

Ossi Kekki

MILTÄ YMPÄRISTÖKAUPUNKI NÄYTTÄÄ?

Ympäristökaupungin imago Lahden kaupunkimaisemassa

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Joulukuu 2020

TIIVISTELMÄ

Ossi Kekki: Miltä ympäristökaupunki näyttää? Ympäristökaupungin imago Lahden kaupunkimaisemassa
Pro gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden maisteriohjelma
Joulukuu 2020

Ilmastonmuutoksen vastaisesta taistelusta on viimeistään 2000-luvun aikana tullut keskeinen osa kaupunkien harjoittamaa politiikkaa. Yhteiskuntien siirtyessä kohti ekologisesti kestävämpää tulevaisuutta on kaupunkitutkimuksen piirissä syntynyt ympäristökaupungin käsite. Ympäristökaupungit tähtäävät päästöjen vähentämisen ohella resurssien kestävään käyttöön sekä kaupunkiympäristön parantamiseen. Ympäristökaupunkina profiloitumisesta on tullut samalla myös keino luoda kaupungista myönteisiä mielikuvia ja näyttäytyä edelläkävijänä alati kiristyvässä kaupunkien välisessä kilpailussa. Suomessa Lahden kaupungissa on jo 1990-luvulta saakka tietoisesti rakennettu ympäristökaupunki-imagoa. Tästä pitkäjänteisestä työstä palkintona Lahti valittiin Euroopan ympäristöpääkaupungiksi vuodelle 2021.

Tässä pro gradu- tutkielmassa tarkastellaan miltä ympäristökaupungin tulisi näyttää kaupunkilaisten ja kaupungin kehittämisestä vastaavien viranhaltijoiden näkökulmasta. Tavoitteena on tunnistaa visuaalisen kaupunkimaiseman elementtejä, joiden tulkitaan edustavan ympäristökaupunkia. Käytännöllisenä tutkimustavoitteena on löytää kaupunkisuunnittelun keinoja, joilla ympäristökaupungin imagoa voidaan tuoda esiin kaupunkikuvassa. Tutkimuksen päämääränä on kokemustiedon kerääminen ja analysointi, joten tutkimus on tieteenfilosofiselta suuntaukseltaan humanistinen.

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen muodostavat imagon käsite sekä kaupunkimaiseman eri tarkastelutasot. Ympäristökaupungin fyysisiä ja ideologisia imagoresursseja tarkastellaan visuaalisen, symbolisen ja kulttuurihistoriallisen kaupunkimaiseman näkökulmista. Tutkimusaineistona käytettiin teemahaastatteluja, jotka toteutettiin kevättalven 2020 aikana. Aineiston keruu suuntautui kahteen eri ryhmään: kaupungin kaduilta satunnaisesti poimittuihin ihmisiin, sekä kaupunkimaiseman kehittämisestä vastaaviin kaupungin viranhaltijoihin. Aineistoa analysoitiin teorialähtöisen sisällönanalyysin keinoin.

Lahdessa ympäristökaupungin maiseman kannalta keskeisimmät imagoressit ovat vihreä kasvillisuus ja muut luonnonelementit, kevyttä liikennettä palveleva liikennejärjestelmä sekä kaupunkiympäristön siisteys ja elinvoimaisuus. Haasteita ympäristökaupungin maiseman kehittämiselle tuovat vaihtuvat vuodenajat, rakennetun ympäristön koettu harmaus sekä etenkin liikennejärjestelmän kehittämisen politisoituminen. Ympäristökaupungin imagoressit voivat myös ristetä keskenään, jolloin fyysisessä kaupunkimaisemassa täytyy tehdä valintoja ja kompromisseja toteutettavista toimenpiteistä.

Kaupunki-imagon vahvistamiseksi ympäristökaupungin imagoressit tulisi pyrkiä liittämään osaksi kaupungin jo olemassa olevaa kulttuurihistoriaa. Myös kaupunkilaisten osallistamisen suuri merkitys kaupunkimaiseman kehittämiseen osoittautui tutkimuksessa keskeiseksi havainnoksi.

Avainsanat: ympäristökaupunki, imago, kaupunkimaisema

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisällys

KUVIOT JA TAULUKOT	1
1 JOHDANTO	2
1.1 Taustaa	2
1.2 Lahden tarina	5
1.3 Tutkimustehtävä	7
1.4 Kaupunki ja ympäristö	11
2 MIKÄ ON YMPÄRISTÖKAUPUNKI	14
2.1 Ympäristökaupungin taustaa	14
2.1.1 Poliittinen ympäristökaupunki	14
2.1.2 Visuaalinen ympäristökaupunki	16
2.1.3 Osallistava ympäristökaupunki	18
2.2 Ympäristökaupungin imago	19
2.2.1 Ympäristö kaupunkimarkkinoinnin keinona	19
2.2.2 Ympäristökaupungin imagoressit	20
2.3 Ympäristökaupungin maisema	22
2.3.1 Moniulotteinen maisema	22
2.3.2 Kaupunkimaisema	24
2.3.3 Ympäristökaupunki, imago ja maisema	27
3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	28
3.1 Humanistinen tutkimus	28
3.1.1 Miksi humanistinen metodologia	28
3.1.2 Humanistisen metodologian kritiikki	29
3.1.3 Tutkijan oma asemointi	30
3.2 Teemahaastattelut	31
3.2.1 Kadunvarsahaastattelut	31
3.2.2 Viranhaltijahaastattelut	34
3.3 Teemoittelu ja teorialähtöinen sisällönanalyysi	35
4 YMPÄRISTÖKAUPUNGIN MAISEMAA LUOMASSA	37
4.1 Fyysisesti vihreä kaupunki	37
4.1.1 Vihreys	37
4.1.2 Vesi	40
4.1.3 Fyysisen vihreän vastakohtat	43
4.2 Ideologisesti vihreä kaupunki	49
4.2.1 Liikennejärjestelmä	49
4.2.2 Siisteys	54
4.2.3 Ihmiset, osallisuus ja elinvoima	57
4.2.4 Imago osaksi maisemaa	60
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	62
LÄHTEET	67
LIITTEET	72

KUVIOT JA TAULUKOT

Kuvio 1. Lahden ydinkeskustan alueellinen rajausta.

Taulukko 1. Maiseman klassinen jaottelu.

Taulukko 2. Analyysikehikko.

1 JOHDANTO

1.1 Taustaa

Innostus tämän tutkimuksen tekemiseen syntyi luettuani Lahden paikallislehti Uudesta Lahdesta uutisen, jossa kuuluisa kaupunkitutkija Charles Landry kommentoi Lahden vierailullaan tekemiään havaintoja. Lahden kaupunginjohtaja Pekka Timonen oli kutsunut tämän brittiläisen kaupunkitutkimuksen gurun tutustumaan Lahteen, vuoden 2021 Euroopan ympäristöpääkaupunkiin. Kyseisestä kesällä 2019 vihdoinkin kolmannella yrittämällä voitettusta tittelistä ollaan Lahden kaupungin organisaatiossa hyvin ylpeitä. Ympäristöpääkaupunkivuosi voidaan nähdä Lahden kaupungin pitkäaikaisen ympäristökaupunki-imagon rakentamisen eräänlaisena huipentumana. Lahdessa on toivottu ympäristöpääkaupunkivalinnasta kansainvälistä huomiota, joka kanavoituisi kaupungin vetovoiman, elinvoiman ja talouden kasvuun.

Landry oli kierrellyt parin päivän ajan kaupunkia ja valokuvannut näkemäänsä. Tämä luovan kaupungin käsitteen isänä tunnetuksi tullut kaupunkitutkija kiinnitti huomiota erityisesti kaupungin visuaaliseen ilmeeseen ja ensivaikutelmaan, jonka kaupungissa kulkija Lahdesta saa. Landry oli jo etukäteen kuullut kerrottavan lahtelaisten kotitalouksien vaikuttavasta 96 prosentin kierrätysasteesta. Hän halusi kuitenkin hahmottaa tämän seikan omakohtaisesti ja vieraili varta vasten Kujalan kierrätyskeskuksessa kaupungin laitamilla. Myöhemmin Landry kertoi nähneensä Kujalassa valtavan kasan kierrätettyjä omenoita, mikä konkretisoi visuaalisesti tuon hänelle kerrotun prosenttiluvun todeksi. Landry tutkiskeli näkemäänsä kaupunkia hyvin analyttisesti kameran kanssa. Aikansa keskustan betonisia katuja käveltyään ja Rautatienkadun ”punaisten lyhtyjien aluetta” kuvattuaan hän esitti pohdinnan, onko ympäröivä luonto kauniimpi kuin itse kaupunki. Landryn ajatusten mukaan kaupunki toimii viestintävälineenä, jossa kaupungin visuaalinen ilme, kulttuuri ja tunnelma viestivät kadulla liikkujalle minkälaisesta kaupungista on kysymys. Hänen mukaansa ”pehmeä on kovaa” ja kaupungin vetovoiman tärkeimpiä tekijöitä on tuoda katukuvassa esiin niitä asioita, joista kaupunki halutaan tehdä tunnetuksi.

”Tekisin näkyväksi sen, mistä puhumme yksityisesti ammattilaisten ryhmissä. Avainkysymys on, miten näkymätön tehdään näkyväksi.”

-Charles Landry (Uusi Lahti 4.9.2019)

Toinen motiivi tämän tutkimuksen tekemiseen kumpuaa omista lahtelaisista juuristani. Olen asunut Lahdessa elämäni ensimmäiset 20 vuotta ja seurannut kaupungin ajankohtaisia tapahtumia aina kohtalaisen tiiviisti. Opintojeni aikana olen useaan otteeseen käsitellyt Lahden kaupungin maankäyttöön liittyviä kiistoja tai jäsenellyt ympäristöpääkaupunkihakuun liittyviä kysymyksiä harjoitustöissäni. Kandidaatin tutkimukseni tein keväällä 2018 aiheenani Lahden keskustapysäköinti, elinvoiman ja käveltävyyden näkökulmasta. Lisäksi syksyllä 2019 työskentelin Lahden kaupungilla korkeakouluharjoittelussa, jossa työtehtäväni oli laatia tutkimusraportti kaupungin ilmastojohtamisesta.

Vuosien ajan lahtelaista elämänmenoa ja kaupungin kehittämistä vuoroin asukkaan, tutkijan ja kaupunkikehittäjän perspektiiveistä seurattuani, on kaupungista piirtynyt itselleni varsin moniulotteinen kokonaiskuva. Kokemuksieni perusteella voin todeta Lahden olevan vastakohtaisuudessaan äärimmäisen mielenkiintoinen tutkimuskohde. Nuoren ja vaarallisenakin tunnetun kaupungin historiaan on mahtunut värikkäitä vaiheita niin teollisuuden nousukauden, kuin 1990-luvun lamankin myötä. Kaupungin imagoa on pyritty tietoisesti rakentamaan eri aikoina urheilun, bisneksen, ympäristön ja jopa klassisen musiikin varaan. Kuitenkin samaan aikaan mieltä ylentävien ja markkinointihenkisten kaupunkibrändi-iskulauseiden rinnalla Lahti tunnetaan kansallisesti myös Suomen Chicagona ja huumepääkaupunkina. Onpa Lahti joissain piireissä saavuttanut myös tittelin ”Suomen tempparipääkaupunkina” tämän hieman kyseenalaisen tositelevisioformaatin myötä. Kaupungin todellinen julkisuuskuva onkin siis huomattavasti virallisesti tuotettua kaupunkibrändiä rikkaampi ja moniulotteisempi.

Lahtelaisuudessa on tiettyjä tunnusomaisia piirteitä, joihin alkuperäisenä lahtelaisena pystyn samaistumaan. Lahtelainen ilmoittaa aina olevansa kotoisin ”Lahesta”, kuten oikea ilmaisu paikallisittain kuuluu. Rakkaasta kotikaupungista ollaan hyvin ylpeitä, mutta tämä ilmenee usein lahtelaiseen tyyliin hieman kieroutuneella tavalla omalle kotikaupungille naljailuna ja Lahden erikoispiirteiden vähättelynä. Lahtelaisten eräänlainen kollektiivinen huono itsetunto vaikuttaa heijastuvan myös laajemmin Lahden valtakunnalliseen imagoon. Tutkimusten mukaan Lahtea ei koeta nuorten aikuisten keskuudessa houkuttelevaksi paikaksi opiskella tai asua. (Etelä-Suomen Sanomat 18.10.2019) Lahtelaiset yrittäjät puolestaan arvioivat kansallisissa vertailuissa kaupunkinsa sijaintia huonommin arvosanoin, kuin muut kollegansa jopa kaukaa Kainuun nälkämaitta (Keskuskauppakamari 2016).

