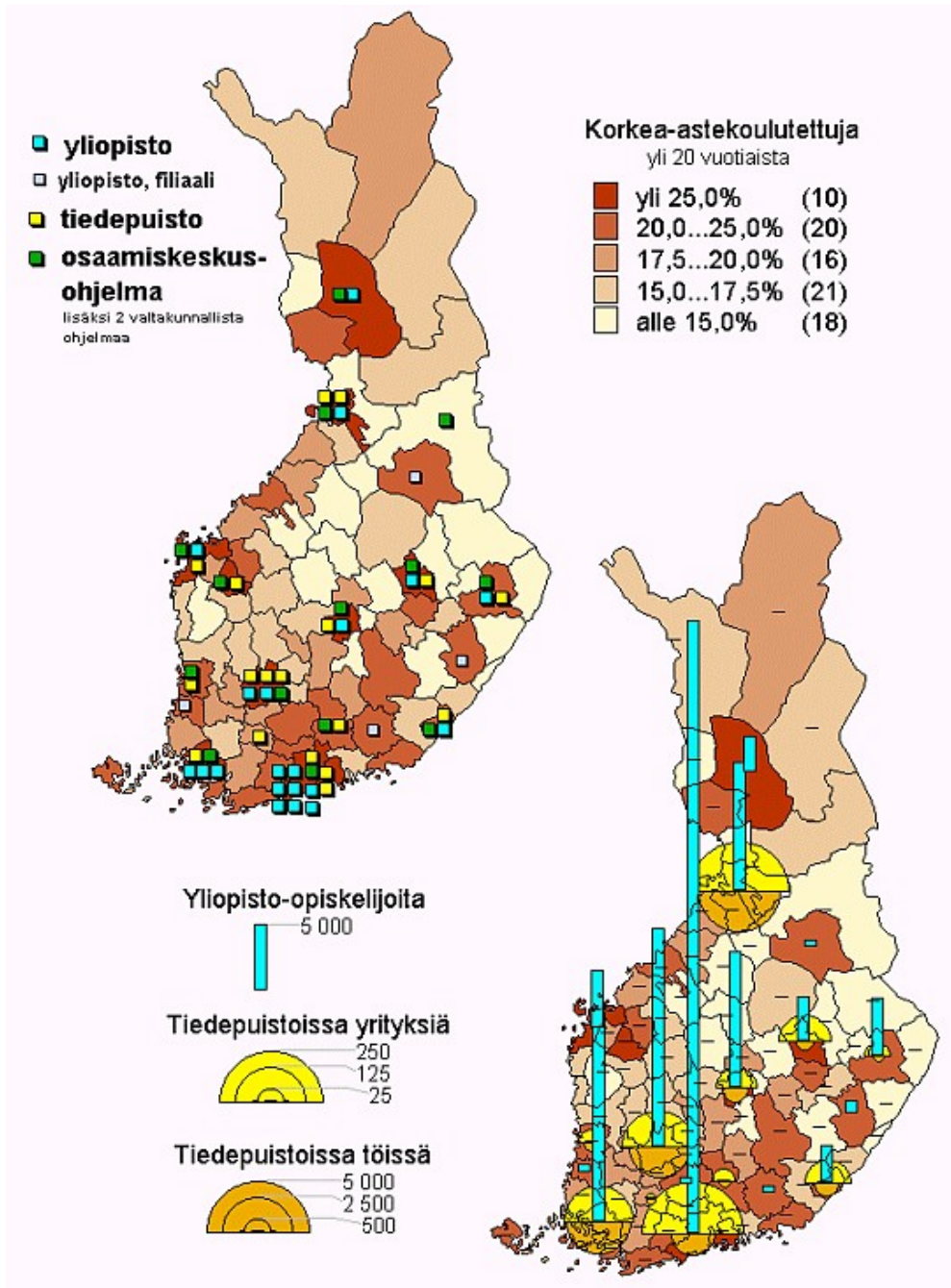
Osaamisperusteisessa aluekehityksessä moottoreina eivät siis ole enää niinkään jotkut suuret teollisuus- tai palveluyksiköt, vaan monipuoliset osaamisen, tuottajapalveluiden ja vallankäytön keskuksat. Vaikka jo 1980-luvun kehityskulussa olikin keskeistä yliopisto- ym. tietointensiivisten instituutioiden merkitys alueellisen kehityksen moottoreina, niin se oli vielä pitkälti julkisen sektorin panostusten varassa. Kehittynyt (ja glokaali) tietoteollinen yhteiskuntamuoto edellyttää kuitenkin ns. joustavan tuotannon kaupunkiseutuja, jotka ovat ”oppivia” alueita ja joilla on hyvä, korkeaan osaamiseen perustuva asema kansainvälistyvässä taloudessa. Tämän päivän alueellisessa kehittämisessä edellytyksenä alueen menestymiselle on osaaminen ja erikoistuminen.

Tärkein kysymys kuuluu missä tapahtuu uusi kasvu, joka ohjaa myös alueellisen kehityksen suuntaa tulevana vuosikymmenenä? Alueellisen kehittymisen ehto tuskin muuttuu, osaaminen on vastaisuudessakin keskeinen tekijä niin alueellisen talouden kuin työllisyydenkin kasvussa. Mutta osaaminen ei ole ainoastaan korkeaa teknistä tietoa ja taitoa, vaan se tarkoittaa myös sosiaalista ja kulttuurista osaamista ja sitä ilmenee paljon monimuotoisemmin niin tuotteissa kuin tuotantoprosesseissakin. Menestyvistä alueista puhutaankin yhä useammin ”oppivina alueina”. Puhutaan myös ”organisointikapasiteetista”, jolla tarkoitetaan kaupunkiseudun keskeisten toimijoiden kykyä vastata yhteistyössä alueen kehityksen kannalta kriittisiin kehityshaasteisiin.

Perinteisesti vahvimmat positiiviset spekulatiot liittyvät bioteknologiaan ja viime aikoina ikääntyvän väestön palveluihin (ns. wellness-technology). Mutta mikäli näiden alojen potentiaali todella aktivoituu, ei alueellisen kehittymisen trendi tule juurikaan muuttumaan. Samat seudut, jotka ovat panostaneet elektroniikkateollisuuteen ovat vahvoja myös bioteknologiassa ja monet myös wellness-tekniologiassa. Nämä ovat myös osaamisaloja, jotka vaativat vahvaa infrastruktuuripanostusta kasvaakseen. Merkittävin poikkeus tähän olisi Turku, joka on määrätietoisesti panostanut bioteknologian sektoriin samalla tavalla kuin Oulu panosti elektroniikkateollisuuteen 1980-luvulla. Myös heijastevaikutusten osalta IT-sektorin levittäytyminen oli huomattavasti helpompaa kuin mitä se olisi esim. bioteknologiassa. IT-kulttuurilla oli tietynlainen ”autotallikulttuuriperimä”, eli ohjelmoinnin aakkoset ja myöhemmin vaativampien tehtävien opettelu on tapahtunut kantapään kautta ”yhden miehen pajoissa” aluksi Commodoreilla ja myöhemmin omilla ja oppilaitosten koneilla. IT-sektorilla oli potentiaalia levitä laajalle. Bioteknologia puolestaan vaatii erikoistuneemman infrastruktuurin ja koulutuksen, ja näitä löytyy ainoastaan suurilta ja näihin osaamisaloihin erikoistuneilta yliopistoseuduilta.

Tasapainoisempi alueellinen kehitys vaatisi muiltakin kuin vahvoilta yliopistoseuduilta vielä rohkeampaa erikoistumista oman alueen osaamisen alaan. Kansallisen ja alueellisen kilpailukyvyn turvaamisen kannalta tulevaisuudessa korostuvat yhä enemmän myös kansainväliset yhteydet, joiden luomisessa ja ylläpitämisessä korkeakouluilla on keskeinen merkitys.

Tietointensiiviset instituutiot, yliopistot ja muut koulutus- ja kehittämissyksiköt ovat ratkaisevia nykyisessä tietoteollisessa kehityksessä (Kuva 2). Osaamisen Suomi on varsin keskittynyt, mutta potentiaalisten kehittyvien seutujen joukko on kuitenkin suurempi kuin mitä 90-luvun lopussa olleet 5+1 kasvukeskusta.



Kuva 2. Osaamisen Suomi.

Keskittykö vai hajautuuko aluerakenne?

Keskitty, koska

- keskittymisen edut taloudelliselle toiminnalle keskeinen sijoittumisen ehto osaaminen vaatii klustereita (alueellista keskittymistä). Taloudellinen toiminta sekä käyttää hyväksi että itse synnyttää keskittymisen etuja. Nykyiset ja tulevat klusterit koostuvat usein monikansallisista ja eri toimialoilla toimivista yrityksistä. Kaupunkiseutujen ja myös kansantalouden kannalta tärkeää on, minne klusterin ydintoiminnot - tutkimus- ja tuote-

kehitys, tuotesuunnittelu, vaativat valmistustehtävät ja pääkonttori-toiminnot - sijoittuvat.

- suurten kaupunkiseutujen elämänlaatu ja palvelut houkuttelevat (esim. osaajien sijoittuminen)
- työmarkkinat laajemmat (kahden työpaikan ongelma pienempi)

Voi vaikuttaa molempiin suuntiin:

- tulevaisuudessa tulleet vahvistumaan yksityisen sektorin toiminnot erityisesti vapaa-ajan ja henkisen hyvinvoinnin palvelutuotannossa ("turismi + vapaa-aika Suomi")

Hajautuu, koska

- julkisen sektorin sukupolvenvaihdos tasapainottaa hieman alueellista kehitystä
- tarinankerronnan merkitys kasvaa, jolloin esille nousevat marginaali ja periferia luovuuden lähteenä

Mitä tapahtuu seuraavan kymmenen vuoden aikana?

Alueellisen kehityksen eräänä keskeisenä mittarina toimii muuttoliike. Muutto liikkeen trendejä Suomessa sodan jälkeisenä aikana on hahmotettu liitteessä 1. Viesti on selkeä: tulevan kymmenen vuoden kehitystä on erittäin vaikea ennakoita. Suomessa muuttoliike on velloneut valtavalla intensiteetillä ja sitten taantunut nopeasti. 90-luvun lopulla on jälleen pyyhkäissyt vahva muuttoaalto. Kyseessä ei ole ollut ainoastaan maaltapako, vaan myös väestön häviämisestä pienemmiltä ja keskisuurilta teollisilta ja julkisen sektorin varaan rakentuneilta seuduilta.

Suomen kansallinen kaupunkiverkko on rakenteeltaan suhteellisen vahva ja tasapainoinen. Pidetäänkö tämä yllä vai ajetaan alas? Keskeinen pohdinnan kohde on verkostoitumisen vaikutukset kaupunkiseutujen tuotannontekijöiden liikkuvuuteen ja resurssien uudelleenjakautumiseen. Kehitys voi tapahtua epälineaarisesti, ja agglomeraatio- ja mittakaavaetujen, synergiatekijöiden sekä teknisen kehityksen seurauksena menestyvien alueiden kilpailuetu voi kasvaa kumulatiivisesti. On kuitenkin mahdollista, että tulevaisuuden ydinalueet eivät välttämättä ole territoriaalisesti kiinteitä kokonaisuuksia, vaan mahdollisesti toisistaan kaukanakin sijaitsevien alueiden verkostoja.

Tietoyhteiskuntaa ja sen menestystekijöitä tarkastelevissa tutkimuksissa on todettu, että valtion rooli on ollut keskeinen taloudellisen kasvun ja suomalaisen tietoyhteiskunnan rakentamisessa. Suomen valtio on täydentänyt markkinamekanismeja strategisilla tietoyhteiskuntalinjauksilla sekä pyrkinyt osallistuvaan yhteiskuntaan. Valtio on myös informaatioammattilaisten kouluttajana edistänyt teknologisen innovatiivisuuden edellytyksiä ja luonut siten suomalaisille yrityksille edellytykset globaalia kilpailua varten. Tulevaisuuden kehityksen kannalta oleellista on valtion rooli tulevan kehityksen turvaajana. Uusien kasvualojen tunnistaminen on äärimmäisen tärkeää ja ennakoinnin merkitys korostuu. Julkisen sektorin rooli on tällaisissa panostuksissa tärkeä, koska alueelliset voimavarat eivät välttämättä ole riittäviä osaamispuhjan kehittämiseen. Sektorirajojen ylittäminen on oltava lähtökohta osaamispuhrusteisessa kehittämässä. On kehitettävä

myös aloja ja seutuja, joiden tuotanto ei vielä tänä päivänä ole taloudellisesti kannattavaa, vaan niiden hyöty tulee aktualisoitumaan vasta kenties vuosikymmenten kuluttua. Kansallisessa rakenteessa tarvitaan toiminnallisesti eri tavalla orientoituneita elinvoimaisia seutuja, jotka toimisivat uuden kasvun areenoina. Valtio pyrkii jatkossa tukemaan alhaalta-ylös prosesseja osaamisen ja erikoistumisen esiin saamiseksi. Strategiset linkit kaupunkiseutujen välillä kasvavat, otaanko strategiassa huomioon kaupunkiseutujen profiilit? Tulisiko rakentaa "kasvulaboratorioita" eri puolille Suomea?

Monikeskuksisuus on käsite, joka tulee seuraavan vuosikymmenen aikana olemaan yksi avainsanoista alueellisessa kehittämisessä. Käsite voidaan karkeasti purkaa kolmelle aluetasolle: globaali, kansallinen ja paikallinen. Globaalilla tasolla on oleellista huomata, että eurooppalaiseen korkean osaamisen kaupunkiverkkoon lukeutuu suomalaisista kaupunkiseuduista ainoastaan Helsingin seutu. Helsinginkään asema tässä eurooppalaisessa "sarjassa" ei ole automaattinen, vaan pohjoismainen ja eurooppalainen keskittymistendenssi on viemässä yritysten avaintoimintoja suurempiin keskuksiin. Tulevaisuudessa kaupunkiseutujen asema kansainvälisissä kaupunkiverkoissa heijastuu yhä suuremmin koko kansakunnan asemaan sekä Euroopassa että maailmanlaajuisesti. Euroopan mittakaavassa koheesio paranee, mikäli Suomesta löytyy useampia kansainvälisiä osaavia kaupunkiseutuja.

Kansallisella tasolla voidaan väittää, että vahvan osaamisen keskuksia on tällä hetkellä korkeintaan kymmenkunta, joista Tampere, Turku ja Oulu ovat verraten vahvoja. Jyväskylä, Vaasa, Kuopio, Joensuu, Lappeenranta ovat vahvistuvia yliopistokaupunkiseutuja. Myös ilman yliopistoa voidaan menestyä: Lahti ja Pori ovat vahvoja kaupunkiseutuja, vaikka niillä ei sijaitse omaa yliopistoa. Pienemässä mittakaavassa esimerkiksi Seinäjoki on ennakkoluulottomasti panostanut osaamisperusteiseen kehittämiseen. Tulevaisuudessa vahvoja/vahvahoja keskuksia lienee 10-20. Kaupunkiseutujen menestyminen kaupunkien välisessä kilpailussa edellyttää osaamista, paikallisten vahvuuksien hyödyntämistä, erikoistumista ja elinvoimaista toimintaympäristöä. Vahvojen aluekeskuksien maakunnallinen rooli on vahvistumassa, sillä kunkin maakunnan menestys riippui jo nyt paljolti sen vahvimman aluekeskuksen kilpailukyvystä.

Paikallisella tasolla monikeskuksisuus viittaa useamman itsenäisen työssäkäyntikeskuksen muodostamaan kokonaisuuteen, jotka erikoistuvat eri toimintoihin. Suomalaiset kaupunkiseudut eivät toistaiseksi muodosta juurikaan aitoja monikeskuksisia seutuja, mutta 2013 on mahdollista, että tällainen kaupunkiseutu on muotoutunut laajentuvalla Helsingin seudulle. Paikallisella tasolla kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus vahvistuu entisestään. Tätä tukee maaseudun uusiutuva rooli erityisesti 'henkireikänä' kaupungistuvalla kansalla.

Kirjoittajan yhteystiedot:

Janne Antikainen, erikoistutkija
Sisäasiainministeriö, alueiden kehittämissyksikkö
Puh. (09) 160 44573
janne.antikainen@sm.intermin.fi

Liite 1.**Muuttoliike Suomessa 1952-2001**

Vaaka-akselilla vuodet: 1952-2001

Pystyakselilla seudut (seutukuntajako -99): Yläosassa kaupungit, alaosassa maaseutu.

Rivit 1-35 ovat kaupunkiseutuja, jotka järjestetty kaupunkiverkkotutkimuksen (Vartiainen & Antikainen 1998) typologian mukaisesti luokkiin 1-11: luokka 1A suurin ja monipuolisin (sekä 1B: 1A:n ala- ja lähiseudut), luokassa 11 yksipuoliset pienet kaupunkiseudut.


Luokka 12: maaseutumaiset seudut. Ensimmäiset seitsemän seutuja ovat hallinnollisesta rajanvedosta johtuen luokiteltu maaseutumaisiksi, mutta ovat vahvasti kaupunkiseutujen vaikutuspiirissä. Loput 43 ovat maaseutumaisia seutuja ryhmiteltyinä seutukuntanumeron perusteella (kulkee karkeasti ottaen etelästä pohjoiseen)


Soluissa esitetty seuduittain nettomuuttotase, eli tulomuutosta vähennetty lähtömuutto, sisältäen sekä maassamuuton että kansainvälisen muuttoliikkeen.

Arvot on esitetty promilleina (‰).

 = suuri positiivinen muuttotase ($\geq 15\%$)

 = positiivinen muuttotase ($\geq 5\%$ - 15%)

 = muuttotase ± 0 (-5% - 5%)

 = negatiivinen muuttotase ($\leq -5\%$ - -15%)

 = suuri negatiivinen muuttotase ($\leq -15\%$)

© Janne Antikainen

Lähde: Tilastokeskus

(Kuvasta saa paremmin käsityksen värillisenä, jollaisena se on nähtävissä lehden verkkoversiossa osoitteessa http://www.tiehallinto.fi/tn/tnpdf/tn_402.pdf)

*Suunnittelujohtaja Pekka Nikkilä,
Etelä-Savon maakuntaliitto*

Kommenttipuheenvuoro **Kilpailukykyinen aluerakenne**

Aluerakenteen kilpailukykyä on tarkasteltava koko valtakunnan kannalta. On otettava huomioon niin investointien aiheuttamat pääomakulut kuin käytöstä aiheutuvat kulutkin.

Esimerkiksi rakennemuutosten ja muuttoliikkeiden seurauksena osa vaivalla rakennetusta kansallisvarallisuudestamme jää tyhjiin asuntojen, koulujen yms muodossa käyttämättömäksi ja uutta rakennetaan sinne, missä sitä tunnutaan enemmän tarvittavan. Nämä menot luonnollisesti rasittavat kilpailukykyämme. On myös syytä muistaa, ettei tämä kehitys ole luonnonlaki, vaan seurausta ihmisten tekemistä päätöksistä.

Koska kilpailukykyisen aluerakenteen määrittely on täydellisen mahdoton urakka, otan tarkasteluun vain muutamia näkökohtia, joilla on vaikutusta tähän asiaan.