Työskennellessäni ennen tähän tutkimukseen ryhtymistä Lahden kaupungilla ja haastatellessani ihmisiä ympäri kaupunkiorganisaation, hyvin moni viranhaltija totesi lahtelaisen pessimismin, negatiivisuuden ja kehitysvastaisuuden haittaavan kaupungin asioiden edistämistä. Huomattavan monesta suusta sain kuulla kommentteja, kuten: *”en ole Lahdesta, mutta täällä ei kyllä mikään etene”* tai *”lahtelaiset on peruspessimistejä”*. Lahdella onkin pitkä historia vuosikymmeniä suunnitelmissa pyörivistä ikuisuushankkeista, jotka eivät lukuisista valituksista tai kunnallispolitiikan koukeroista johtuen ole edenneet. Esimerkkeinä näistä ikuisuusprojekteista voi mainita ainakin 1980-luvulta saakka suunnitelmissa olleen Teivaan hotellihankkeen tai Kisapuiston jo pitkään kaavaillun jalkapallostadionin. Jokaisessa kaupungissa varmasti törmätään NIMBY-ilmiöön ja uusien ideoiden vastustukseen, mutta Lahdessa tästä saavutettuihin etuihin ja vallitsevaan asiantilaan takertumisesta on tehty oma taiteenlajinsa. Tämä monien kaupunkilaisten asenteisiin syvälle juurtunut kehitysvastaisuus ei ainakaan helpota Lahden kaupungin pyrkimyksiä profiloitua kansainvälisen tason ympäristökaupunkina. Ympäristöön ja ilmastoon liittyvät kehitystoimet vaativat näet usein suuriakin muutoksia kaupunkirakenteessa ja tavassa järjestää yhteiskunnallisia toimintoja.

Jos palaamme alussa referoimaani Charles Landryn ajatukseen kaupungista viestintävälineenä, onkin erittäin mielenkiintoista pohtia kysymystä - millainen viestintäväline Lahden kaupunki oikeastaan on. Kaupungin viranhaltijat näkevät paljon vaivaa asukkaiden osallistamiseksi ja ympäristöpääkaupunkistatuksesta pyritään luomaan kaikkien kaupunkilaisten yhteinen ylpeydenaihe. Samaan aikaan ympäristöpääkaupunkihanketta ollaan ainakin joissain piireissä hanakasti kääntämässä taloudelliseksi vastakkainasetteluksi vastuullisen vanhustenhoidon ja ideologisen viherpiiperryksen välillä. Koronakriisin mukanaan tuomat julkistalouden haasteet ovat omiaan aiheuttamaan poliittista eripuraa tiukan talouskuripolitiikan puolestapuhujien ja ympäristökaupunki-investointeja suunnittelevien tahojen välille. Ympäristökaupungin imagon luominen, samalla kaikkia kaupunkilaisia palvellen ja huomioon ottaen ei ole helppo tehtävä.

Landryn ajatusten mukaan kaupunki-imagon kannalta on ratkaisevaa, miltä kaupungissa näyttää ja millaisia mielikuvia kaupunki herättää sitä tarkastelevissa ihmisissä. Näin ollen myös ympäristökaupunki-imagon tulisi ilmetä jollain tavoin kaupunkimaisemassa. Tarkoitukseni tässä tutkimuksessa on tutkia mistä tekijöistä ympäristökaupungin maisema koostuu. Minkä tekijöiden nähdään luovan ympäristökaupungin maisemaa ja mitkä tekijät puolestaan ymmärretään ympäristökaupungin maiseman kannalta vastakkaisiksi. Tarkastelen tätä aihetta sekä kaupungin kaduilta satunnaisesti valittujen kansalaisten että kaupungin kehittämisestä vastaavien viranhaltijoiden näkökulmista. Samalla tutkimuksen mielenkiinto suuntautuu Lahden kaupungin

mahdollisuuksiin tuoda visuaalisessa kaupunkikuvassaan esiin näitä ympäristökaupungin maisemana tunnistettavia piirteitä. Tarkastelen miten ympäristökaupungin maisemaa vahvistavat elementit olisi mahdollista sisällyttää luontevaksi osaksi Lahden kaupunkimaisemaa, tukien samalla lahtelaista kulttuuria, historiaa ja Lahden jo olemassa olevaa moniulotteista imagoa. Lähestyn näitä kysymyksiä kaupunkimaiseman ja kaupunki-imagon muodostaman käsitteellisen viitekehyksen avulla.

1.2 Lahden tarina

Lahteen liitettävät mielikuvat ja kaupungin maine ovat muodostuneet vuosien saatossa historiallisesti kerrostuen kaupungille ominaisten kulttuuritekijöiden varaan. Lahtea on varsinkin menneisyydessä kuvailtu dynaamisena, nuorena ja vaarallisena. Lahti saikin kaupunkioikeutensa suomalaisten kaupunkien joukossa varsin myöhään vuonna 1905, jolloin Lahden seutu oli jo merkittävä kaupan keskus. Salpausselän rinteille ja Vesijärven lahden pohjukkaan sijoittunut kaupunki kasvoi hyvien tie-, vesi- ja raideliikenneyhteyksien ansiosta varsin nopeasti merkittäväksi teollisuuskaupungiksi. (Lahden museot 2007a, b.) Keskeinen sijainti eteläisessä Suomessa, rautatien tarjoamat hyvät kuljetusmahdollisuudet ja vesireittejä pitkin Lahteen uitetut tukkilastit tarjosivat erityisesti puuhun pohjautuvalle teollisuudelle sopivan kasvualustan. Lahdesta kehittyikin 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla Suomen kalusteteollisuuden keskus Askon, Iskun ja useiden muiden huonekaluyritysten tehdessä lahtelaista puuteollisuutta tunnetuksi ympäri maailman. (Lahden museot 2007c, d.)

Toisen maailmansodan jälkeen Lahden kaupungin kasvu vauhdittui merkittävästi. Karjalan luovutetuilta alueilta siirtyi Lahteen yli 10 000 karjalaista tuoden oman merkittävän lisänsä kaupungin talouteen ja kulttuuriin (Lahden museot 2007e). Puunjalostus- ja huonekaluteollisuuden ohella myös metalli- ja elintarviketeollisuuden yritykset vauhdittivat Lahden menestystä. Lahti kasvoikin 1970-luvulle tultaessa lähes 100 000 asukkaan kaupungiksi (Lahden museot 2007f). Lahden nopea kasvu 60- ja 70-luvuilla aiheutti myös lieveilmiöitä, kuten juurettomuutta, jengiytymistä ja järjestyshäiriöitä. Tämä nopean kasvun aika on jättänyt yhä tänä päivänä näkyvän jäljen Lahden imagoon.

Lahden kaupunkiin on yhdistetty mielikuvia rikollisuudesta, gangstereista ja amerikkalaisuudesta eri tavoin vuosien varrella. Jo 1800-luvun lopulla Lahden kauppalan levottomuudet saivat aikalaiset kuvailemaan Lahtea villiksi länneksi. Vuosisadan vaihteen jälkeen Lahteen perustetut useat teurastamot, sekä myöhemmin 1960 ja 1970- lukujen korkeat väkivaltatilastot toivatkin Lahdelle lisänimen ”Suomen Chicago”. (Järvinen 1965, 161.) Osaltaan Lahden kaupunki-imagoon on vaikuttanut myös 1990-luvun alun lama, joka koetteli erityisen rajusti vientiteollisuudesta

riippuvaisen Lahden kaupungin taloutta. Lamasta toipuminen ja siirtymä teollisesta yhteiskunnasta kohti tietoyhteiskuntaa on ollut Lahdessa erityisen hidasta. Valmistavan teollisuuden työpaikkojen verrattain suuri osuus työvoimasta, korkeasti koulutetun työvoiman puute ja valtion työpaikkojen vähäisyys ovat tekijöitä, jotka ovat vaikeuttaneet Lahden selviämistä nopeasta yhteiskunnan rakennemuutoksesta. (ESS 31.1.2016.) Lama ja Lahden elinkeino- sekä koulutusrakenteen pysyväisluonteiset ongelmat ovat jättäneet pitkän ja yhä tänä päivänä näkyvän varjon kaupungin kehitykseen. Lahden työttömyysaste oli esimerkiksi koko 2010-luvun ajan kuudesta kymmeneen prosenttiyksikköä valtakunnallista keskiarvoa korkeampi (ESS 20.4.2020).

Lahden rosoinen maine on säilynyt jossain määrin tähän päivään saakka. Tästä osoituksena on esimerkiksi sosiaalisessa mediassa kulttimaineeseen noussut Lahtiblogi, joka esittelee kaupungin rujoimpia hahmoja ja maisemia, poiketen merkittävästi virallisesta mainostoimistojen avulla luodusta Lahti-imagosta. Lahden moottoripyörämuseolta on tehty myös turisteille suunnattuja Lahden alakulttuureja ja väkivaltaista historiaa esitteleviä Suomen Chicago-kiertoajeluita (MTV 5.10.2020). Myös maine Suomen huume pääkaupunkina elää edelleen sitkeästi osana Lahden epävirallista kaupunki-imagoa (esim. YLE 7.9.2020).

Lahden virallisempaa imagoa on sen sijaan pyritty vuosien varrella rakentamaan useiden erilaisten teemojen varaan. 1980-luvun nousukaudella Lahdesta luotiin kuvaa vetovoimaisen kasvun, dynaamisen liike-elämän ja juppiphenkisten materialististen arvojen kaupunkina. Kaupunkimarkkinoinnin iskulause ”Lahti Business City” sai kuitenkin ivallisen sävyn 1990-luvun laman iskettyä suuren loven Lahden talouselämään. Urheilu on myös aina ollut Lahden kaupungille tärkeä imagotekijä. Erityisesti vuotuisten Salpausselän kisojen sekä useiden Lahdessa järjestettyjen MM-hiihtojen myötä kaupunki on tullut tunnetuksi kansainvälisenä talviurheilukeskuksena (Lahden museot 2007g). Sibeliustalo ja sataman puuarkkitehtuuripuisto ovat puolestaan toimineet visuaalisena osana Lahden kaupungin markkinoimista puumuotoilun keskuksena. Muotoiluinstituutin pitkät perinteet kaupungissa tuovat selkänöjää näille Lahden muotoiluosaamista painottaville markkinointipyrkimyksille. Sibeliustalon omalaatuinen arkkitehtuuri ja akustiikka toimivat myös vetonaulana kulttuuriväelle. Lahden maailmankuulu sinfoniaorkesteri on ollut yksi keskeisimmistä keinoista tehdä Lahtea tunnetuksi korkeakulttuurin kautta. Sinfoniaorkesteria onkin kansainvälisen näkyvyytensä kautta käytetty aina tiiviinä osana kaupunkimarkkinoinnin kulloisiakin teemoja. (Lahden museot 2007g.) 1980-luvulla orkesteri kulki nimellä ”Business City Orchestra” ja viime vuosina sinfoniaorkesterin muusikot ovat istuttaneet puita sekä soittaneet pyöräilykypärät päässä muodostaen maailman ensimmäisen hiilineutraalin sinfoniaorkesterin.

Nykyisin Lahden kaupunki-imagon kärkenä oleva ympäristökaupunkiteema sai alkunsa taloudellisesti vaikealla 1990-luvulla. Lahdessa oli herätty konkreettisiin ympäristöongelmiin jo tätä aiemmin 1970-luvulla, kun runsaan teollisuuden ja jätevesien saastuttamaa Vesijärveä alettiin puhdistamaan. 1990-luvun aikana toteutetun Vesijärvi-projekti I:n lisäksi Lahden kaupunki teki ensimmäisen kaupungin ympäristöpolitiikkaa linjaavan ympäristöohjelman suomalaisten kaupunkien joukossa aikaisin, jo vuonna 1996. Sittemmin menestyksestä vesienhoitoa on Lahdessa jatkettu toteuttamalla Vesijärvi-projekti II sekä perustamalla Vesijärven tilasta huolehtiva ja vesienhoidon toimintatapoja kehittävä Vesijärvisäätiö. (Greenlahti 2020a.) Vuonna 2009 Lahden strategiaan kirjattiin kunnianhimoinen päästövähennystavoite vuodelle 2025. Samaan aikaan kaupungin tulevaisuuden visiossa määriteltiin Lahden olevan elinvoimainen ja kasvava ympäristökaupunki.