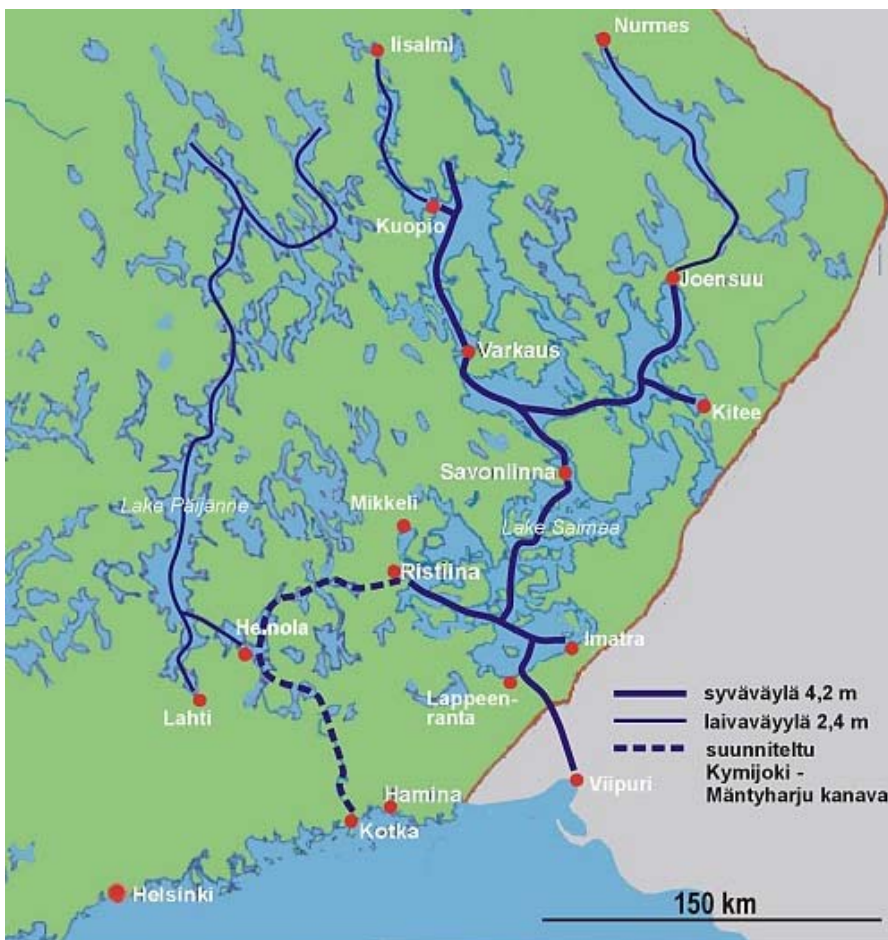
Ensimmäisenä silmäys aluerakenteen ja toisaalta Suomen metsävarojen ja puunjalostusteollisuuden keskinäiseen vuorovaikutukseen. Itä-Suomi on maamme parasta metsän kasvualuetta (Kuva 1). Siellä myös sijaitsee puuta käyttäviä todella suuria teollisuuslaitoksia, joiden tuotannosta huomattava osa menee vientiin.



Kuva 1: Itä-Suomen metsäklusterin alue

Alueen asukkaana tunnen huolta siitä, riittääkö kilpailukyky. Saksassa aletaan ensi vuonna periä kuorma-autoilta moottoriteillä tietullia, jonka suuruudeksi on arvioitu 0,15 euroa/km ja sitä maksavat kaikki yli 12 tonnia painavat kuorma-autot, niin kotimaiset kuin ulkomaisetkin. Tullin tarkoituksena on paitsi kerätä valtiolle rahaa liikenneväylien rakentamiseen, myös ohjata liikennettä pois teiltä niin rautateille kuin vesiteillekin. Toimenpiteet ovat linjassa EU:n valkoisessa kirjassa esitettyjen tavoitteiden kanssa. Onko vastaavia maksuja tulossa myös Suomeen? Jos on, niin Itä-Suomen teollisuuden kilpailukyvyn kannalta on elintärkeää, että halvinta, energiatehokkainta ja muutoinkin ympäristöystävällistä kuljetusmuotoa eli vesikuljetusta kehitetään.

Saimaalla ja pienemmässä mitassa myös Päijänteellä on hyvä vesitieverkko. Saimaalla on myös yhteys merelle. Ei kuitenkaan ympärivuotinen jäiden takia. Epävarmuutta aiheuttaa myös Saimaan kanava-alueen vuokrasopimuksen umpeutuminen vuonna 2013. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joissa edellytetään, että alueidenkäytön suunnittelussa turvataan vesiliikenteen yhteismahdollisuudet Saimaan vesistöstä Suomenlahteen. (Kuva 2) Ympäristöministeriö jätti Kymenlaakson seutukaavasta vahvistamatta Kymijoen kanavan. Nyt olemme tilanteessa, ettei meillä ole olemassa yhtään varmaa, valtioneuvoston edellyttämää vesitieyhteyttä merelle vuoden 2013 jälkeen.

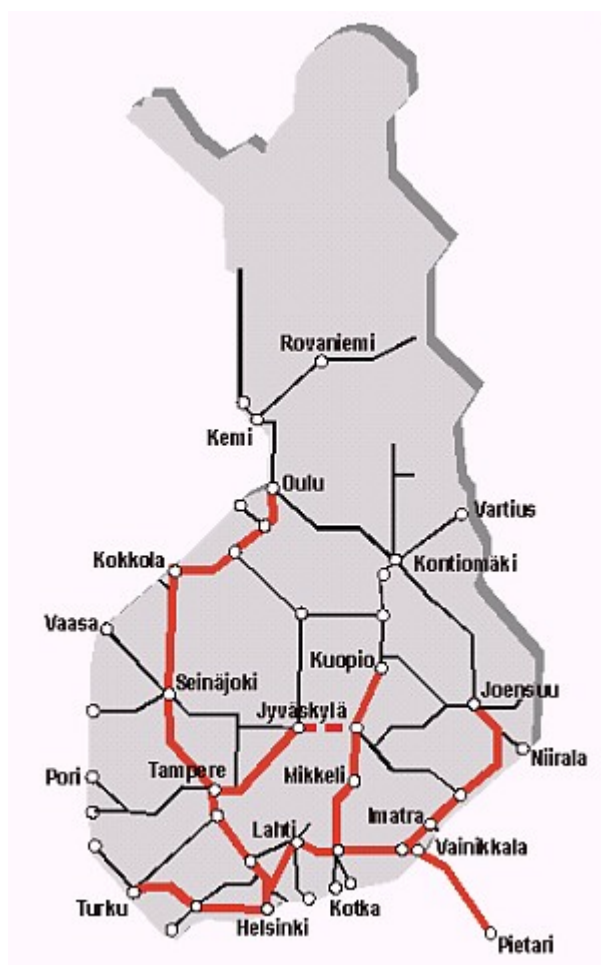


Kuva 2: Itä-Suomen vesistöjen meriyhteydet.

Toinen alueiden kilpailukyvyyn kannalta tärkeä tekijä on henkilöliikenneyhteydet, ennen kaikkea junayhteydet. Yksi viime vuosien loistavimpia liikennepoliittisia ja alueiden tasapuoliseen kehittämiseen tähtäviä päätöksiä Suomessa oli Kerava – Lahti –oikoradan rakentamispäätös. Se avasi mahdollisuuden tosissaan kehittää junayhteyksiä idän suuntaan. Se myös avasi mahdollisuuden ottaa kaiken irti niistä investoinneista, joita Pohjanmaanradalle on viime vuosina tehty. Nyt saadaan itään menevät junat jo Keravalla pois pohjoiseen menevien nopeiden junien jaloista.

Suomen kilpailukyvyyn kannalta on tärkeitä, että myös Päijänteestä itään oleva Suomi kehittyy. Että sen raaka-aineet ja ihmisten osaaminen käytetään hyväksi. Että sen hienot rannat ja vesistöt ovat kesämökkiläisten ja matkailijoiden helposti tavoitettavissa ja että palvelut siellä pelaavat.

Kuvassa 3 on hahmoteltu nopeiden junayhteyksien verkkoa sekä ratahallintokeskuksen kaavailujen että Janne Antikaisen alustuksessa esitettyjen kehittyvien keskusten luettelon perusteella. Maailmalla kantautuvien viestien mukaan on tärkeätä, että keskusten välillä on nopeat ja turvalliset junayhteydet. Niin muodostuu kilpailukykyinen aluerakenne.



Kuva 3: Nopeiden ratayhteyksien kaavailtu verkko.

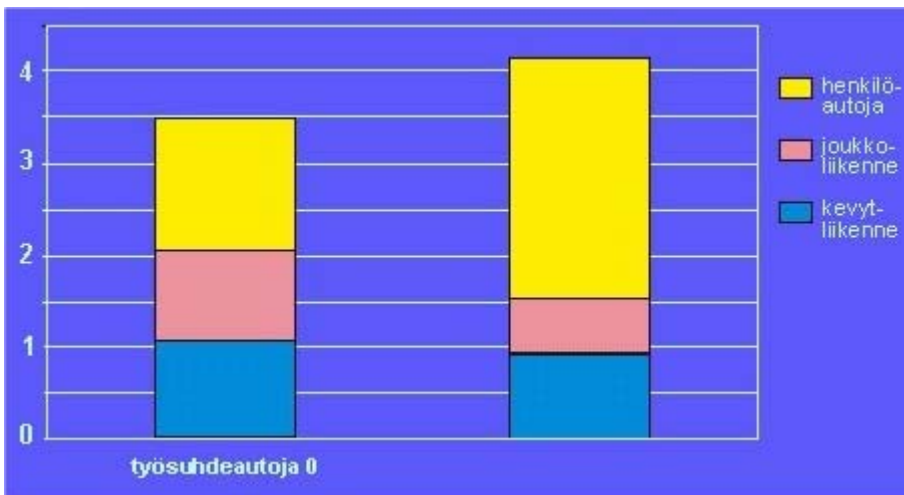
Kun Riitta Viren pyysi minua alustajaksi tähän seminaariin, hän korosti, että aiheita voi ottaa käsittelyyn melko väljästi, koska kyseessä on tuuletusseminaari. Niinpä otan lopuksi tarkasteluun erään julkisen liikenteen ja sitä kautta myös aluerakenteen kehittämiseen liittyvän yksityiskohdan.

Harvaan asutussa Suomessa julkisen liikenteen kehittämisen ongelmana on usein matkustajien vähyys. Esimerkkinä yksinkertaisesta hallinnollisesta toimenpiteestä, jolla julkisen liikenteen käyttöön voidaan vaikuttaa, on työsuhdeautojen verotus. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV on asiaa tutkinut ja esittämäni kalvot perustuvat heidän aineistoonsa.

Perinteisesti veroilla on katsottu olevan kahdenlaisia tehtäviä: yhtäältä niillä kerätään varoja yhteiskunnan käyttöön, toisaalta niillä ohjataan kansalaisten käyttäytymistä toivottuun suuntaan. Työsuhdeauton verokohtelussa ei kumpikaan näistä toteudu.

Verottaja on tietoisesti alihinnoittanut autoedun eli siitä kertyy vähemmän veroa kuin, jos vero määräytyisi täysimääräisesti työnantajalle aiheutuvien kulujen perusteella tai jos sama määrä annettaisiin rahapalkkana. Vielä hullummin on käyttäytymisen ohjaamisen kanssa: on selvää, ettei julkista liikennettä käytetä ainkaan omilla matkoilla, jos on valmiiksi maksettu auto käytettävissä.

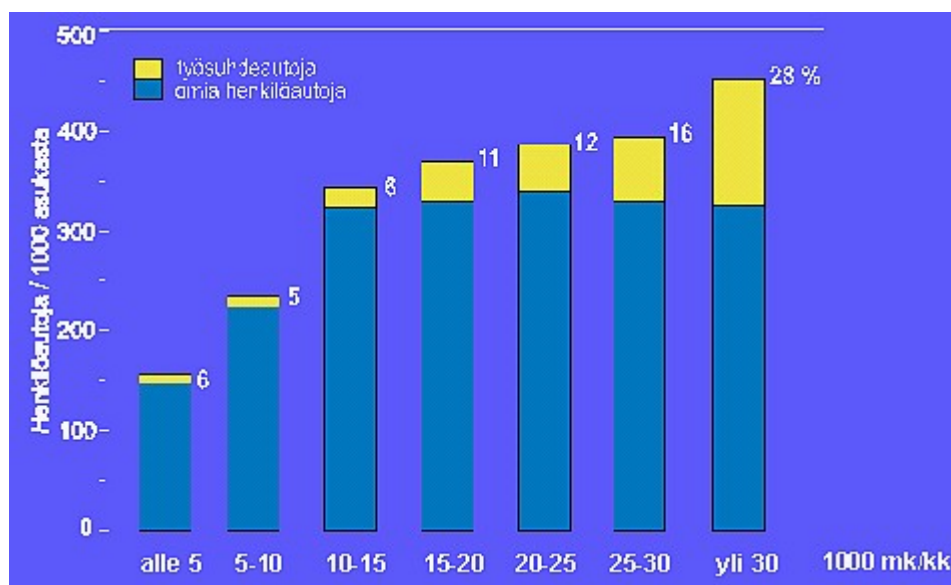
Kuvan 4 mukaan matkojen kokonaismääräkin on suurempi, jos on työsuhdeauto käytettävissä, mutta ennen kaikkea se ohjaa käyttämään henkilöautoa julkisen liikenteen sijaan.



Kuva 4: Matkamäärän ja matkustustavan riippuvuus työsuhdeautojen käytössä olosta.

Kuvassa 5 ilmenee, että ylimmissä tuloluokissa jopa 28 % autoista on työsuhdeautoja. Pääkaupunkiseudulla 30 – 40 % myydyistä uusista autoista menee yrityksille. Verottajan mukaan koko maassa on noin 70 000 työsuhdeautoa. Julkisen liikenteen kehittämistalkoisiin yksi varteenotettava toimenpide olisikin autoedun täysimääräinen verottaminen, jolloin kiinnostus siihen loppuisi. Silloin päästäisiin tilanteeseen, jossa matkustaja aina matkustustavasta päättäessään joutuisi punnit-

semaan vaihtoehtoja niiden hänelle aiheuttamien todellisten kustannusten perusteella.



Kuva 5: Henkilöautoja tuhatta asukasta kohden tuloluokan mukaan (uusista autoista 30-40% myydään yrityksille).

Aleksi Neuvonen

Dodo – Tulevaisuuden elävä luonto ry.

Alakulttuurien kaupunki: haarautuvia polkuja vai tiivistyviä kohtaustaikkoja?

Dodon viime vuonna toteuttaman, LYYLI-hankekokonaisuuteen kuuluneen Mihin elämä tarttuu –tutkimushankkeen¹ yhteydessä määrittelimme omien trendityöpajojemme kautta listan trendejä, joiden valossa pohdimme oman hyvän kaupunkirakenteen piirteitä määrittävän visiomme toteutumismahdollisuuksia ja joiden vaikutuksia kyselimme myös haastateltaviltamme.

Lista oli seuraavanlainen:

Kaupunkien kehitykseen tulevaisuudessa mahdollisesti vaikuttavia kehitystrendejä

1. Työkulttuurin muutos
2. Kaupunkilaistuminen/kaupunkimaistuminen
3. Ympäristötietoisuuden lisääntyminen
4. Nuoruuden pidentyminen
5. Yhteisöasumisen yleistyminen
6. Individualisoituminen
7. Kosmopolitisoituminen
8. Kaipuu yhteisöä vahvistaviin yhteisiin päämääriin
9. Asuinalueiden positiivisen eriytymisen mahdollisuus
10. Sinkkuuntuminen
11. Esteettömyys

Kun nyt pohdin näitä trendejä, niin voisin kerätä niistä kolme keskeistä megatrendiä:

- Kaupunkilaistuminen
- Nuoruuden pidentyminen
- Alakulttuuristuminen

Nämä kaikki kytkeytyvät vahvasti toisiinsa ja erityisesti globalisaatioon. Ihmisten, tavaroiden ja informaation vaihdon ja liikkumisen valtavan lisääntymisen seurauksena erilaiset kulttuuriset vaikutteet ovat nousseet entistä tärkeämpään rooliin niin tuotannossa kuin kulutuksessakin. Tähän kiinteästi kytkeytynyt perinteisten arvomaailmojen ja yhteiskuntaluokkien murros loi yksilöille tarpeen hakea omaa identiteettiään ja paikkaansa maailmassa. Kulttuuristen vaikutteiden lisääntyminen on lyönyt vain lisää vettä kiukaaalle: on syntynyt globaaleja uusheimoja, joiden parissa tyylit virtaavat nopeasti ja samaan aikaan tarve paikallisia yhteisöjä kohtaan on vahvasti muuttunut.

Kaupunkilaistuminen taas liittyy asiaan vähintäänkin niin, että a) kaupungistuminen on kaikkialla maailmassa nopeaa, ja b) globaalissa kilpailussa verkostojen solmukohtina toimivien metropolien merkitys kasvaa. Globaalien massakulttuurien merkityksen kasvun kautta kaupungista on tullut paikka, jossa kaikki tapahtuu, ainakin korostuneiden mediaalimpiöiden valossa (oleminen on näkymis-

¹ Hankkeen esittely ja materiaalia: http://www.dodo.org/projektit/mihin_elama.html

tä). Kaupunkien merkitys vapauden ja menestyksen paikoin korostuu, oli kyse Bombayn slummeista, Hollywoodista tai Helsingin Uudenmaankadusta. Siksi niistä onkin tullut paikkoja, joissa alakulttuurit kukoistavat; oikeastaan alakulttuureista on tullut keskeinen kaupungin kriteeri.

Nuoruuden pidentyminen saa polttovoimansa niin alakulttuureista kuin kaupungeistakin, ehkä myös päinvastoin. Kaupallistettu nuorisokulttuuri täyttää kohti 50-vuotta; ensimmäinen suuri eurooppalainen buumi tapahtui alakulttuuristuvassa ja urbanisoituvassa Lontoossa vähän myöhemmin (vrt. Colin MacInnesin kirjat). **Anonyymeissa alakulttuurien kaupungeissa** aikuistumiselle on vähemmän paineita kuin muualla, etenkin kun kulttuuri glorifioi nuoruutta jatkuvasti yhä enemmän ja työkulttuurin muutos (johon palaan tuonnempana) vielä hidastaa lasten hankkimista.

Kaupunkilainen sukupolvi

Suomessa edellisistä suurista kaupungistumisen aalloista alkaa olla sen verran aikaa, että meillä on jo kriittinen massa toisen-kolmannen-neljännän sukupolven kaupunkilaisia. Monille nuorille kaupunkilaisuus on aiempaa itsetietoisempaa, kytkös arkkityypiseen suomalaiseen agraariyhteiskuntaan on kaukainen ja ulkomaiset metropolit ovat, ainakin tiettyjen tuttujen ilmiöiden ja esikuvien kautta, tutumpia ympäristöjä.

On siis syntynyt eräänlainen nuorten aikuisten urbaani eliitti, joka kokee kaupunkien keskustat omaksi paikakseen. Tietenkään tämä ei ole enää mitään hirveän uutta: "terassikulttuuri" ja muu sen kaltainen keskustan julkisessa tilassa liikkuminen tuli näkyväksi ilmiöksi jo 80-luvun lopussa. Pitkin 90-lukua se vain vahvistui: kahvilakulttuuri tuli yhä näkyvämmäksi, Helsinkiin saatiin oma trendibaarikatku jne.

Ehkä tämän ilmiön sisältä voisi löytää myös päivittäisessä elämässä laajemmin näkyviä piirteitä pinnallisiksi miellettyjen city-kulttuurin ilmentymien ohella: urbaani elämäntapavalinta heijastuu vahvasti myös elinympäristölle asetettaviin vaatimuksiin (joiden suhteen saatetaan olla ehdottomampia kuin mihin aiemmin ollaan ehkä totuttu). Niinpä esimerkiksi julkisen (tai puolijulkisen) tilan käyttökelpoisuus sopivien kahviloiden, baarien, kirjastojen, näyttelyiden ja viihdekeskusten muodossa saattaa nousta tärkeämmäksi kuin henkilökohtainen asumisväljyys. Myös oman elinympäristön tunnistettavuus "kaupunkimaiseksi" – siis umpikorttelirakenteiseksi – voi olla merkittävä tekijä elämänlaadun tai jopa oman identiteetin kannalta.