Lahti on nykyisin noin 120 000 asukkaallaan Suomen kahdeksanneksi suurin kaupunki ja Päijät-Hämeen maakuntakeskus. Lahden kaupungin brändivihkossa todetaan Lahden olevan ”rohkea ympäristökaupunki, joka ratkoo tulevaisuuden haasteita yhdessä” ja että ”aitous, rohkeus, kekseliäisyys ja vastakohtaisuus tekevät Lahdesta Lahden”. Ympäristön, muotoilun ja tapahtumien kuvataan kyseisessä kaupungin viestintäyksikön tuottamassa ohjekirjassa olevan Lahden teemallisia vahvuuksia. (Lahti 2019). Kaupungin nykyisessä vuoteen 2030 tähtäävässä strategiassa puolestaan linjataan Lahden tavoittelevan hiilineutraalia kasvua rohkeana ja yritysystävällisenä ympäristökaupunkina (Lahti 2020). Lahdessa on näiden strategiakirjausten mukaisesti myös toteutettu kunnianhimoista ympäristöpolitiikkaa. Kaupunki esimerkiksi luopui kokonaan kivihiiilen käytöstä energiantuotannossa vuonna 2019 ja on lanseeraamassa maailman ensimmäistä asukkaiden henkilökohtaista liikkumisen päästökauppaa. Lahden ympäristökaupunki-imago saa eräänlaisen huipentumansa vuonna 2021, kun Lahti toimii Euroopan ympäristöpääkaupunkina.

1.3 Tutkimustehtävä

Tutkimustehtävä on jaettavissa kahteen osaan. Ensin tutkin miten ympäristökaupunki nähdään ja millaisena se ymmärretään kaupungin kaduilla sekä suunnittelupöytien ääressä. Miltä ympäristökaupungin maiseman tulisi näyttää tavallisten kaupunkilaisten ja kaupungin viranhaltijoiden mielestä. Pyrin löytämään ympäristökaupungin maisemalle tyypillisiä piirteitä ja toisaalta elementtejä, jotka nähdään ympäristökaupungin maisemalle vastakkaisina. Erittelen mistä tekijöistä ympäristökaupungin maiseman koetaan koostuvan ja onko näillä eri osatekijöillä mahdollisesti keskenään erilainen painoarvo. Tarkastelen myös miten eri positioista kaupunkimaisemaa tarkastelevat ihmiset kokevat Lahden kaupungin tämänhetkisen visuaalisen

ilmeen vastaavan heidän omaan mielikuvaansa ihanteellisesta ympäristökaupungista. Eri näkökulmien tarkastelemisen myötä pyrin löytämään ympäristökaupungin imagon kannalta keskeisimpiä elementtejä kaupunkimaisemasta.

Toisena tutkimuksellisenä tavoitteena on vastata Lahden kaupungin kehittämisen haasteisiin. Tutkin kaupunki-imagon ja kaupunkimaiseman tarkastelutasojen muodostaman teoreettisen viitekehyksen avulla miten moniulotteinen kaupunkimaisema vaikuttaa kaupungin imagoon. Erityisenä mielenkiinnon kohteena on kysymys, miten ympäristökaupungin imagoa voidaan tietoisesti muovata konkreettisilla kaupunkimaisemaan vaikuttavilla toimenpiteillä. Erittelen myös ympäristökaupungin imagomaiseman kehittämiseen liittyviä esteitä ja ristiriitoja.

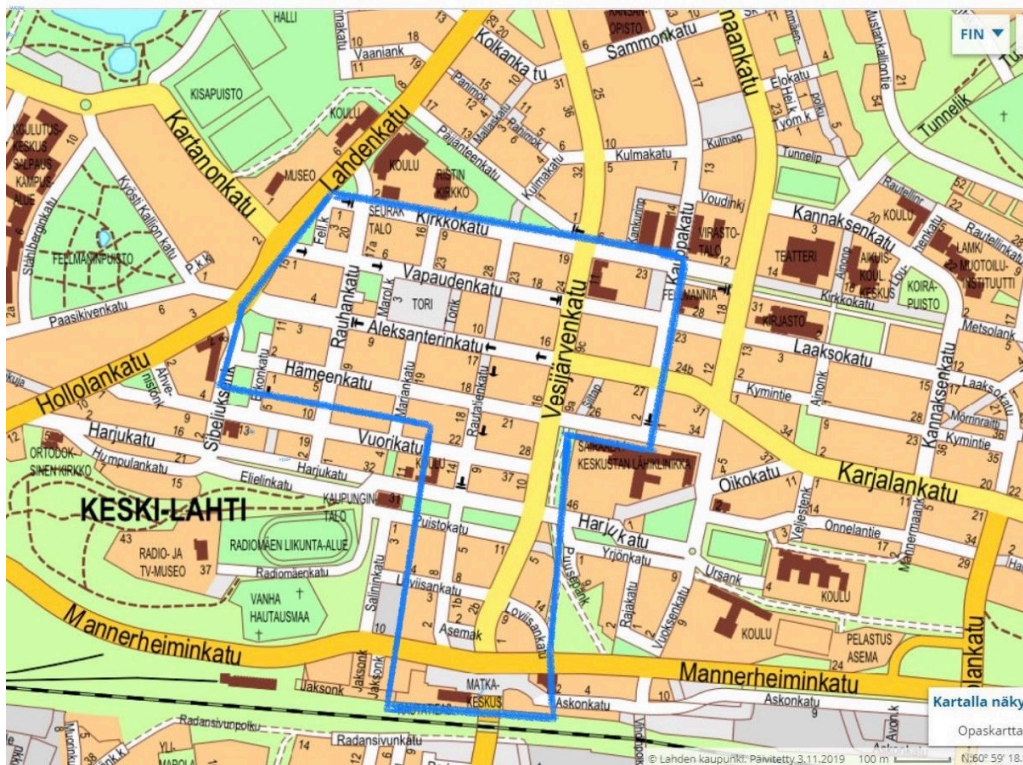
Tutkimuskysymykset ovat:

1. Miltä ympäristökaupungin maisema näyttää?
 - 1.1 Mistä visuaalisista tekijöistä ympäristökaupungin imagon koetaan kaupunkilaisten ja kaupungin kehittämisestä vastaavien viranhaltijoiden näkökulmasta koostuvan?
2. Miten Lahden kaupunki luo ympäristökaupungiksi tulkittavaa kaupunkimaisemaa?
 - 2.1 Miten ympäristökaupungin imagoa tukevia tekijöitä voidaan ilmentää Lahden kaupunkimaisemassa?

Tutkimuksen käytännöllisenä tavoitteena on löytää kaupunkimaiseman suunnitteluun kytkeytyviä keinoja, joilla Lahti voisi ilmentää ympäristökaupunki- teemaa katukuvassaan. Tässä yhteydessä tarkastelussa huomioidaan myös kaupungin kehittämiseen liittyviä erityispiirteitä. Ihanteellisen ympäristökaupunkiutopian rinnalla on tärkeää tarkastella esimerkiksi kaupungin kehittämiseen liittyviä taloudellisia ja poliittisia kysymyksiä. Kaupunkimaiseman muokkaamista tutkittaessa on huomioitava myös paikallisen kulttuurin ja historiallisen jatkumon merkitys. Sekä fyysinen kaupunkiympäristö, että kaupungin imago ammentavat molemmat perustansa kaupungin historiasta ja kulttuurista. Kansainvälisistä esimerkeistä kopioidun tai kaupunkikehittämisen teorioista päälle liimatun ympäristökaupunki-imagon sijaan on Lahden kaupunkimaiseman kehittämistä analysoitava ottaen huomioon juuri Lahden kaupungille omaleimaiset piirteet. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys kiinnittyy näihin kaupungin erityispiirteisiin. Kaupunki-imagon käsite sekä kaupunkimaiseman tarkastelutasot muodostavat analyysikehikon ympäristöteeman ilmentämiselle Lahden kaupunkimaisemassa.

Tutkimus rajautuu käsittelemään Lahden keskusta-alueita. Kaupunkimaiseman käsitteen kannalta on perusteltua rajata tutkimus keskustaan, jossa rakennettu ympäristö on vahvasti läsnä. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole keskittyä vain kaupungin viheralueisiin ja puistoihin, kuten yleensä kaupunkien ympäristönäkökulmia tarkasteltaessa tehdään (esim. Braiterman 2010; Clark, Niemi & Nolin 2017) vaan löytää keinoja, joilla myös rakennettua maisemaa voitaisiin kehittää vastaamaan kansalaisten kokemusta ympäristökaupungista. Keskusta on kaikille kaupunkilaisille yhteistä tilaa ja samalla kaupungin näyteikkuna muualta tuleville vierailijoille. Ympäristökaupunki-imagon olisi täten perusteltua näkyä myös kaupungin keskustassa. Mitä tulee kasvillisuuteen ja luonnon läheisyyteen, ovat monet suomalaiset kaupungit jo nyt maailman metropoleihin verrattuna hyvinkin vihreitä. Esimerkiksi Lahdessa keskusta-alueita ympäröivät laajat metsä- ja puistoalueet. Täten tutkimus on perusteltua fokusoida käsittelemään vain selkeästi kaupunkimaisinta osaa Lahdesta eli kaupungin ydinkeskustaa.

Ydinkeskustalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa Lahden keskustan yleissuunnitelmassa (2015) linjattua suunnittelualuetta (kuvio 1), joka käsittää kauppatorin ympäristön rajautuen pohjoisessa Kirkkokatuun, lännessä Lahdenkatuun, etelässä Hämeenkatuun, sekä idässä Kauppakatuun. Lisäksi tutkimuksen yhteydessä ydinkeskustaan lasketaan kuuluvaksi myös Matkakeskuksen ja Aleksanterinkadun välinen alue.



Kuvio 1: Lahden ydinkeskustan alueellinen raja (Muokattu lähteestä: Lahden karttapalvelu 2020)

Alueellisen rajauksen ohella toisena keskeisenä rajauksena tässä tutkimuksessa kaupunkimaisemaa tarkastellaan visuaalisuuden kautta. Ympäristökaupungin imagon kannalta voisi olla antoisaa ja perusteltua tutkia myös muilla aisteilla havaittavaa kaupunkimaisemaa kuten kaupungin ääni- tai tuoksumaisemia. Ottaen huomioon tutkimukseen käytössä olevat rajatut resurssit ja pelkästään jo visuaalisen maiseman sisältämät monet tulkintakehykset, on perusteltua rajata työ käsittelemään vain yhtä aistittavan maiseman osa-aluetta. Visuaalista maisemaa tarkasteltaessa on myös huomioitava maiseman ajalliset vaihtelut. Olen kerännyt tutkimuksen aineiston talven ja kevättalven aikana toteutetuilla teemahaastatteluin. Vuodenaika vaikuttaa merkittävästi kaupungin visuaaliseen maisemaan, sillä talvella esimerkiksi kasvien vihreys puuttuu katukuvasta. Suomen oloissa neljä vuodenaikaa on kuitenkin otettava huomioon kaikessa kaupunkisuunnittelussa, joten on perusteltua pohtia miten ympäristökaupunki voi näyttää ympäristökaupungilta muulloinkin kuin lyhyen kasvukauden aikana.

Tutkimusasetelma perustuu Lahden kaupungin strategiaan, jonka mukaan Lahti on ”rohkea ympäristökaupunki” (Lahti 2020). Tämän useissa yhteyksissä julkistetun ympäristökaupunkiteeman ja Lahden voittaman Euroopan ympäristöpääkaupunki 2021- tittelin myötä tässä tutkimuksessa nähdään ympäristökaupungin imago tavoiteltavana päämääränä, johon kaupungin hallinto toiminnallaan pyrkii. Tutkimustavoitteena ei ole ottaa normatiivisesti kantaa ympäristökaupunkina profiloitumisen mahdollisiin hyötyihin tai haittoihin, vaan tutkia analyttisesti Lahden kaupungin mahdollisuuksia luoda keskustassaan strategisen linjansa mukaista ympäristökaupungiksi tulkittavaa visuaalista maisemaa.

Pyrin tutkimuksessani määrittelemään tekijöitä, joista ympäristökaupungin voidaan nähdä teoreettisessa mielessä rakentuvan. Aiemman tutkimuksen synnyttämien ympäristökaupunkidiskurssien tarkastelulla pyrin selittämään ympäristökaupungin poliittista ja hallinnollista olemusta. Kaupungin imagon rakentumisen jäsentely puolestaan auttaa ymmärtämään ympäristökaupunkia markkinoitavana tuotteena. Ympäristökaupungin imagoressurssit yhdistävät ympäristökaupungin imagon käsitteen osaksi maiseman käsitteistöä. Kaupungin kaduilla liikkuvien ihmisten näkemä, kokemä ja kulttuurihistoriallisessa kontekstissa tulkitsema kaupunkimaisema on tutkimuksen keskeisin käsite. Kaupunkimaisema kytkee lopulta kaupungin imagon osaksi tietoisesti tuotettua fyysistä kaupunkiympäristöä ja kiinnittää tutkimuksen käsitteellisen viitekehyksen kaupungin kehittämisen arviointiin. Tutkimuksessa kaupunkimaiseman tarkastelutasoina ymmärretään kaupunkimaiseman fyysisiin elementteihin kiinnittyvä visuaalinen maisema,

subjektiivisiä kokemuksia ja tulkintaa painottava symbolinen maisema, sekä kaupunkimaisemalle tulkintakehyksen tarjoava kulttuurihistoriallinen maisema.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys tarjoaa käsitteelliset raamit ympäristökaupungin maiseman analyttiselle tarkastelulle. Tutkimuksen analyysivaiheen kannalta on keskeistä huomioida, etteivät kaupunkimaiseman eri tarkastelutasot ole toisiaan poissulkevia, vaan vaikuttavat ihmisten havainnoissa samanaikaisesti ja tukevat toisiaan. Yksittäinen elementti kaupunkimaisemassa voi olla sekä visuaalisesti stimuloiva että henkilökohtaisesti koettu ja saada samaan aikaan myös kaupungin historiaan ja kulttuuriin liittyviä tulkintoja.