On tietenkin huomattava, että tämä urbanistisen eliitin etujoukko on vielä varsin pieni eikä muutos tapahdu nopeasti: voi hyvin olla, että urbaania elämänmuotoa preferoivien määrä kasvaa juuri sitä vauhtia kuin mitä keskimääräinen lastenhankkimisikä nousee. Jotain muutosta tälläkin saralla voi jo olla: joidenkin mielestä kivikaupunki on juuri oikea paikka sosiaalistaa lapsi siihen moniarvoiseen ja –mutkaiseen maailmaan, jossa hän kuitenkin joutuu todennäköisesti elämänsä viettämään.

Joka tapauksessa on syytä pohtia, onko tästä ryhmästä jo sellaiseksi kriittiseksi massaksi, jonka varaan pystyttäisiin toteuttamaan urbaanimpia ratkaisuja muual- lakin kuin Helsingissä. Vastaavastihan suunnitteluteorian sisällä on Suomessakin tultu toteamaan yhteiskunnan perusrakenteen muutos pois teollisesta ajasta, jon- ka seurauksena modernistisesta perinteestä ollaan jälleen siirtymässä suunnitte- lemaan kaupunkimaisempaa. Tämä näkyy jossain määrin jo pienemmissäkin suomalaisissa kaupungeissa, joissa kävelykadun perustamisesta on päästy jo vä- hitellen myös uusien keskusta-asuntojen suunnitteluun.

Toisaalta karu totuus on se, että palvelut ovat monella paikkakunnalla karkaa- massa auttamattomasti pois keskustoista hahmottomien parkkikenttien keskellä seisoviin varastohallimarketteihin. Keskusliikkeet ovat kuitenkin jo havainneet – osin alansa kansainvälisiä trendejä seuraten – kysyntää olevan myös pienemmille Pikkolo-tyylisille lähikaupoille.

Niin, Helsingissä kriittinen massa on vajaassa kymmenessä vuodessa riittänyt toistaiseksi yhteen trendibaarikatuun, jonka nimeään ja omistajiaan vaihtavia ra- vintoloita on ylläpitänyt osin sama porukka alusta asti.

Lähiöiden ylpeys

Siinä missä keskustojen urbanistit, myös lähiöiden nuoret ovat omalta osaltaan kehittämässä itselleen vahvempaa itsetietoisuutta elämäntapansa suhteen. Kyllä- hän kotipaikkaylpeyttä on lähiöissä jo aiemminkin ollut mutta nyt kyse on jo tie- dostetusta ja perustellusta traditiosta ja toisaalta se on saanut tuekseen kansain- välisen nuorisokulttuurin vastaavan alakulttuurin. Suomalaiset väljät lähiöt ovat saaneet niissä kasvaneiden nuorten silmissä jo lähes myyttisen lapsuuden paratii- sin ilmeen. Ja miksipä ei, jos lapsuuden asuinpaikka on todella kyennyt tarjoa- maan metsiä, jättömaita, rakennettuja leikkipaikkoja, liikenteeltä turvassa olevia alueita ja vielä paljon leikkikavereita. Tätä vasten on ehkä melko ymmärrettävää, miksi lähiöiden sinänsä järkevältä kuulostavaan tiivistämiseen suhtaudutaan myös kriittisesti.

Myös sosiaalisten ongelmien runtelemat ongelmalähiöt ovat kykeneviä nosta- maan ongelmansa ylpeydeksi: hiphop-kulttuurin muututtua Suomessakin pysy- väksi osaksi nuorisokulttuuria ja saatua kotimaisiakin tulkintoja on kotimaisista ghettoistakin tullut yhdysvaltalaisen esikuviansa malliin alakulttuurinsa kehoja. Riimeissään ”ganstat” tekevät keskiolutbaarien valloittamista uneliaista lähiöos- tareista väkivaltaisista ”raffeja neihgbourhoodeja” ollen tietenkin samalla ylpeitä omasta katu-uskottavasta taustastaan.

Yhtenevä kaupunkikulttuuri

On mielenkiintoista pohtia, millaiset uudet rakenteet ovat olleet avainasemassa uuden kulttuurisen ilmiön tulemisessa näkyväksi:

- itähelsinkiläisyys on osin metron tuotetta
- 80-luvun tuotteet kuten City-lehti esittelivät elämää, jota juuri kukaan ei oikeasti elänyt mutta muokkasi silti haaveiden kaupunkia ja seu- raavan ikäluokan käsityksiä siitä, mitä kaupunkikulttuuriin kuuluu

- Uudenlainen Stadi-kokemus on muokkaantunut osin uuden formaatin tv-kanavien (Moontv ja ATV) ja Radio Helsingin myötä: uudet slang-ilmaukset leviävät nopeasti ja kotikaupungin vieraamatkin ilmiöt ja paikat nousevat omalle kartalle
- Alakulttuurien (esim. skeittareiden) omat suomalaiset omakustannelehdet ovat samaten levittäneet slangia ja houkutelleet tutustumaan myös muiden suomalaisten kaupunkien skeneen, minkä seurauksena liiketoiminnallisia edellytyksiä alakulttuurin omille palveluille on tullut lisää.

Voi tietenkin arvuutella, mistä seuraavaksi syntyisi tällainen ilmiö ja millaisia seurauksia se tuottaisi. Oleellista on kuitenkin se, että ihmisten perhetaustan määrätellessä entistä vähemmän, kasvaa tällaisten urbaanien ilmiöiden merkitys ihmisten elämäntapojen määräytymiselle. Välilliset vaikutukset voivat olla paljon laajempia kuin suorat; uuden rakenteellisen tekijän vaikuttaessa elämäntapaan kyse ei ole enää yhdestä vaihtoehdosta vaan pysyvämmästä valinnasta. On kuitenkin huomattava, ettei tämä tarkoita suunnittelun edellytysten paranemista vaan päinvastoin. Rakenteiden toimivuus riippuu kuitenkin aiempaa enemmän elämäntapojen luomista edellytyksistä.

Liikkuvuuden lisääntyminen ja työkulttuurin muutos

Jo lähes banaali asia on tietenkin kännyköiden aiheuttama muutos ihmisten ja erityisten nuorten tavalle muokata ajankäyttöään: on yksi syy vähemmän viettää aikaa kotona ja suunnitella ajankäyttöä tarkasti, liikkuvuus ja hakeminen voi lisääntyä jne. Ehkä tämä yhä vielä jatkossa korostuu, kun erilaiset älykkäät tilat ja navigointilaitteet lisääntyvät: Reaktiivisuus eri suunnilta tuleviin viesteihin (joko ihmisten tai koneen lähettämiin, itse ohjelmoituihin tai pakkosyöttönä tulleisiin) tekee niin paikkojen kuin ihmistenkin sijoittumisen entistä oleellisempaa, suhteutettuna tietenkin liikkumismuodon nopeuteen. On kerittävä oikeaan paikkaan ennen kuin tavoiteltu ihminen häipyä tai tapahtuma loppuu. Tapahtumia ja tapaamisia on mahdollisuus yrittää ahmia.

Jo pitempään on puhuttu työkulttuurin muutoksesta. Erilaisten etä-, pätkä-, tieto- ja osa-aikaistöitä koskevien keskustelujen yleinen viesti on se, että työkulttuuri on ainakin moninaistumassa. Vaikka nuorten joutumista pätkätyökurimukseen kauhistellaankin, niin osalle se on muuttunut jo perutelluksi ja hyväksi valinnaksi. Arvostus työpaikan pysyvyyttä kohtaan on ainakin selvästi vähentynyt. Työtä kohtaan ollaan entistä vaativampia: paitsi palkkaa, työilmapiiriä ja työn sisällöllistä mielekkyyttä osataan entistä enemmän hakea myös työn ja työnantajan yhteensopivuutta omien arvostusten kanssa. Kyse ei ole pelkästään eettisistä arvoituksista (kuten että onko työnantajana vastuullinen yritys tai tuottaako se yhteiskuntaan jotain tärkeää) vaan myös esteettisistä seikoista: onko työnantajan imago omaa elämäntyyliä vastaava, sijaitseeko työpaikka miellyttävällä alueella tai millaiseksi tutut ihmiset mielikuvissaan määrittävät firman työntekijät.

Koulutettujen, luovaa työtä tekevien ihmisten osuus työvoimasta lisääntyy jatkuvasti. Tälle porukalle työn ja vapaa-ajan raja on todellakin muuttumassa epäselvemmäksi. Tähän vaikuttaa paitsi funky business –tyylinen ajattelu, jossa töissä oleminen ja työ koetaan hauskaksi ja elämän keskeiseksi sisällöksi, myös teollisen

yhteiskunnan työrytmin mielekkyyden häviäminen: miksei käydä harrastamassa keskellä päivää kun samat työt voi tehdä illallakin?

Sitä mukaa kun työaika muuttuu katkonaisemmaksi ja liikkuvuus kasvaa vaatimukset työpisteen sijaintia kohtaan kasvavat: jos hommia voi jatkaa kotona, on se tietenkin selvä optio. Samoin jos työpaikka on keskustassa on asia melko selvä: työn lomassa voi harrastaa, käydä kaupoissa ja tapaamassa tuttuja ja vieläpä tehdä päätökset aika lyhyellä varoitusaajalla etäisyyksien ollessa lyhyitä.

Sen sijaan jos työpaikka on esikaupunkialueella tai syrjemmällä, muodostuu oleelliseksi liikkumisvälineen nopeus ja joustavuus. Suunnittelullisestihan vahvana virtauksena on ollut suunnata kasvu olemassaolevan rakenteen sisään, vahvistaa aluekeskuksia ja kehittää poikittaisliikennettä. Ellei alueille saada oikeasti elävää palvelutarjontaa, on enemmän kuin suuri haaste saada ihmiset liikkumaan jollain muulla kuin omalla autolla. Tai sitten voidaan tietenkin toivoa, että perinteistä työrytmiä arvostavat ihmiset hakeutuvat syrjemmälle rauhaan ja liikkumisvapautta hakevat nostavat keskeisen sijainnin entistä tärkeämmäksi kriteeriksi.

Joka tapauksessa on tärkeää tuoda esiin myös se, että työn vapaus ja mielekkyys on monelle hyvin ambivalentti asia: moni työstään pitävä nuori ihminen pohtii, olisiko sittenkin yksinkertaisempaa tehdä tehokkaasti kahdeksan tuntia hommia ja olla sen jälkeen täysin vapaa? On vaikea sanoa, mihin suuntaan asia normalisoituu.

Kolmas tila kodin ja työn välissä

Mielenkiintoinen uusi ilmiö, jonka taustalla on toisaalta julkisen tilan lisääntynyt käyttö ja kodin roolin vastaava väheneminen, toisaalta em. työn ja vapaa-ajan rajan sumentuminen, on erilaisten kolmansien tilojen merkityksen kasvu. Tanskan eteläpuolisessa Euroopassa perinteinen esimerkki tästä on tietenkin lähibaari, jossa pysähdytään työn ja kodin välillä kaljalle. Suomessa tätä traditiota ei, osin ehkä anniskelulainsäädännön, osin syvempien kulttuuristen seikkojen seurauksena ole kerinnyt syntyään. Yhä vieläkin baarit ovat ydinkeskustoja lukuun ottamatta melko yksipuolisesti ”räkälöitä”, jonne poikkeamista ei pidetä välttämättä kunniallisena. Kahvilatyypiset paikatkin sulkevat keskustan ulkopuolella ovensa useimmiten juuri silloin kun ihmiset tulevat töistä.

Paitsi että keskustoihin on noussut viime vuosina oleskelukahviloita, on työn ja kodin väliseksi paikaksi tulossa mahdollisesti muitakin ratkaisuja. Yksi tällainen kokeilu viime vuosina on ollut osuuskunta Aula (www.aula.cc), joka piti omaa tilaa yllä noin vuoden 2001-2002 Lasipalatsissa. Kyse oli jäsenyyteen perustuvasta systeemistä, jossa jäsenillä oli mahdollisuus tehdä töitä, tavata kavereita, suunnitella projekteja tai osallistua erilaisiin tapahtumiin tässä tilassa. Tilaan kuului myös kulunvalvontajärjestelmä, jota kautta Aulan käyttöä ja muiden jäsenten liikkeitä saattoi seurata www-sivulta tai tekstiviestillä.

Oleellista tässäkin oli sijainti: ”kolmannen tilan” oli sijaittava hyvin saavutettavalla paikalla, jotta pistäytyminen olisi helppoa ja spontaania. Erityisesti tämä korostuu pyrittäessä tilan ”läpinäkyvyyteen” ja virtuaaliseen ulottuvuuteen; Au-

lan Hunaja-avainseurantajärjestelmä oli vain ensimmäisen asteen kokeilu, kehittyneempiä saanemme pian kokea.

Vaikka Aula oli oleellisesti keskustaan kuuluva ilmiö, en jaksaisi silti olla pohtimatta, miksei vastaavia työn ja kodin väliseen oleiluun suuntautuneita tiloja voitaisi toteuttaa aluekeskuksissa tai asuinalueillakin. Tietenkin erilaisilla malleilla toimivia asukastiloja onkin olemassa paljon mutta uskon niiden ilmeen yhä terävöityvän ja tarjonnan laajentuvan, toisaalta myös kohdentuvan yhä selkeämmin tietyille ihmisryhmille.

Yhdenmukaistuminen vs. eriytyminen

Niin maailmankaupungit, suomalaiset kaupungit, taajamat kuin lähiöiden ostoskeskuksetkin yhdenmukaistuvat (samat brändätyt liikkeet ja liikerakennukset, vastaavat käytösmallit jne.). Tietyissä mielessä tämä helpottaa ihmisten toimintaa, toisaalta se taas suosii yhä selkeämmin suurta kokoa: isommassa ja pienemmässä on vain se ero, että isommassa on enemmän, jos tarjonta on kuitenkin melko standardinomaista.

Vastaavasti alakulttuuristuminen näyttäisi tuottavan paineita erilaistumiseen myös rakenteiden kannalta. Ajatus teemakaupungeista, joista räikein esimerkki on tietenkin Disneyn standardoitu amerikkalainen pikkukaupunki-idylli, onkin ollut kirjallisuudessa esillä jo jonkin aikaa mutta ainakin Suomessa eriytymiskehitys on koettu yksinomaan negatiiviseksi samastaen se yksioikoisesti segregatioon. Mielestäni on kuitenkin syytä, ihan vaikka varmuuden vuoksi, mitä mahdollisuuksia eriytymiseen liittyy tai mitä haittoja yhdenmukaistamisesta voi olla.

Yksi suurkaupunkien tunnuspiirre ovat perinteisesti olleet laadullisesti toisistaan eroavat alueet, joista löytyy periaatteessa samat palvelut mutta erilaisilla toteutuksilla. Näiden erojen kautta rakentuu jännitystä, mahdollisuus urbaaneihin tutkimusmatkoihin ja seikkailuihin, jotka ehkä puolestaan ovat olleet omiaan kiihottamaan luovuutta.

Jo nyt kaupungit ja erityisesti keskustat on jo oikeastaan hyväksytyt mielikuvien tasolla nuorten ja nuorten aikuisten tilaksi: maaseudullekin näytetään toivovan lähinnä eläköityvien suurten ikäluokkien paluumuuttoa, jos ei muuten niin osaaikaisesti. Nuoret pysyköön kaupungeissa?

Asuinalueiden teemallistumista on jo osittain lähdetty toteuttamaan siten, että tätä kautta voidaan kanavoida yhteiskunnan arvomaailman moninaistuminen. Paraatiesimerkki tästä ovat tietenkin ekaupunginosat, jonne voivat muuttane, joille ekologiset arvot ovat tärkeitä. Muut kansalaiset voivat sitten valita oman asumismuotonsa joidenkin muiden kriteerien mukaan. Näin elämäntyylien moninaisuus ja moniarvoisuus on hyväksytty yhteiskuntaamme osin siten, että ihmisille on luotu mahdollisuus joko välittää tai olla välittämättä, tässä tapauksessa ekologisuudessa.

Laajemmin tämä liittyy siihen, että yhteiskunnallinen päätöksenteko suuntautuu aiempaa enemmän ennaltaehkäiseviin toimiin mutta samalla ongelmaksi muo-

dostuu se, ettei päätöksenteko saisi kohdella kansalaisia auktoriteettiasemasta valistaen.

Lopuksi

Nuorten kaupunkikulttuurin keskeinen piirre on alakulttuurien eriytyminen. Tähän vaikuttavat niin suurten kansallisten tarinoiden puute, tyylien ja elämäntapojen globaalistuminen kuin kaupungistuminenkin. Tavallaan meillä on entistä suurempi tarve tehdä tiettyjä välttämättömiä ratkaisuja kaupunkien kasvaessa: on kyettävä hallitsemaan liikenteen kasvua nykyistä aktiivisemmin jo pelkästään hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi, on pystyttävä tuottamaan tiivistä mutta viihtyisää elinympäristöä, on taattava eri ihmisryhmiä jotenkin yhdistäviä rakenteita ja on kyettävä aiempaa voimallisemmin vaalimaan historiallisia ja kulttuurisia erityispiirteitä ihmisten paremman kiinnittymisen takaamiseksi.

Samaan aikaan on tärkeää löytää eriytymiskehityksessä piileviä voimavaroja ja varoa turhaan pakottamasta kaikkia yhtenäisiin ratkaisuihin.

Tärkeää olisikin kyetä pohtimaan entistä tarkemmin, mitkä ovat kaikkia yhdistäviä keskeisiä tavoitteita ja mitkä asiat voidaan jättää itse kunkin valittavaksi.

Itse näkisin, että urbaanin elämäntavan mahdollistavaa kaupunkiympäristöä olisi kehitettävä entistä voimallisemmin, rohkeammin ja selväpiirteisemmin eri kokoisissa kaupungeissa. Näin voitaisiin ehkä luoda moniarvoinen, erilaisia elämäntapoja joustavasti sisällyttävä malli, joka tarjoaisi yhteisiä rakenteita ja kykenisi toteuttamaan ekologisia päämääriä tehokkaasti.

Tärkeää on, että kehittelyyn kyettäisiin paikkakunnilla kytkemään aiempaa monipuolisemmin erilaisia toimijaryhmiä: Pelkkä kaavoittajien suunnittelutradition sisältä tuleva uudistus ei riitä. Mukaan on saatava myös monipuolisesti elinkeinoelämää ideoimaan yhteisiä toimintoja niin palveluiden kuin työkulttuurin vahvistamiseksi. Luonnollisesti myös asukkaat ja järjestöt olisi muodossa tai toisessa sidottava mukaan pohtimaan asiaa.

Kirjoittajan yhteystiedot:

Aleksi Neuvonen, tutkija
Puh. (09) 6227 0471, 050 534 4241
aleksi.neuvonen@tukkk.fi

*VL Heli Vaaranen, tutkija
Helsingin yliopisto, Sosiologian laitos*

2000-luvun nuoret kodeissa ja kaupungilla sosiologin silmin - virtuaalitodellisuus ja arvojen kriisi

Kun Jean Sibelius johti viulukonserttinsa Lontoossa, hän sanoi lehdistötilaisuudessa: ”Kun kuuntelette konserttoani teidän pitäisi samalla ajatella kotkaa joka liittää korkealla kotimaani taivaalla, ylpeys katseessaan, mutta myös häivähdys sääliä.” Tämä Sibeliuksen miete sensitiivisestä tarkkailusta on lähellä sosiologian perusajatusta siitä, että maailmaa tulee katsella laajalti ja tasavertaisesti eri näkökulmista. On hyvä että sosiologi rakastaa ihmisyyttä ja on ylpeä siitä mikä ihmisessä on korkeinta. Toisaalta häivähdys sääliä on välttämätöntä kuvatessa inhimillistä heikkoutta tai yltiömäistä uhoa tässä maailmassa, tässä luonnossa, tässä maailmankolkassa.