1.4 Kaupunki ja ympäristö

Kestävän kehityksen periaatteiden valtavirtaistuttua 1990-luvulta alkaen on ympäristö- ja ilmastokysymyksiä alettu ottaa aiempaa enemmän huomioon maailmanlaajuisesti kaupunkien kehittämisessä. On syntynyt hyvin laaja kaupunkisuunnitteluun, ekologiaan ja ympäristöpolitiikkaan kiinnittyvä ympäristökaupungin käsite. Merkillepantavaa ympäristökaupunkina profiloitumaan pyrkivien kaupunkien tarkastelussa on, että kaupunkien kokoluokasta riippumatta perusteet ympäristökaupungin mukaisille toimille ovat usein hyvin saman kaltaisia. Kaupunkien ympäristöpolitiikoilla pyritään vähentämään päästöjä ja tekemään kaupunkien toiminnasta globaalin ympäristövastuun kannalta kokonaisvaltaisen ekologista. Samaan aikaan kyseisiä toimenpiteitä perustellaan myös asukasnäkökulmasta. Ympäristökaupunki näyttäytyy tutkimuskirjallisuudessa keinona luoda kaupunkilaisille ja kaupungissa vieraileville ihmisille viihtyisämpää ja toimivampaa kaupunkiympäristöä. (De Jong, Joss, Schraven, Zhan & Weijnen 2015, 25-26.)

Ekologisuudesta, ilmastopolitiikasta ja ympäristöstä huolehtimisesta on tullut kaupungeille myös keino hakea kilpailuetua ja erottua muista kaupungeista parantaen samalla alueen elinvoimaa, houkuttelevuutta ja kilpailukykyä (De Jong et al. 2015, 26). Kaupunkien brändääminen eli tietoinen kaupunki-imagon rakentaminen perustuu usein alueen olemassa oleviin ja omaleimaisiin positiivisen maineyön mahdollisuuksiin kuten historiaan, elämänlaatuun tai maisemaan (Moilanen & Rainisto 2009, 5; Gulsrud, Gooding & Konijnendijk van Den Bosch 2013, 331). Ympäristökaupungin imagon kannalta ympäristökaupunkien politiikoilla pyritään näyttäytymään sekä vastuullisina organisaatioina, että viihtyisinä ja ihmisystävällisinä paikkoina asua tai vieraila. Näin ollen ympäristökaupungin sosiaalisiin hyötyihin keskittyvät perusteet pyritään kääntämään kaupunkien välisessä kilpailussa mainehyödyiksi.

Suomalaisen ympäristökaupunkitutkimuksen mielenkiinto kohdistuu usein tekniseen kaupunkisuunnitteluun. Kotimaista ympäristökaupungin suunnittelunäkökulmaa edustaa esimerkiksi kestävän kaupungin tematiikka (Hiltunen 2008). Monien kaupunkien strategioissa ja ohjelmatyössä pyritään luomaan kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti toimivaa kaupunkia. Kestävän kaupungin suunnittelussa huomio keskittyy usein ympäristönsuojelun, maankäytön, liikenteen ja jätehuollon näkökulmiin (ks. Anttonen, Laihosalo & Leino 2008). Kaupunkimaisemien yhteyttä kaupunki-imagoon on Suomessa tutkinut Topi Antti Äikäs (2000, 2001) jakaen kaupunkimaiseman eri tarkastelutasoihin ja tunnistaa kaupunkien fyysisestä maisemasta kaupungin imagoa esiin tuovia imagoresursseja. Suomalaisille kaupungeille ympäristökaupunki-imagon rakentaminen on kuitenkin melko uutta ja Lahti on tässä suhteessa edelläkävijä.

Tässä tutkimuksessa ympäristökaupunki ymmärretään Lahden kaupungin tuottaman kaupunki-imagon yhtenä keskeisenä osatekijänä. Ympäristökaupunki-imago nähdään tietoisesti tavoiteltavana mielikuvana kaupungista, joka halutaan yhdistää positiiviseen kaupunkimarkkinointiin. Imagon käsite kytkeytyy tiiviisti visuaalisuuteen ja kokemuksellisuuteen. Näin ollen tutkimuksessa käsitellään ympäristökaupungin maisemaa juuri kaupunki-imagon näkökulmasta. Tutkimuksessa nähdään ympäristökaupungin imagoa viestivä maisema kaupungin hallinnon harjoittaman politiikan päämääränä. Täten onkin mielenkiintoista kiinnittää huomiota siihen, millaisena kaupunkilaiset kokevat ympäristökaupungin maiseman ja miten tämä näkemys vertautuu kaupungin kehittäjien vastaaviin näkemyksiin. Tutkimuksen aineiston keräämisessä huomio suuntautuukin sekä kadun varressa maisemaa tarkasteleviin kaupunkilaisiin, että kaupungin kehittämisestä vastaaviin viranhaltijoihin. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole antaa eri vastauksille erilaista painoarvoa. Humanistisen metodologian mukaisesti kaupunkimaisema ymmärretään tässä tutkimuksessa subjektiivisista kokemuksista ja tulkinnoista muodostuvaksi kokonaisuudeksi, joten kaikki vastaukset ovat yhtä merkityksellisiä ja ”oikeita”.

Tämä tutkimus syventyy erityisesti Lahden kaupungin mahdollisuuksiin kirkastaa ympäristökaupunki-imagoaan, mutta sisältää samalla lukuisia laajemmin yleistettävissä olevia huomioita kaupunkien ympäristötyöstä. Näin ollen tutkimus kiinnittyy osaksi laajempaa suomalaista ympäristökaupungin maiseman ja imagon suunnitteludiskurssia. Suomessa on useita keskisuuria kaupungeja, joilla on hyvin samankaltainen elinkeinorakenne koulutukseen, rakennemuutokseen ja tunnettuuteen liittyvine haasteineen kuin Lahdella. Esimerkiksi 1990-luvun laman runtelema niin kutsuttu ”ruostevyöhyke”, johon voidaan lukea kuuluvaksi Lahden lisäksi ainakin Kotka, Kouvola ja

Pori ovat kaikki raskaan teollisuuden kasvusta hyötyneitä ja vastaavasti idänkaupan romahduksesta sekä teollisuuden rakennemuutoksesta kärsineitä kaupunkeja. Yliopiston puuttuminen, sosiaaliset ongelmat kuten laaja pitkäaikaistyöttömyys sekä sijainti menestyneiden kasvukeskusten välisten liikenneväylien katvealueilla yhdistää näitä maakuntiensa keskeisimpiä väestökeskittymiä. Julkisen talouden säästöpainet, kuntaliitokset ja kiristynvä kilpailu osaavasta ja uutta yritystoimintaa luovasta työvoimasta aiheuttavat keskikokoisille suomalaiskaupungeille hyvin samankaltaisen toimintaympäristön, jossa edukseen erottuminen on haastavaa mutta koko ajan entistä tärkeämpää.

Kestävän kehityksen teemat koskettavat kaikkia kaupunkeja nyt ja tulevaisuudessa. Suomen ja Euroopan unionin kunnianhimoiset hiilineutraaliustavoitteet velvoittavat vastahakoisiakin kaupunkeja, kuntia ja alueita vähentämään päästöjään. Useat kaupungit ovat valtioita ketterämpiä hallinnon yksikköinä jo linjanneet kansallista lainsäädäntöä kunnianhimoisempaa ympäristöpolitiikkaa (esim. Suomen ympäristökeskus 2019). Yksikään kaupunki ei voi toiminnassaan sivuuttaa maailmanlaajuisia megatrendejä, joista ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä siihen sopeutuminen ovat yksiä suurimmista. Tulevaisuudessa yhä suurempi osa kaupungeista tuleekin olemaan ympäristökaupunkeja tavalla tai toisella. Tämä tutkimus ei ole näin ollen pelkästään tapaustutkimus, vaan antaa työvälineitä kaikille kaupungeille ympäristöteeman ilmentämiseen kaupunkimaisemassa. Tarkoituksena on tuottaa poliittisten päätösten ja kaupunkisuunnittelijoiden työn tueksi tutkittua tietoa kaupunkimaiseman ja imagon koetusta yhteydestä ympäristökaupungin kontekstissa.

Tutkimuksen rakenne etenee seuraavasti: Luvussa kaksi käyn läpi tutkimuksen teoreettista ja käsitteellistä taustaa. Erilaiset ympäristökaupunkitutkimuksen tuottamat mallit auttavat hahmottamaan ympäristökaupunki-termin monitulkintaisuutta. Kaupunki-imagon käsite puolestaan kytkee ympäristökaupungin osaksi tietoisesti tuotettuja mielikuvia ja kaupunkimarkkinointia. Ympäristökaupungin imagoressurit yhdessä kaupunkimaiseman eri tasojen kanssa muodostavat puolestaan tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen. Kolmannessa luvussa pohdin tutkimuksen tieteenfilosofista sijoittumista osana humanistisen kulttuurimaantieteen tutkimusperinnettä sekä esittelen tutkimuksen aineistonkeruu- ja analyysimenetelmät. Luvussa neljä analysoin tutkimusaineistoa teoreettisen viitekehyksen muodostaman analyysirungon avulla. Luku viisi puolestaan sisältää tiivistetyt johtopäätökset ympäristökaupungin maisemasta sekä kaupunkimaiseman kehittämisen mahdollisuuksista Lahdessa. Lisäksi luvussa luodaan katsaus ympäristökaupunkien maiseman tulevaisuuteen ja esitetään tutkimuksen aikana heränneitä jatkotutkimustarpeita.

2 MIKÄ ON YMPÄRISTÖKAUPUNKI

2.1 Ympäristökaupungin taustaa

Luonnonympäristö ja kaupunki voidaan lähtökohtaisesti ymmärtää toistensa vastakohtina. Kaupungit ovat alun perin syntyneet suojaamaan ihmisyhteisöjä nimenomaan ympäröivän luonnon vaaroilta (Koskiaho 1997, 6). Teknologian ja tieteen kehittymisen myötä ihmiskunta on monin tavoin selittänyt luonnon olosuhteiden asettamia varhaisten ihmisyhteisöjen kohtaamia haasteita, mutta tullut samalla luoneeksi uusia ympäristön tilaan ja inhimilliseen hyvinvointiin liittyviä ongelmia. Kiihtynyt kaupungistuminen on vuosisatojen saatossa aiheuttanut sekä sosiaalisia että ympäristön kuntoon liittyviä ongelmia, kuten saastuneita vesistöjä ja maa-alueita, liikenteen ruuhkautumista sekä ilmanlaadun heikkenemistä (Hajer & Dassen 2014, 18-19). Ihmisen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen ilmastoja lämmittävä vaikutus on kuluneiden vuosikymmenten aikana havaittu vakavaksi uhaksi koko maapallon elinolosuhteille. Suurin osa maailman väestöstä asuu jo nyt kaupungeissa ja tämä urbaanin väestön osuus kasvaa koko ajan (esim. Hajer & Dassen 2014, 12; Cook & Lara 2013, 3). Kaupungit laajoina väestön ja teollisuuden keskittyminä ovatkin nykyisin ihmisen aiheuttamien ympäristöongelmien suurimpia aiheuttajia. Voidaan perustellusti väittää, että vuosisatojen saatossa kaupunkien ja niitä ympäröivän luonnon välinen asetelma on kääntynyt pääläelleen - nykyisin luontoa täytyy suojata ihmisyhteisöiltä. Tästä lähtökohdasta on alkanut kehittymään ympäristökaupungin käsite.

2.1.1 Poliittinen ympäristökaupunki

Kaupunkien ollessa monin tavoin globaalien ympäristöongelmien keskiössä, on kaupungeissa pyritty löytämään näihin ongelmiin myös ratkaisuja. Viimeisten vuosikymmenten ajan maailmanlaajuisista keskustelua kaupungin ja luonnon suhteesta ovat enenevässä määrin hallinneet pyrkimykset ratkaista ristiriitaa sosioekonomisen kehityksen ja luonnonvarojen riittävyyden välillä. Kestävän kehityksen, ekologisen modernisaation ja uudistavan kestävyuden käsitteillä on pyritty ratkaisemaan modernin ihmistoiminnan ja maapallon kantokyvyn välistä ristiriitaa (de Jong et al. 2015, 25). Useat kaupungit, kunnat ja alueet ympäri maailman ovatkin omaksuneet kestävyuden ja ekologisuuden käytäntöjä osaksi paikallista politiikkaansa. Kestävän kehityksen mukaisista ekologisen, taloudellisen ja sosiaalisen kestävyuden pilareista onkin 2000-luvun aikana tullut keskeinen osa kaupunkien rakennetun ympäristön sekä palveluiden kehittämistä (mt, 26).

Paikallistason sovelluksien ja kestävän kaupunkisuunnittelun tutkimuksen pohjalta on viime vuosikymmeninä syntynyt erilaisia kaupunkisuunnitteludiskursseja, jotka kaikki pyrkivät tavalla tai toisella ratkaisemaan ympäristöongelmia ja samalla luomaan toimivampaa yhteiskuntaa kaupunkitasolla. Näitä eräänlaisia ympäristökaupungin ideaalimalleja voidaan löytää kansainvälisen kaupunkisuunnittelun tutkimuksesta useita. Esimerkiksi vihreä kaupunki (*Green City*), kestävä kaupunki (*Sustainable City*), ekologinen kaupunki (*Eco City*), elinkelpoinen kaupunki (*Liveable City*) ja fiksu kaupunki (*Smart City*) ovat kaikki käsitteitä, jotka toistuvat tiuhaan kaupunkien ja ympäristön suhteen tutkimuksessa. Vaikka teoreettisen ympäristökaupunkikeskustelun eri muotojen voidaan nähdä pyrkivän isossa kuvassa samaan lopputulokseen, on diskurssien välillä havaittavissa paikoitellen myös merkittäviä eroja. Lisäksi kestävän urbaanin suunnittelun tutkimus tuottaa jatkuvasti uutta tietoa ja uusia käsitteitä ympäristökaupunkikeskusteluun. Ympäristökaupungin erilaiset teoretisoinnit pyrkivätkin aina uudistamaan kaupunkien suunnittelua ja politiikkaa kulloinkin ajankohtaisten tutkimustrendien mukaisesti. (De Jong et al. 2015.)

Lahden pyrkimyksissä profiloitua ympäristökaupunkina voi havaita useita yhtymäkohtia kansainvälisiin ympäristökaupungin suunnitteludiskursseihin. Lahdessa on esimerkiksi sitouduttu lukuisten eurooppalaisten kuntien ja kaupunkien allekirjoittamaan Aalborgin sitoumukseen, jonka tavoitteena on pyrkiä edistämään kestävä kehitystä kaupunkitasolla (Kuntaliitto 2005). Kestävän kaupungin termi voidaan nähdä eri ympäristökaupunkidiskurssien joukossa yhtenä keskeisimmistä suuntauksista. De Jongin, Jossin, Schravenin, Zhanin ja Weijnenin (2015) mukaan kestävä kaupunki näyttäytyy eräänlaisena ympäristökaupunkikeskustelun sateenvarjokäsitteenä, jonka varsin laajan konseptuaalisen kirjjon alle monet muut ympäristökaupunkimallit jossain määrin sijoittuvat. Kestävässä kaupungissa kestävän kehityksen kolme pilaria, ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen, toimivat perustana kaupungin kehittämiseksi. Kestävän kaupungin ideaan sisältyy ajatus omavaraisuuden lisäämisen ja resurssien käytön vähentämisen kytkemisestä samanaikaisesti sosiaaliseen ja taloudelliseen hyvinvointiin kaupunkitasolla.

Yksi Lahden kaupungin keskeisimpiä ympäristötoimia on pyrkimys hiilineutraaliuteen vuoteen 2025 mennessä (Greenlahti 2020b). Lahti kuuluu kansalliseen hiilineutraalien kuntien Hinkuverkostoon (Hiilineutraalisuomi 2019). Lahden kunnianhimoinen hiilineutraaliustavoite kytkeytyy kansainvälisessä ympäristökaupunkikeskustelussa pinnalla olevaan hiilineutraalin tai vähähiilisen kaupungin (*Low Carbon City*) diskurssiin. Hiilineutraalin kaupungin perusajatuksena on kaupungin kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. Kaupunkien energiantuotanto aiheuttaa usein suurimman osan alueen päästöistä, joten myös keinot päästövähennyksiin keskittyvät usein energiantuotannon

muutostarpeisiin. Puhtaampien uusiutuvien energianlähteiden käyttö, päästöttömän energiantuotannon lisääminen sekä energiankulutuksen vähentäminen ovat keskeisimpiä keinoja kaupunkien päästövähennysten aikaansaamiseksi (Hajer & Dassen 2014, 167). Samaan aikaan kaupungit pyrkivät sitomaan jäljelle jääneitä päästöjään alueillaan sijaitseviin hiilinieluihin. Kaupunkien kunnianhimon kasvaessa ja hiilinielujen näkökulman vallatessa alaa tieteellisessä keskustelussa, on vähähiilisen kaupungin (*Low Carbon City*) diskurssi saanut samalla uusia sävyjä. Nollahiilikaupunki (*Zero Carbon City*) ja hiilinegatiivinen kaupunki (*Negative Carbon City*) ovatkin uusimpia trendejä hiilineutraalin kaupungin tutkimuksessa (de Jong et al. 2015, 33).

Viimeaikaisessa globaalin kestävyuden tutkimuksessa trendin omaisesti yleistynyt kiertotalouden käsite on rantautunut myös ympäristökaupunkikeskusteluun. Kiertotalouskaupungin (*Circular City*) kontekstissa kaupunkikehittämisen huomio keskittyy jätteen määrän vähentämiseen, sekä tavaroiden uusiokäytön ja kierrätettävyyden edistämiseen. Kiertotalous terminä on pitkälti lähtöisin teollisen ekologian ja taloustieteen tutkimuksen piiristä, mutta myös kaupungit ovat alkaneet soveltaa kiertotalouden periaatteita toiminnassaan, mikä on synnyttänyt oman kiertotalouskaupunkien diskurssinsa. (Prendeville, Cherim & Bocken 2017, 171). Myös Lahden kaupunki on tehnyt merkittäviä panostuksia jätteiden hyötykäyttöön ja määritellyt tavoitteekseen tulla kokonaan jätteettömäksi kiertotalouskaupungiksi vuoteen 2050 mennessä (Greenlahti 2020b).

2.1.2 Visuaalinen ympäristökaupunki

Edellä esitettyjen ympäristökaupungin hallinnolliseen ja ympäristöpoliittiseen puoleen keskittyvien mallien ohella osa ympäristökaupunkidiskursseista kiinnittyy myös ympäristökaupungin visuaaliseen ilmentämiseen. Esimerkiksi vihreän kaupungin (*Green City*) käsite on Lahden ympäristökaupunkiteeman sekä kaupunkimaiseman käsitteen kannalta keskeinen suunnitteludiskurssi. Vihreän kaupungin ideaalissa kehittämisen painopiste on ympäristön ja luonnon arvoissa. Mark Dekay ja Michael O'Brien (2001) korostavat vihreän kaupungin näkemyksessään ekosysteemipalveluiden merkitystä kaupungille ja näkevät vihreän kaupungin vastakohtana perinteiselle, harmaaksi kutsumalleen kaupungille. Heidän mukaansa kaupunki näyttäytyy maisemallisena kokemuksena, jonka tulisi tarjota asukkaidensa hyvinvoinnin kannalta tärkeitä yhtymäkohtia luontoon.

Ympäristökaupunkien maiseman tutkimuksessa huomio on perinteisesti keskittynyt selkeästi tunnistettavissa oleviin ja usein muusta kaupunkiympäristöstä erillisiin luonnonympäristöihin, kuten

erilaisiin puistoihin, puutarhoihin, joenvarsiin tai kanaviin. Tämä viheralue- (*green space*) näkökulma on vallitsevana teemana erityisesti ulkomaisten suurkaupunkien, esimerkiksi Hong Kongin tai Singaporen pyrkimyksissä profiloitua vihreinä kaupunkeina. (Chan, Marafa, Konijnendijk Van Den Bosch & Randrup 2018, 10-11.) Kaupunkivihreä nähdään tutkimuskirjallisuudessa usein välineenä, päähuomion keskittyessä vihreän tilan tuomiin taloudellisesti mitattaviin hyötyihin. Esimerkiksi viime vuosina sosioekologisessa tutkimuksessa yleistynyt ekosysteemipalvelujen käsite on mahdollistanut myös kaupunkiluonnon arvottamisen taloudellisten realiteettien mukaisesti (Burkhard, Petrosillo & Costanza 2010, 257).

Konkreettisemmassa suunnittelukirjallisuudessa vihreä kaupunki on liitetty vihreän urbanismin (*Green Urbanism*) käsitteeseen, jonka päämääränä on olemassa olevan kaupunkirakenteen ”vihertäminen” esimerkiksi tehokkaammilla ja puhtaammilla energiaratkaisuilla (Lehmann 2010, de Jongin ym. 2015, 32 mukaan). Myös vihreän urbanismin mukaisessa ympäristökaupungin ideassa korostetaan pyrkimystä irrottautua perinteisestä kaupungin ja luonnon vastakkainasettelusta. Timothy Beatleyn (2000) mukaan kaupunki on historiallisesti totuttu näkemään betonisen harmaana, katujen, autojen ja rakennusten täyttämänä kokonaisuutena, jonka täydellistä vastakohtaa edustaa puhdas luonto vesistöineen ja metsineen. Perinteisessä kaupunkisuunnittelussa luontoarvoja on pyritty sisällyttämään kaupunkimaisemaan puistojen ja viheralueiden avulla, jotka kuitenkin eroavat selkeästi muusta kaupunkirakenteesta. Vihreän urbanismin mukaisessa ympäristökaupungin ideaalissa luonnon tulisi irrallisten kaistaleiden sijaan olla kiinteä osa visuaalista kaupunkikuvaa. (Beatley 2000). Lahdessa kaupungin vihreyttä korostetaan hallinnon toimesta ainakin diskurssitasolla. Lahden kaupungin voittama Euroopan ympäristöpääkaupunki- titteli kulkee englanniksi nimellä (*European Green Capital*) - Euroopan vihreä pääkaupunki. Myös Lahden kaupungin viestinnässä tuodaan vihreän kaupungin teemaa aktiivisesti esille esimerkiksi aihetunnisteen ”#greenlahti”- kautta.

Arkkitehtuuriin ja tekniseen kaupunkisuunnitteluun kytkeytyvä vihreän infrastruktuurin tutkimusperinne käsittelee myös kaupunkiympäristön ja vihreyden suhdetta (esim. Firehock 2015). Vihreä infrastruktuuri ymmärretään tutkimuksessa usein kaupunkivihreää lisäävinä rakenteina, kuten viherseininä ja -kattoina tai kaupunkeihin sijoitettuina luonnonmukaisina hulevesiratkaisuin. Vihreän kaupungin visuaaliseen ilmentämiseen liittyy myös estetiikkaa, ekologiaa ja kestävästä muotoilua yhdistelevä vihreän muotoilun (*green design*) käsite. Vihreän muotoilun periaatteiden mukaan esineiden ja asioiden esteettisyys on kestävä kehityksen näkökulmasta yhtä tärkeää kuin niihin käytetyt materiaalit. Kaupunkisuunnittelussa vihreä muotoilu voi näkyä ekologisesti kestävä

ja toimivana kaupunkirakenteena, joka samaan aikaan miellyttää myös esteettisiltä arvoiltaan ja näin ollen rohkaisee kaupunkilaisia ympäristöystävällisiin toimintatapoihin. (Hosey 2012.)

2.1.3 Osallistava ympäristökaupunki

Yksi lähes kaikkia teoreettisia ympäristökaupunkidiskursseja yhdistävä tekijä on vahva painotus kaupunkilaisten huomioimiseen. Julkisen johtamisen pirstoutuessa moniin osiin erilaisten sidosryhmien merkitys kaupunkien hallinnassa on kasvanut. Kestävän kehityksen valtavirtaistumisen myötä huomio politiikan tekemisessä onkin keskittynyt entistä enemmän hallinnon ylätasoilta tavallisiin kansalaisiin ja heidän rooliinsa globaalin kestävyyskriisin ratkaisussa. (ks. Dobson 2003; Wood & Kallio 2019, 171). Monissa edellä kuvatuissa ympäristökaupungin malleissa tulee tavalla tai toisella esiin yhteisöjen ja erityisesti kaupungin asukkaiden osallistamisen merkitys päätöksenteossa.