Kotimaan tarkkailijankin on hyvä kohdistaa joskus katseensa pieneen yhteisöön. Pienen tutkiminen auttaa ymmärtämään suurta kokonaisuutta, kuten tässä kirjoitelmassa suomalaista nuoruutta. Pieniä osasia kokonaisuudesta ovat nuorten osakulttuurit.

Eri osakulttuureissa tarjolla olevat identiteetit edistävät nuoren sopeutumista ja saavat heikonkin tuntemaan olonsa vahvaksi. Yltiöindividualismin jälkimainingeissa tälle ajalle ovat ominaisia aatteet, jotka kasvattavat yhteisöllisyyden tunnetta. Toisaalta nuorten aatteet tulevat, menevät ja unohtuvat. Nuoren toive henkilökohtaisesta menestymisestä kaveripiirissä ja vastakkaisen sukupuolen silmissä saattaa lopettaa lyhyeen mielenosoituksen, talonvaltauksen tai auttamisprojektin. Nuoren herkästä elämänvaiheesta on tullut narsistinen projekti, johon aikuiset reagoivat harmistuneesti, kärsimättömästi ja tuskastuneesti.

2000-luvun nuoria edeltävillä sukupolvilla on ollut selkeä tavoite. Herätä aamulla isänmaan aatteen, sosialistisen aatteen, maaseudun aatteen, karjalan aatteen tai vapauden ja rauhan puolesta. Tehdä elämästä helpompi ja parempi kuin vanhempien. Asua paremmin ja kehittää hyvinvointia. Uuden sukupolven synnyttänyt ja kasvattanut sukupolvi on toivonut seuraavan pääsevän helpommalla ja pärjäävän vähemmillä ponnisteluilla, epäonnistumisilla ja sydänsuruilla. Mutta maailma ympärillä muuttuu.

Kun suuria ikäluokkia ja heidän jälkeisiään ikäpolvia kuvasivat televisio ja TV-sarjojen seuraaminen, 2000-luvun nuoria kuvaavat internet ja videopelit, nopeat autot, extreme-harrastukset ja varhainen henkinen itsenäistyminen. Internet mahdollistaa virtuaali-ihmissuhteet, roolileikit ja normien vaihtelun, joiden vihätystä ulkopuolisen on vaikea käsittää. Konflikti sukupolvien välillä on valmis. 2000-luvun nuorilla erottumisen keinot ovat sormenpäissä heidän niin halutesaan. Pelien virtuaalitodellisuus tuo nuoren saataville jännittäviä ulottuvuuksia, mahdollisuuksia sankariunelmien toteuttamiseen, sekä virtuaalisen tappamisen mahdollisuuden. Vanhemmat ostavat laitteita ja pelejä häpeissään, pelkonaan oman lapsen jääminen jälkeen kavereiden kehityksestä.

Kenties tänä päivänä kuilu aikuisten ja nuorten välillä on syvempi kuin koskaan ennen. (Katz 2001, teoksessa Shields 2003). Kun oma lapsemme, ehkä ainokaisemme joka on meille kuin tuntematon nuori tulee kotiin koulusta tai harrastuksista, heittää laukkunsa ja takkinsa eteisen lattialle ja kiiruhtaa tietokoneensa ääreen, hän sulkeutuu virtuaalimaailmaan josta nykyvanhemmat ovat auttamattomasti myöhässä. He ovat kykenemättömiä pääsemään sisään, ohjaamaan, valvomaan, näyttämään esimerkkiä. Perhe-elämä on haavoittuvainen, kun se on virtuaalitodellisuuden tuntemattomien vaikutteiden alainen. (Shields, 2003). Vaikeuksien tullessa kohdalle jotkut vanhemmista lakkaavat toivomasta että heidän nuorissaan olisi parempi versio heistä itsestään. Toisaalta tässä ajassa vanhempia pelottaa se, että käsitettä hyvä perhe ei enää ole olemassa. Vanhemmat eivät voi rakkaudella ja kovalla työllä lunastaa hyvää perhettä, vaan hyvän perheen tekoiksi nousevat nuoret itse elämässään eteen tulevissa valintatilanteissa.

Jos unelma hyvästä kodista särkyä, sopeutuva aikuinen kokoaa palasista mahdollisimman kelvollisen suojan perheen rippeiden ympärille, maailmaa vastaan. Mutta tämä ei riitä. Amerikkalainen Judith Rich Harris (1998) kritisoi psykologian perusoletusta, jonka mukaan vanhemmat vaikuttavat eniten lapseen. Harrisin mukaan lasten ja nuorten kiinnostus kavereihin ja median idoleihin muodostuu näiden elämän suurimmaksi vaikuttajaksi. Suomalaista katukuvaa katsellessa tuleekin miettineeksi, mitä esikuvallista meissä vanhemmissa on muotitietoiselle, multimedialla, musiikilla, nykytaiteilla ja liikuntaa harrastavalle nuorelle. Kuljemme mustissa ja harmaissa vaatteissa kun maa on mustaa ja taivas harmaata. Valitamme väsymystä ja yksinäisyyttä sohvan pohjalta ja tuijotamme TV:stä korvike-elämää. Ei ihme, että nuorten idolit ja esikuvat tulevat muualta.

Näiden nujerrettujen vanhempien kauhukuva nuoresta on peluri; sisälukutaidoton, keskittymiskyvytön, moraalisesti kehittymätön, murhanhimoinen zombi. (Herz, 1997, teoksessa Shields 2003). Vanhemmat näkevät itsensä raatamassa ja ruokkimassa kotiin linnoittautunutta hirviötä kuin varpuset käenpoikasta. Mutta pitääkö tämä kauhukuva paikkaansa?. Millaiset arvot näillä 2000-luvun kybernuorilla ja game-boy sukupolvilla oikein on?

Ainakin he ovat oppineet haluamaan paljon ja saamaan aina vähemmän. He ovat oppineet että vanhemmat maksavat tiettyyn rajaan asti ja että isovanhemmat maksavat myös. He ovat oppineet että korvausvastuu ja rikosvastuu alkavat vasta tiettyssä iässä. He ovat oppineet suurkuluttajiksi ilman työnteon ja tienäimisen iloa. He ovat oppineet että töihin pääsee vasta kauan sen jälkeen kun sosiaalinen ja fyysinen kypsyys on jo aikaa ollut saavutettuna. He ovat oppineet sen läksyn, että vanhempien työ tulee ensin.

Kun nuoren tulevaisuuden unelmat kulutustoiveineen ovat kriisissä, myös hänen koulunkäyntinsä on kriisissä. Hyvinvointivaltion tragedia onkin epäonnistumisen pelossa. Valtio on tehnyt parhaansa; onnistuminen on itsestä kiinni. Ei ole ketään, ketä syyttää. Nettisurffaaja tietää miten helppoa kotona on etsiä internetistä tietoa, aina uusinta tietoa, ristiriitaista tietoa, ja miten helppoa ja kiinnostavaa on sen valikoiminen ja omaksuminen. On vain ajan kysymys, milloin nuoret ymmärtävät kysyä, mitä virkaa koululla oikein on¹.

¹ John Cuthell (2002, 132) kysyy Rob Shieldsin 2003 ilmestyvässä teoksessa ”The Virtual” milloin opettajat ja opetushallinto kysyvät mikä on koulun tarkoitus, kun koulu on menettä-

Mutta 2000 luvun nuoret eivät kuitenkaan onneksi tyydy vain virtuaalimaailmaan. He haluavat ulos, kaupungille ja kaduille. Postmodernismin tuloa käsitellyt Dick Hebdige (1988) huomioi, miten nuorten tahto päästä pois aikuisten silmien alta kääntyi pääläelleen; nyt nuoret halusivat olla näkyvillä kaikkein keskeisimmillä paikoilla. Meilläkin metsiin raahatut skeittailutelineet ammottavat tyhjinä. Urheilukentät ovat sitä suosittumia, mitä enemmän asutusta niitä ympäröi. Jopa keskeiset lasten leikkipuistot on otettu nuorten viikonloppujen temmellyspaikoiksi mieluummin etäiset puistoalueet. Korttelirallit kiertävät sofistikoituneen pääkaupungin keskustan katuja. Nuoret vaativat saada näkyä ja kuulua.

Minusta nuoret joilla on auto ja ajokortti ovat onnekkaita. Tutkimusteni autoilunuoret ovat seurallista, sosiaalista väkeä jotka nauttivat esilläolosta. He taitavat nettinörtteilyn, mutta heille ihmisen seura on silttenkin tärkeintä. Tutkimani kaaharipojat ovat keskustan kasvatteja, pikkukaupungeista ja maalta muuttaneiden vanhempien lapsia, tekniikasta ja autoista innostuneita vesseleitä. Heille erottuminen tapahtuu arvojen ja tekemisen kautta, mutta internetin ulkopuolella. Tutkimilleni nuorille kaahareille internet on vain mahdollisuus, autovarkaus alhainen teko; huumeet luusereiden hommaa ja esimerkiksi vieras ihonväri sekä homoseksuaalisuus yhä liian outoja. Tie lailliseen vauhtiharrastukseen (vrt. Nylund 1999, Miller 2002) on sosiaalisista tai ekonomisista syistä ollut pystyssä lapsuudesta lähtien. He kokevat että heidän yläpuolellaan ovat koulunsa loppuun käyneet kaverit, mutta alapuolella vain yhteiskunnan pohjasakkaa. Tämän sakan muodostavat heidän mielestään huumehöyryissä liikkeellä olevat nuoret ja lähiöiden autottomat häiriköt. Huumenuoret ajavat autojaan lujaa, telovat toisiaan ja toistensa autoja, ajavat joskus jonkun hengiltä ja jotkut heistä kuolevat itsekin nuorina. He pakenevat poliisia että äiti ei koskaan saisi tietää. Joskus kuolemakin on kiinnijäämistä parempi. (Vaaranen 1998,38).