Esimerkiksi kestävän kaupungin sosiaalinen pilari edellyttää kansalaisten hyväksyntää kaupungin politiikkatoimille. Samalla kestävän kaupungin luomista perusteellaan sosiaalisen hyvinvoinnin lisäämisellä. (Rode & Burdett 2011, 468-472). Vihreän kaupungin konsepti puolestaan näyttäytyy jo lähtökohdiltaan hyvin asukaslähtöisenä tarkastellessaan kaupunkia juuri inhimillisen hyvinvoinnin lähteenä. Vihreää infrastruktuuria ja suunnittelua käsittelevät suunnitteludiskurssit taas korostavat kaupunkiympäristössä havaittujen luontoarvojen ja estetiikan merkitystä ihmisten viihtyvyyden kannalta (Decay & O'Brien 2001). Vuorovaikutteisuuden ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien lisäämisen katsotaan kuuluvan kiinteänä osana ympäristökaupungin käsitteeseen.

Myös uusien ympäristöinnovaatioiden tai ympäristöystävällisten hallinnon toimintatapojen syntyminen ja kehittyminen liittyvät kiinteästi rajankäyntiin tavallisten kansalaisten ympäristötekojen ja hallinnon tason ympäristötoimien välillä. Monet kaupunkiympäristöä koskevat kehitystoimet syntyvät ruohonjuuritason ideoista ja tämän takia osallisuus nähdään erityisen tärkeäksi ympäristökaupungin kontekstissa. Esimerkiksi monet kiertotalouteen liittyvät innovaatiot syntyvät juuri ruohonjuuritasolla, jolloin kaupungin hallinnon rooliksi jää tukea ja luoda optimaalisia olosuhteita tälle kehitykselle (Williams 2019, 2750-2753).

Kansainvälisille ympäristökaupunkidiskursseille tyypillinen asukaslähtöinen asetelma piirtyy esiin myös Lahden toimista ympäristökaupunkiteeman edistämiseksi. Lahden kaupungin virallisessa markkinoinnissa korostetaan Lahden olevan ”yhdessä tehty ympäristökaupunki” (Lahti 2019). Myös

vuoden 2021 ympäristöpääkaupunkihankkeen yhteydessä painotetaan kaupunkilaisten osallisuuden merkitystä pääkaupunkivuoden suunnittelussa. Tavallisten kaupunkilaisten ja yritysten toivotaan osallistuvan ympäristökaupungin kehittämiseen ja ympäristöpääkaupunkivuoteen esimerkiksi kestäviä toimintatapoja ideoimalla tai kaupunkiympäristöä somistamalla (Mustread 4.12.2019).

2.2 Ympäristökaupungin imago

2.2.1 Ympäristö kaupunkimarkkinoinnin keinona

Ilmastonmuutoksen sekä kasvavien ympäristöongelmien noustua poliittisen keskustelun ytimeen viimeisten vuosikymmenten aikana, ovat ympäristö ja ilmasto nousseet keskeisiksi osatekijöiksi paitsi kaupunkien suunnittelussa myös kaupunkien maineen rakentamisessa. Ympäristökaupungista on tullut entistäkin tiiviimpi osa kaupunkien pyrkimyksiä erottautua toisista kaupungeista ja luoda tietoisesti tuotettua positiivista kaupunki-imagoa. Ympäristökaupungin imago nähdään nykyisin tärkeänä strategisena välineenä parantaa kaupunkien hallintoa, elinvoimaa ja kilpailukykyä (Chan et al. 2018, 10-11). Kestävän kehityksen käsitteen arkipäiväistyttyä yhteiskunnallisen kehittämisen termistössä, ovat erilaiset jo aiemmin esitellyt ympäristökaupunkidiskurssit kuten vihreä kaupunki tai kiertotalouskaupunki yleistyneet maailmanlaajuisesti kaupunkipoliittisten pyrkimysten ohella myös kaupunkien mainetyössä (Clark 2017, 1-3).

Tutkimusten mukaan kaupunkien tietoinen profiloituminen ympäristökaupunkeina myös toimii. Esimerkiksi Richard Floridan lanseeraaman luovan luokan, eli korkeasti koulutettujen alueen taloudellista hyvinvointia lisäävien veronmaksajien, on todettu priorisoivan asuinpaikkaa valitessaan nykyisin pelkän sijainnin sijaan enemmän muita asumismukavuuksia kuten liikuntamahdollisuuksia, viheralueita ja esteettisiä arvoja (Gulrsrud, Gooding & Konijnendijk van den Bosch 2013, 331). Tulevaisuudessa etätyön yleistyessä riippumattomuus asuinpaikasta voi entisestään kasvaa, jolloin ympäristökaupunkien satsaukset viihtyisään asuinympäristöön tarjoavat selkeää kilpailuetua houkuteltaessa uusia asukkaita. Puistojen, viheralueiden ja kaupunkiympäristöön sisällytettyjen viherelementtien on todettu kansainvälisesti myös lisäävän asukkaiden viihtyvyyttä ja tyytyväisyyttä asuinpaikkaansa (mt, 330).

Tarkoituksellisesti rakennetuista ympäristökaupunki-imagoista on useita esimerkkejä maailmalta. Esimerkiksi Sydney markkinoi kestävyyyttään ”Sustainable Sydney 2030”- kampanjan avulla ja Vancouver pyrkii profiloitumaan Kanadan vihreimpänä kaupunkina (Gulrsrud et al. 2013, 331). Tanskan pääkaupunki Kööpenhamina on puolestaan satsannut voimakkaasti pyöräilyn edistämiseen

ja rakentanut myös kaupunki-imagoaan pyöräilyyn varaan (Gulsrud et al. 2013, 331; Anderberg & Clark 2013, 604). Kaukoidän suurkaupungeista ainakin Soul ja Hong-Kong ovat satsanneet kaupunkiansa viheralueisiin ja infrastruktuuriin nimenomaan ympäristökaupunki-imagon näkökulmasta (Braiterman 2010, 70-71). Suomalaisista kaupungeista Lahden lisäksi myös Lappeenranta on tavoitellut Euroopan ympäristöpääkaupunkistatusta pienempien kaupunkien sarjassa sekä pyrkii rakentamaan vihreää imagoa ”Greenreality”-ohjelmansa kautta (Lappeenranta 2020).

2.2.2 Ympäristökaupungin imagoressit

Visuaalisuudella voidaan nähdä olevan keskeinen osatekijä ympäristökaupungin imagon muodostumisessa. Jo imagon käsitteellä itsessään on vahva etymologinen kytkös näköaistiin. Sana on alun perin lähtöisin latinan kielestä, jossa se tarkoittaa kuvaa. Englannin kielen *image* tarkoittaa sekä imagoa, kuvaa että kuvaamista (Karvonen 1999, 38-39). Pelkän visuaalisen ja fyysisesti tarkasteltavissa olevan kuvan ohella imagoon liittyy kuitenkin myös mielikuvaa tarkoittava merkitys. Mielikuva voidaan määritellä havaitsemisena, joka perustuu kohteen välittömään puuttumiseen havaintoympäristöstä (Gold 1980, Äikkään 2001, 58 mukaan). Imagon ja mielikuvan syntyyn vaikuttavat näin ollen sekä suorat visuaaliset ärsykkeet että kuvitellut ja sisäsyntyiset miellelyhtymät. Topi Antti Äikäs (2001 ja 2000) on kuvannut tätä edellä kuvattua kahtiajakoa materiaalisten ja symbolisten imagoressien käsitteillä. Kaupunki-imagoja tarkasteltaessa materiaalisilla imagoressseilla tarkoitetaan kaupunkikuvassa näkyviä fyysisiä attribuutteja, joista kaupunki perinteisesti tunnetaan. Symbolisilla imagoressseilla Äikäs puolestaan tarkoittaa kaupungin visuaalisessa maisemassa havaittavia piirteitä, jotka voidaan tulkita edustavan kaupungin nykyistä kehitystä ja suuntaa.

Ympäristökaupungin kontekstissa materiaalisten ja symbolisten imagoressien voidaan nähdä jakautuvan fyysisesti vihreään, sekä ideologisesti vihreään kaupunkiin (ks. Gulsrud et al. 2013, 331.) Fyysisellä vihreällä tarkoitetaan tässä yhteydessä luonnonympäristön ja vihreyden konkreettista ilmentämistä ympäristökaupungin maisemassa. Kaupungin vihreyttä näkyvimmillään edustavat puistot, viheralueet ja urbaani kasvillisuus. Kaupungin fyysisen vihreän tekijöiksi luetaan kuuluvaksi varsinaisen kasvillisuuden lisäksi myös kaupungin rakennuksiin ja rakenteisiin liittyvät viherelementit. Esimerkiksi viherkatot, viherseinät ja sadevettä läpäisevät rakenteet, kuten hulevesien keräysaltaat lukeutuvat myös ympäristökaupungin fyysisiin imagoressseihin. (mt, 331.) Ympäristökaupungin viitekehyksessä kaupungin materiaalisten imagoressien voidaan nähdä

koostuvan näistä fyysisen vihreän elementeistä. Fyysisesti vihreät imagoressit perustuvat ajatukseen ympäristökaupungista luontoa ja vihreyttä huokuvana miljöönä.

Ympäristökaupunki-imagon ideologinen osa-alue puolestaan muodostuu kaupungin harjoittaman ympäristö- ja ilmastopolitiikan varaan. Päästöjen vähentäminen, kestävien toimintatapojen omaksuminen osaksi kaupungin käytäntöjä sekä resurssien käytön vähentäminen ovat esimerkkejä ympäristökaupunkien poliittisista toimista, joiden varaan ympäristökaupunki-imagoa rakennetaan. (Gulrud et al. 2013, 331.) Esimerkiksi uusiutuvan energian käyttö rakennuksissa, liikenteen kulkutapajakaumaan vaikuttaminen suosimalla joukkoliikennettä ja pyöräilyä, tai yhdyskuntajätteen korkea hyödyntämisaste voivat olla konkreettisia osoituksia ympäristökaupungin ympäristöpoliittisista toimista. Ideologisen vihreän elementit voidaan nähdä ympäristökaupungin kontekstissa kaupungin kehitystä, suuntaa ja poliittisia päämääriä kuvaavina symbolisina imagoressseina.

Keskeinen ero fyysisesti ja ideologisesti vihreiden imagoresssien välillä on, että fyysisen vihreän elementit rakentavat ympäristökaupungin imagoa suoraan luonnonympäristöön kytköksissä olevin fyysisin elementein, kun taas ideologisen vihreän ilmenemismuodot kuvastavat kaupungin ilmasto- ja ympäristöpolitiikkaan kytkeytyviä toimenpiteitä. Ympäristökaupungin imagon voidaan nähdä muodostuvan fyysisen ja ideologisen vihreän yhdessä muodostamana kokonaisuutena. Ympäristökaupungin imagoa ei voida kuitenkaan kokonaan irrottaa muiden kaupunki-imagoon vaikuttavien tekijöiden muodostamasta kontekstista. Kaupungin imago muodostuu ajallisesti kerrostuen ja kaupunkia tarkastellessa sekä tulkittaessa on aina läsnä nykyhetken ohella myös kaupungin menneisyys, ja mahdolliset tulevaisuudet (Palonen 2013, 70-71). Kaupunki-imagon yhteydessä voidaankin puhua paikan hengestä, joka on kehittynyt aikojen saatossa ja muovannut tietylle kaupungille tai alueelle ominaista luonnetta (Äikäs 2001, 83). Ympäristökaupungin imagoressit kiinnittyvät näin ollen aina myös kaupungin historiaan ja kaupungille ominaisiin tunnuspiirteisiin.

Kaupungin markkinoinnissa hyödynnettävien imagoresssien on pohjauduttava jossain määrin paikallisesti olemassa oleviin tekijöihin. Mikäli kaupungin markkinoinnissa korostetaan perinnettä ja historiaa, on tämän myös näyttävä kaupungin toimissa historiallisten elementtien vaalimisessa (Äikäs 2001, 66). Sama pätee ympäristökaupunki-imagoa tavoittelevaan kaupunkiin. Ympäristökaupungin imagoresssien on oltava samassa linjassa kaupungin virallisesti viestimän kaupunki-imagon kanssa.

Kaupunki-imagot ovat mielikuvien ohella myös tietoisia keinoja ohjata muutosta kaupungeissa (Palonen 2013, 70-71). Ympäristökaupungin imago voidaan nähdä sekä kaupunkimarkkinoinnin välineenä että keinona viedä eteenpäin haluttua kaupunkipolitiikkaa. Imagon tietoinen rakentaminen on imagon käsitteen mielikuviin kytkeytyvän olemuksen johdosta kuitenkin hyvin haastavaa. Imagojen aktiivisesta rakentamisesta huolimatta kaupunki-imago ennemminkin passiivisesti rakentuu kaupunkia tarkastelevien ihmisten mielikuvissa. Ympäristökaupungin imagoa rakentamaan pyrkivät kaupungin päätöksentekijät ja suunnittelijat voivat näin ollen tarjota vain ympäristökaupunkiin viittaavia vihjeitä, joista kaupunkia tarkastelevat ihmiset muodostavat omat tulkintansa. (vrt. Äikäs 2001, 68.) Nämä vihjeet, eli kaupungin fyysiset ja ideologiset imagoressurit näyttäytyvät tarkastelijoilleen kaupunkimaiseman viitekehyksessä.

2.3 Ympäristökaupungin maisema

2.3.1 Moniulotteinen maisema

Maiseman käsite on hyvin moniulotteinen ja tieteenalojen rajat ylittävä. Käsite esiintyy niin maantieteessä, kulttuurimaantieteessä, arkeologiassa, ekologiassa, arkkitehtuurissa, puutarhasuunnittelussa kuin kuvataiteissakin. Maisema-sanaa käytetään tiuhaan myös arkikielessä ja se voi toimia metaforana puhuttaessa esimerkiksi poliittisesta maisemasta tai mediamaisemasta. (Antrop 2019, 2.) Maantieteessä maiseman tutkimuksen keskiössä on koko sen historian ajan ollut maiseman käsitteen määrittely. Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen (2000) määritelmä maisemasta kuuluu seuraavasti: *”Maisema tarkoittaa aluetta sellaisena kuin ihmiset sen mieltävät, ja jonka ominaisuudet johtuvat luonnon ja/ tai ihmisen toiminnasta ja vuorovaikutuksesta”*. Tämä kirjaus osoittaa hyvin käsitteen monitulkintaisuuden ja määritelmän voikin purkaa useisiin osiin:

- Maisemalla voidaan viitata tiettyyn määriteltyyn fyysiseen alueeseen. (Maisema objektina.)
- Toisaalta maisemaan sisältyy myös ihmisten kokemus tästä määritellystä alueesta. Tämä havainto korostaa maiseman visuaalisuuden ja estetiikan merkitystä kokemuksen välittäjänä. (Maisema perspektiivinä.)
- Maiseman käsitteeseen sisältyy myös määritelmässä mainittu vuorovaikutus ihmistoiminnan ja luonnon välillä. Maisemaa tutkittaessa ei tutkita vain nähtyä tai koettua maisemaa, vaan samalla myös taustalla olevia maisemaan ja sen tulkintaan vaikuttavia tekijöitä. Näin ollen maiseman kokonaisvaltaisen ymmärtämisen kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota myös

maisemaan liittyvään historiaan, kulttuuriin, talouteen ja ekologiaan. (Maisema tulkintakehyksenä.)

(Antrop 2019, 11)

Humanistisen maantieteen tutkimuksessa korostuu fyysisen näköalan lisäksi myös maisemaa havainnoivan ihmisen oma kokemus ja tulkinta. Täten maisema ei näyttäydy ihmismaantieteellisessä tutkimuksessa positivistisesti määriteltävissä olevana ja objektiivisesti tarkasteltavana kokonaisuutena, vaan maiseman tutkimuksessa on aina läsnä myös inhimillisen kokemusmaailman mukanaan tuoma, ja esteettisen kokemuksen myötä syntyvä henkilökohtainen merkityksellisyys. Tämän vahvasti esteettisyyteen ja kokemuksellisuuteen sidotun luonteensa myötä maiseman käsite esiintyykin usein luonnon- ja yhteiskuntatieteiden ohella myös visuaalisilla kulttuurialoilla, kuten taiteessa tai arkkitehtuurissa. (Antrop 2019, 2-4.)

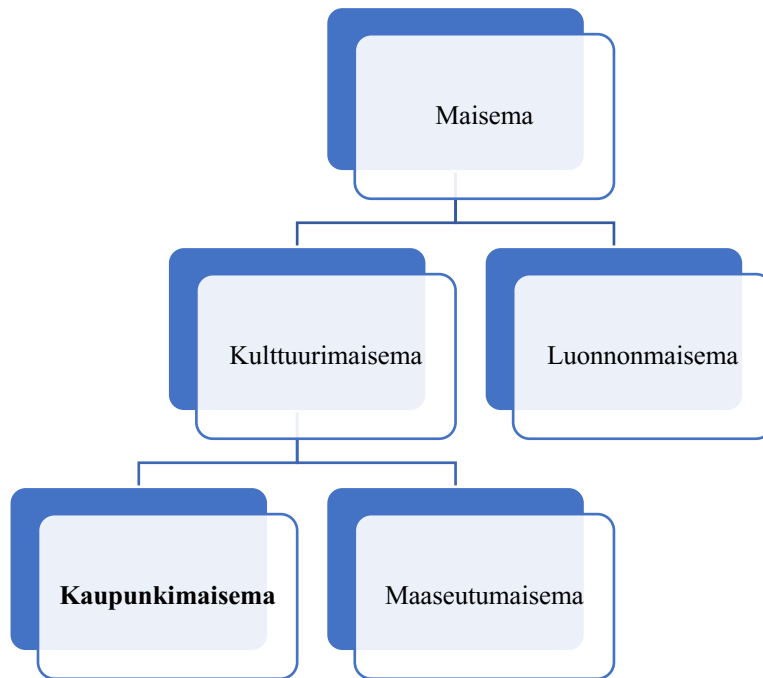
Maisema on myös hyvin poliittinen käsite. Tarve hakea yleistä kansainvälistä määritelmää edellä esitetyn eurooppalaisen maisemayleissopimuksen mukaisesti osoittaa maiseman käsitteen olevan altis määrittelykamppailuille. Euroopan ympäristökeskus (EEA) on myös tuonut aktiivisesti maiseman käsitettä poliittiselle agendalle ja pyrkinyt Euroopan ympäristön tilaa arvioidessaan linkittämään maiseman eurooppalaiseen kulttuuriin ja identiteettiin (Antrop 2019, 8). Maiseman politisoituminen näkyy paikallisesti erityisesti maiseman muuttamiseen liittyvissä kysymyksissä. Maiseman olemus eri tavoin koettuna, mutta silti yhteisenä julkishyödykkeenä altistaa maiseman muutokset poliittisten ristiriitojen kentäksi. Maiseman muokkaamista ja maankäytön preferenssejä punnittaessa on otettava huomioon myös taloudellinen näkökulma. Talouspoliittiset tekijät ja arvot sekä identiteetit vaikuttavat aina taustalla keskusteltaessa tulevaisuuteen suuntautuvasta maiseman suunnittelusta. (Price 2019, 387.)

Maiseman käsitteen monitulkintaisuus, monitieteisyys ja siihen liitettävät perinteiset, symboliset ja sosiaaliset arvot vaativat maiseman tutkimukselta hyvin kokonaisvaltaista lähestymistapaa (Howard, Thompson, Waterton & Atha 2019). Maiseman käsite pitää sisällään fyysisen ympäristön ohella sekä henkilökohtaisen kokemuksen nähdystä tilasta, että sosiokulttuurisen kontekstin vaikutuksen tähän kokemukseen. Täten onkin ehdottoman tärkeää tutkia ympäristökaupungin maisemaa näillä kaikilla tasoilla. Maiseman käsitteen edellyttämään moniulotteiseen pohdintaan käytän tässä tutkimuksessa apuvälineenäni kaupunkimaiseman käsitteistön eri tarkastelutasoja.

2.3.2 Kaupunkimaisema

Ympäristökaupungin käsitteen syntyyn liittyvä filosofinen kahtiajako kaupungin ja luonnon välillä piiryy esiin myös maiseman tutkimuksen alakäsitteistöä. Yksi klassisista jaotteluista (taulukko 1) on jakaa maisema luonnonmaisemaan ja kulttuurimaisemaan. Näistä kulttuurimaisema voidaan jakaa vielä maaseudun kulttuurimaisemaan sekä kaupunkimaisemaan. (Hietala-Koivu 2005, 186).

Taulukko 1. Maiseman klassinen jaottelu.



Tutkittaessa ympäristökaupungin imagoa ja maisemaa, tässä tutkimuksessa huomio keskittyy ensisijaisesti kaupunkimaisemaan. Tutkimuksen kannalta edellä kuvattu jaottelu tarjoaa kuitenkin hyvin mielenkiintoisen lähtöasetelman. Luonnonmaisema ja kaupunkimaisema nähdään perinteisessä jaottelussa lähtökohtaisesti toisistaan erillisinä, jopa vastakohtaisina visuaalisina ympäristöinä. Tutkittaessa ympäristökaupungin maisemaa, esiin nousee kuitenkin väistämättä kysymys tämän kahtiajaon tarpeellisuudesta - pitäisikö ympäristökaupungin maisemassa olla myös luonnonmaisemalle tyypillisiä piirteitä? Ympäristökaupungin maisemaa tulkittaessa onkin paikoin hyödyllistä tarkastella maisemaa ennakkoluulottomasti perinteisten maiseman tutkimuksen jaottelujen ja ajatusmallien asettamia rajoituksia laajemmin. Luonnonmaiseman ja kaupunkimaiseman käsitteiden yhdistämisen sijaan tämän tutkimuksen käsitteellinen huomio kiinnittyy kuitenkin ennen kaikkea ympäristökaupungille tunnusomaisten tekijöiden tunnistamiseen ja näiden piirteiden sisällyttämiseen kaupunkimaisemaan.

Kaupunkimaisema tai urbaani maisema on yläkäsitteensä maiseman tavoin tarkkaan määritellyn teoreettisen kokonaisuuden sijaan laaja yläkäsite hyvin erilaisille tavoille tutkia kaupunkia. Jakamalla kaupunkimaisemaa eri tasoihin, on mahdollista hahmottaa analyytisesti maiseman moninaisia ulottuvuuksia kaupunkiympäristössä. Maiseman ominaisuudet fyysisenä objektina, tulkinnallisena perspektiivinä ja sosiokulttuuristen merkitysten ilmentäjänä vaativat myös kaupunkimaiseman tutkimukselta laajaa tulkintakehikkoa. Tässä tutkimuksessa kaupunkimaiseman nähdään koostuvan kolmesta eri tarkastelutasosta. Nämä tarkastelutasot ovat:

- visuaalinen
- symbolinen/ koettu/ tulkittu
- kulttuurihistoriallinen

(ks. Äikäs 2000, 63; 2001 77-96; vrt. Karjalainen 1996, 9-13)

Kaupunkimaiseman visuaalinen tarkastelutaso kiinnittää huomiota yksittäisiin ja empiirisesti havaittavissa oleviin yksityiskohtiin kaupunkimaisemassa. Tämä näkökulma kaupunkimaisemaan kytkeytyy maiseman luonteeseen objektiivisena fyysisenä alueena (Karjalainen 1996, 9). Visuaalinen kaupunkimaisema käsittää kaupungin fyysisen olemuksen, joka voidaan ymmärtää myös näkyvänä kaupunkikuvana (Äikäs 2001, 79). Kaupunkimaisema välittyy tarkastelijalleen ensisijaisesti juuri nähdyn maiseman kautta. Tämä maiseman fyysinen tarkastelutaso näyttäytyy kaikille tarkastelijoilleen ulkoiselta olemukseltaan samanlaisena, ja maiseman visuaaliseen ulottuvuuteen kohdistuvat myös maisemaa suunnittelevien tahojen konkreettiset toimenpiteet. Visuaalisen tarkastelutason voi ymmärtää kaupunkimaiseman ensimmäisenä tarkastelutasona, ikään kuin porttina kaupunkimaiseman seuraaville, tulkitsevammille tasoille.

Maiseman subjektiivisuus (esim. Häkli 1999, 91) tulee esiin tarkasteltaessa kaupunkimaisemaa sen herättämien tulkintojen tasolla. Äikäs (2000, 63; 2001 94-95) on omassa kaupunkimaiseman jaottelussaan määritellyt rakennetun ympäristön kokemuksen omaksi kaupunkimaiseman tarkastelutasokseen. Maiseman kokemus syntyy kuitenkin visuaalista maisemaa havainnoivan kokijan tulkinnoissa (Forss 2007, 78-80; Lynch 1960, 1-7). Myös Äikkään mukaan kaupunkiympäristön kokemus pohjautuu kaupunkimaisemasta tehtyjen subjektiivisille tulkinnoille (Äikäs 2001, 94-95). Näin ollen kaupunkimaiseman kokemuksen ja tulkintojen voidaan nähdä yhdistyvän yhdeksi kaupunkimaiseman tarkastelutasoksi. Tässä varsin laajassa kaupunkimaiseman

näkökulmassa tarkastellaan visuaalisesti havainnoidun maiseman sisällään pitämiä merkityksiä ja näiden saamia hyvin yksilökohtaisia tulkintoja.