Ne, joille tutkimani kaahariklubin poikien kaltaiset nuoret kokevat olevansa alakynnessä, ovat isien autoilla mahtailevat opiskelijapojat. Komeat autot vetävät tyttöjä puoleensa ja mahdottomiksi koetut opinnot näyttävät onnistuvan. Hyvä työpaikka, puvun käyttäminen arkipäivänä, asunnon osto - heiltä kaikki näkyy sujuvan kuin rasvattu. Viikonloppuliikenteessä näkyy muitakin ryhmiä: urheilijoita, muusikkoja, laskettelijoita, mummojaan kuljettavia kilttejä poikia, ja kansainvälisiä nuoria juppeja. Sitten tulevat vanhat, nuorten mukaan yli 35-vuotiaat. Heitä ovat taksimiehet, bussikuskit, saab-miehet, mersumiehet, bemarkimiehet, audimiehet, nissanmiehet ja volvomiehet. Näitä kismittää, kuulemma, kun nuori auton rakentelija painaa raitilla karvanopat takapeilissä ja tiikeriliekit auton kyljissä. Tai kun nuori vesseli on kortin saatuaan isän autolla kylillä, ajellen niin kuin luulisi itsestään jotakin. Näiltä nuorilta joidenkin vanhempien kuljettajien tekisi mieli ottaa luulot pois, esimerkiksi ajamalla kilpaa.

Liikenteestä on muodostunut tutkimilleni autojen rakentelijoille kuin ”oma huone,” jossa todellinen miehuus mitataan ajotaidolla ja viinapäällä sekä yksitoikkoisesta työpäivästä selviämisellä, mistä ei kuitenkaan suuremmin haluta puhua. Kaahariklubin pojat ovat sisäistäneet arvomaailman, jossa lojaalius, rehellisyys ja toverillisuus palkitaan. Kaahariklubissa sanansa syönyt ei arvostusta saa eikä hän sitä enää tule hakemaan, ei ainakaan näiltä pojilta.

nyt paikkansa oppimisen ensisijaisena tapahtumapaikkana. Pidän itse merkittävämpänä tulevaisuuden haasteena koululaisten itsensä luottamusta oppimisinstituutioon.

Mutta kaaharinuoret kokevat, että perinteiset arvot eivät enää takaa hyvää elämää. He kokevat että koulutuksen mukanaan tuomat mahdollisuudet on iäksi menetetty, jolloin he kotiloituvat omiin ryhmiinsä kilpailemaan muiden liikenteessä liikkujien kanssa. Nuoret hakevat vauhtia, vaaraa ja voittoja liikenteestä, kun sitä ei muualta voi saada. Naisiin ei oikein vielä osata suhtautua muuten kuin objekteina, joten romanssi maailman kanssa suuntautuu autoon. Nuoret kutsuvat autoa pikku kullamuruksi tai sitten alatyylisillä, feminiineillä nimillä. He kutsuvat liikennettä leikkikentäkseen ja tallia leikkimökikseen. (Vaaranen 2001, 129). Viikonloppuliikenteessä kaahaavat nuoret ottavat vallan aikuisilta ja tulevaisuuteen uskovien menestyjien käsistä pelottelemalla. He tekevät liikenteestä oman tilansa, nuoren miehen ”oman huoneen,” josta tunteilu ja taloudellisen menestyksen merkitys ovat poissuljettuja.

Seuraavaksi esitän otteen kenttätyöstäni nuoren kaaharin autossa Helsingin keskustassa. Tarina kertoo arvoista, tunteista, hulluudesta ja huolenpidosta. Kauhea kaahari muuttuu inhimilliseksi olennoiksi, jössikäksi joka kaipaa vaihtelua, haluaa näyttää miten hänen kättensä työ, auto, kulkee, ja miten hänen kasvunsa suomalaiseksi mieheksi on onnistunut tai on vielä työn alla.

Kenttätyössä myöhäisenä iltana syyskuussa 1999. Nipe, kysymättä minulta, päätti ajeluttaa minut erityisen ”rallin erikoiskokeen” läpi. Erikoiskoe on poikien kehittämä ”tunnelitesti” Helsingin keskustassa. Kaahariklubin pojat kehittivät tunnelitestin testatakseen ajotaitoaan ja autojaan. Tunnelissa kuului kiihdyttää täysillä, jonka jälkeen auto oli maan pinnalle tullessa pysäytettävä punaisiin liikennevaloihin. Ihmettelin mitä Nipellä oli mielessään, kun hän pysähtyi keskellä autiota Hylkeenpyytäjänkatua Hernesaaren teollisuusalueella. Hän vilkaisi sivulleen minuun, silmissään katse, jota voisi luonnehtia ”hulluksi”. Hän iski kaasun pohjaan. Renkaat ulvoivat ja kaksikymmenvuotias Ascona lennähti eteenpäin. Niskani taipui taaksepäin ja olin kuin liimattu istuimen selkänojaan. Nipen Opel Ascona, 1980-luvun alkupuolen malleja, on viritetty kiihtymään nolasta sataan 6.9 – 7.2 sekunnissa. Olin ensin kiihdyksissäni ja nautin vauhdista. Sitten, salamanopeasti, tunsin pelon. Huusin, mutta ääni ei ollut naisellinen kiljaisu jota odotin. Se oli kuolemaa pelkäävän ihmisen ulvontaa. Erikoiskoe jatkui Hernesaaresta keskustaa kohden telakkakatua pitkin. Sukelsimme Uudenmaankadun 200 metriä pitkään tunneliin. Valot vilahtelivat ohii. Ajattelin prinsessa Dianan kuolemaa saman kaltaisissa oloissa, paremmalla autolla. Ajatukset loukkaantumisesta ja jälkeeni jäävistä läheisistä vilisivät mielessäni. Yritin pusertaa penkkiä ja vaike-roin: ”apua!” Tunneli kääntyi loivasti oikealle, ja yhtäkkiä näin tähtitaivaan, rakennukset ja kaupungin. Nipe jarrutti valoihin, ja painuin voimakkaasti turvaöitä vasten. Hän kääntyi katsomaan minua hymyillen voitonriemuisesti: ”No, pissasitko housuihin?” Tiesin monen tytön kertoneen paineen tunteesta alavatsassa kovien kaahailujen jälkeen. Minulla ei ollut tätä tunnetta, mutta olin hengästynyt ja yritin koota itseni. ”Ei, kaikki OK,” vastasin. ”Meille tuli 137 kilsaa tunnissa lasiin” Nipe lisäsi. ”Ennätys on 140 kilsaa.” (Vaaranen & Wieloch 2002, 50).

Suomalaisten nuorten liikenteessä on oikeastaan kaksi ongelmaa. Se, että he kuljettajat ovat suomalaisia, ja että pääosa nuorista kuljettajista on miehiä. Nimitäin liikenteessä sisu ei ole hyve. Ylenmääräinen kansallinen ajotaidon arvostus on liikenteessä turhanpäiväistä. Autoilu muistuttaa suomalaisten arvostamaa yksilölajia, mutta toisin kuin urheilussa, periksi antaminen tien päällä on viisasta.

Tämä paketti on suomalaiselle nuorelle miehelle kovaa purtavaa kuin ruotsalainen näkkileipä.

Vaatimukset vastuulliseksi nuoreksi kasvamisesta ovat nyt ehkä suurempia kuin koskaan. Vapaa-ajan haasteita ovat virtuaalimaailman ja todellisuuden erottaminen alueella, joka on vanhempien ohjauksen ulottumattomissa. Haaste on myös suhtautuminen vapautuvaan alkoholiin ja yhä lapsenmielisempien nuorten aikuisten yllytys- ja kiihdyttelyleikkeihin liikenteessä. En usko että nuorten autoissa viettämä vapaa-aika tulee vähenemään. Suomalainen auton ja ajotaidon arvostus, ankara luontosuhde, kylmä talvi, kaivatut mökkiviikonloput ja pitkät etäisyydet pitävät tästä huolen. Tämän arjen melankolista sävyä ei voi välttää, mutta maltillinen kulkija voisi tämän arjen keskellä kenties tarkkailla maailmaa, hyräillä mollinsävyistä konserttoa ja vastata häiriöön häivähdyksellä sääliä.

Kirjoittajan yhteystiedot:

VL Heli Vaaranen, tutkija
Helsingin yliopisto, Sosiologian laitos
PL 18, 00014 Helsingin yliopisto
Puh. (09) 191 23898
heli.vaaranen@helsinki.fi

Lähteet:

Harris, Judith Rich (1998): *The Nurture Assumption*. New York: Free Press

Hebdige, Dick (1988): *Hiding in Light. On Images and Things*. London: Routledge

Miller, G. Wayne (2002): *Men and Speed. A Wild Ride through Nascar's Breakout Season*. New York: Public Affairs

Shields, Rob (2003, tulossa): *The Virtual*. London and New York: Routledge

Nylund, Juha (1999): *Suomen ralliautoilun historia*. Helsinki: Alfamer

Vaaranen, Heli (1998): *Etnografia autolla kaahaavien nuorten miesten elämäntavasta*. Nuorisotutkimus 4/1998, vol 16; s. 26-41.

Vaaranen, Heli (2001): *Kaahariklubin pojat. Kuvaus kaahailusta, unelmista ja pussikaljasta*. Kalle Toiskallion toimittamassa teoksessa *Viettelyksen vaunu (2001)* Jyväskylä: SKS, s.127-149

Vaaranen, Heli & Wieloch, Neil (2002): *Car Crashes and Dead End Careers. Leisure Pursuits of The Finnish Subculture of Kortteliralli Street Racing*. YOUNG, Nordic Journal of Youth Research, 2002 vol 10, no 1; pp 42-58.

Lisää tietoa väitöskirjatyön "Nuoret ja vauhtihulluuden tragedia" edistymisestä kotisivullani www.valt.helsinki.fi/staff/hvaarane