Tulkitun kaupunkimaiseman näkökulma yhdistyy maiseman sisältämään symboliikkaan. Kaupunkimaiseman tutkimuksessa maisema voidaan nähdä ikään kuin luettavana tekstinä, jota jokainen tarkastelija lukee omalla tavallaan. Raivon (1999, 19) mukaan maisema tekstinä pitää sisällään pyrkimyksen lukea maisemaa näkyvän todellisuuden pintaa syvemmältä. Nähdyn maiseman sisältämät visuaaliset ärsykkeet antavat havainnoitsijalleen viestejä, joita havainnoitsija tulkitsee omista lähtökohdistaan käsin. Tämä myös maiseman ikonografiana tunnettu näkökulma (ks. Cosgrove & Daniels 1988; Raivo 1996, 47-52) syventää kaupunkimaiseman tarkastelua ja altistaa näennäisesti saman visuaalisen maiseman merkityskamppailuille. Tulkintojen näkökulmasta tarkasteltuna ulkoisesti kaikille tarkastelijoilleen samanlaisena näyttäytyvä visuaalinen maisema voi saada hyvin paljon toisistaan poikkeavia ja muuttuvia tulkintoja tulkitsijasta riippuen (Häkli 1999, 91). Ympäristökaupunki abstraktina terminä ja käsitteellisesti monitulkintaisena ilmiönä on jo lähtökohtaisesti hyvin tulkinnoille altis käsite. Näin ollen rakennetun ympäristön herättämien kokemusten ja näiden saamien tulkintojen tarkastelutaso on erityisen mielenkiinnon kohteena tarkasteltaessa juuri ympäristökaupungin imagoa ilmentävää maisemaa.

Maisemasta tehtyjen tulkintojen ymmärtämiseksi on lopulta tarkasteltava myös sitä, miksi ja miten kyseiset tulkinnat muodostuvat (Antrop, 2019, 11; Raivo 1996, 48-51). Kaupunkimaisemaa voidaan tarkastella näkyvän empirian ja yksilöllisen tulkitsemisen lisäksi myös kulttuuristen ja yhteiskunnallisten merkitysten summana (Äikäs 2001, 78). Tässä tutkimuksessa kulttuurihistoriallisen näkökulman tarkastelun tuo esiin kaupunkimaisemaan liittyvien tulkintojen taustalla vaikuttavia tekijöitä. Historiallinen kaupunkimaiseman tutkimus kiinnittää huomiota kaupungin historiallisiin kehityskulkuihin, kuten kauppasuhteiden muodostumiseen, paikalliseen elämään sekä kaupungin kehitykseen suhteessa muihin kaupunkeihin sekä historiallisiin tapahtumiin. Kulttuurinen näkökulma pyrkii paikallista identiteettiä analysoimalla selittämään kaupungin taloudellisia ja poliittisia erityispiirteitä. Kaupunkikulttuurin näkökulman keskiössä on pyrkimys hahmottaa kaupungin kulttuurisia symboleita ja niiden vaikutusta kaupunkilaisten elämäntavan muodostumiseen. (Äikäs 2000, 64.) Kulttuurin ja historian näkökulmien voidaan nähdä muodostavan myös toisistaan erilliset kaupunkimaiseman tarkastelutasonsa (Äikäs 2000, 63). Kuitenkin sekä kulttuurinen, että historiallinen näkökulma kaupunkimaisemaan pyrkivät kuvaamaan kaupunkimaiseman henkilökohtaisen tulkitsemisen taustalla vaikuttavia, ja osittain piilossa olevia

osatekijöitä. Näin ollen tässä tutkimuksessa kaupungin kulttuurihistoria nähdään yhtenä maiseman tulkintakehyksen muodostavana tarkastelutasona.

2.3.3 Ympäristökaupunki, imago ja maisema

Ympäristökaupungin voidaan nähdä teoreettisessa mielessä rakentuvan kaupungin hallinnon toteuttamasta ilmasto- ja ympäristöpolitiikasta sekä kaupunkiympäristön viihtyisyyden ja estetiikan parantamiseen tähtäävistä toimista. Ympäristökaupungille tunnusomaista on myös kaupunkilaisten aktiivinen osallistaminen kaupungin toimintaan. Samaan aikaan ympäristökaupunki näyttäytyy kaupunkimarkkinoinnissa ja kaupunkipolitiikassa hyödynnettävänä imagona. Imagon rakentamisessa pyritään luomaan kaupungista positiivista mielikuvaa ympäristön ja asukkaiden hyvinvointia edistävänä paikkana. Ympäristökaupungin imago muodostuu suurelta osin kaupunkia tarkastelevien ihmisten mielissä, tulkintoina nähdystä maisemasta.

Ympäristökaupungin imagon fyysinen ja ideologinen vihreä ilmenevät tarkastelijoilleen kaupunkimaiseman eri tarkastelutasoilla. Kaupunkimaiseman visuaalinen taso kiinnittää huomiota kaupunkimaisemassa imagoa luoviin konkreettisiin elementteihin, jotka luovat visuaalisesti tarkasteltavissa ja muokattavissa olevan kaupunkikuvan. Visuaalisella tasolla ilmenevät kaupunkimaisemaan kohdistuvat toimenpiteet, joihin suunnittelulla ja päätöksillä pystytään vaikuttamaan. Symbolinen kaupunkimaiseman taso puolestaan kytkeytyy imagoon maiseman subjektiivisuuden ja mielikuvien luomisen kautta. Imagot rakentuvat jokaisen tulkitsijan mielessä tulkintoina nähdystä ja koetusta maisemasta, joten rakennetun ympäristön tulkitsemisen taso on keskeisessä roolissa tarkasteltaessa ympäristökaupungin imagoresursseja. Kaupunki-imagon käsitteen vahvasta historiaan ja paikallisiin erityispiirteisiin kiinnittyvästä luonteesta johtuen, on ympäristökaupungin maisemaa tarkasteltava visuaalisen ja symbolisen maiseman ohella myös kulttuurihistoriallisesta perspektiivistä. Kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallinen tarkastelutaso paljastaa kaupunkimaisemasta tehtyjen tulkintojen taustalla vaikuttavia paikallisia tekijöitä ja kytkee imagoressit osaksi kaupungin menneisyyttä ja nykytilaa.

3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

3.1 Humanistinen tutkimus

3.1.1 Miksi humanistinen metodologia

Tätä tutkimusta läpäisee ajatus kaupunkimaisemasta henkilökohtaisena kokemuksena. Tutkimuksessa käyttämästäni moniulotteisesta kaupunkimaiseman käsitteestä sekä mielikuviin kiinnityvistä imagoresursseista muodostuva teoreettinen viitekehys tukee tätä näkökulmaa. Tutkimuksen lähtökohtana hyväksyn sen tosiasian, ettei ympäristökaupungin maiseman kaltaista abstraktia termiä ole mahdollista operationalisoida absoluuttisesti ja määrällisesti mitattavaan muotoon. Ympäristökaupungin maiseman selittämisen sijaan tämän tutkimuksen painopisteenä on erilaisten maisemasta tehtyjen tulkintojen ymmärtäminen. Näin ollen tutkimuksen tieteenfilosofinen lähtökohta perustuu humanistiseen metodologiaan.

Humanistinen maantiede on muotoutunut pääosin kritiikkinä positivistisen metodologian käsitykselle ihmisestä ja tavoista tehdä tiedettä. 1970-luvulla voimistunut kulttuurimaantieteen tutkimusperinne on rakentunut hyvin paljon ihmiskeskeisen ymmärtävän ja tulkitsevan tiedonintressin varaan. Humanistinen metodologia tarjoaa vaihtoehdon positivistiselle matemaattista tarkkuutta vaativalle ja geometrisia malleja hyödyntävälle kapealle tavalle ymmärtää maantieteen tutkimusta. Kvantitatiivisen tilastoinnin sijaan humanistisessa maantieteessä pyritään luomaan tieteellistä tietoa inhimillisen kokemusmaailman ja arjen käytäntöjen kautta. (Häkli 1999.)

Tässä tutkimuksessa humanistisen metodologian valinta tieteenfilosofiseksi lähtökohdaksi on perusteltua monestakin eri syystä. Ympäristökaupungin käsite on jo lähtökohtaisesti hyvin abstrakti, eikä missään tapauksessa tarkasti absoluuttisesti määriteltävissä oleva termi. Tutkimuksen kannalta olennaista imagon käsitettä ja tähän vaikuttavaa kaupungin visuaalista ulkomuotoa on myös hyvin vaikeaa pukea tarkasti mitattavaan muotoon. Tutkimuksen kohde on näin ollen hankalasti tutkittavissa määrällisen tutkimuksen metodein. Sen sijaan humanistisen maantieteen keskeisimpiä käsitteitä tilan ja paikan ohella on maisema, joka moniulotteisuudessaan tarjoaa mahdollisuuksia havaitun tilan ja siitä tehtyjen tulkintojen tarkasteluun. Maiseman käsite onkin looginen viitekehys tarkastella ympäristökaupungin kaltaista, kirjavaa ja erilaisille tulkinnoille altista konseptia juuri visuaalisesta näkökulmasta.

Ympäristökaupunki on myös käsitteellisiltä lähtökohdiltaan hyvin ihmisläheinen ja osallistava. Lukuisten eri teoreettisesti muodostettujen ympäristökaupunkidiskurssien yhteydessä korostuu tavallisten ihmisten näkemysten ja ideoiden huomioiminen kaupungin kehittämisessä. Ympäristökaupungin imagoa rakentavien kaupunkien yhtenä keskeisimpänä tavoitteena onkin luoda kaikille kaupunkilaisille viihtyisää ympäristöä, sekä kuunnella kehittämisessä kansalaismielipiteitä. (ks. Prendeville et al. 2017 ja Williams 2019.) Humanistinen maantiede keskittyy juuri tämän niin sanotun ruohonjuuritason tiedon kartoittamiseen.

Humanistisesta tutkimusotteesta huolimatta, tutkimuksen keskiössä ei ole ainoastaan yksilön kokemus ympäristökaupungista. Yhteiskunnan rakenteita tarkastelevan strukturalistisen, ja yhteiskunnallisten ilmiöiden sosiaalista rakentumista analysoivan konstruktionistisen tutkimusotteen nousun myötä myös humanistista näkökulmaa on laajennettu alkuperäisestä katsantokannastaan (Häkli 1999, 93). Humanistisen tutkimuksen kohteena on yhä edelleen ihminen ja kokemuksellisuus, mutta kokemukset nähdään vain yhtenä osana selittää yhteiskuntaa ja ihmisten toimintaa. Sen sijaan, että kokemuksia tutkittaisiin itsessään tutkimuskohteina, kokemustietoa pyritään humanistisen tutkimuksen avulla tuomaan muiden tieteen muotojen rinnalle esimerkiksi täydentämään asiantuntijatietoa tai tukemaan päätöksentekoa. Ihmisten kokemusten ja arkielämän syvempi ymmärtäminen voivat tukea kaupunkisuunnittelijoiden ja kaupungin asukkaiden välistä vuorovaikutusta sekä täten edesauttaa kaupunkien muutosta viihtyisämmiksi paikoiksi (mt, 92). Näin ollen humanistisen tutkimuksen käytännöllinen tiedonintressi kiinnittyy olennaisesti keskusteluun ympäristökaupungista.

On myös syytä huomioida, että ympäristökaupungin imagon luomisessa on kyse ennen kaikkea mielikuvista. Kaupunkien tietoisesti rakennetut sekä tiedostamatta rakentuvat imagot perustuvat hyvin paljon tulkinnoille, joita ihmiset kaupungista tekevät (esim. Äikäs 2001; Chan et al. 2018; Lynch 1960, 1-7). Humanistinen maantiede tutkii juuri näitä yhteiskunnan ja ihmisten elinympäristölleen antamia merkityksiä ja sidoksia (Häkli 1999, 92). Ihmiskeskeinen ja ihmistoimintaa ymmärtämään pyrkivä tutkimuksellinen ote onkin perusteltua myös tarkasteltaessa ympäristökaupunkia kaupunki-imagona.

3.1.2 Humanistisen metodologian kritiikki

Selittämistä ja ymmärtämistä ei voida yhteiskunnallisessa tutkimuksessa koskaan täysin erottaa toisistaan. Humanistista metodologiaa onkin kritisoitu liiasta yksilökeskeisyydestä sekä yksilön

kokemusten irrottamisesta ympäröivästä yhteiskunnasta. Mikäli yksilön henkilökohtaisia kokemuksia tulkitaan vailla käsitystä ympäröivistä, näihin kokemuksiin vaikuttavista yhteiskunnallisista tekijöistä, menettää tutkimus yhteiskuntakriittisen tarkastelukulmansa. (Häkli 1999, 70-71.) Tässä tutkimuksessa lähestyn edellä kuvattua problematiikkaa kaupunkimaiseman jakamisella eri tarkastelutasoihin. Lähtökohtana valitsemalleni teoreettiselle tarkastelulle on, että kaupunkimaisema näyttäytyy jokaiselle ihmiselle visuaalisena rakennettuna ympäristönä, jota henkilökohtaisen kokemuksensa kautta jokainen yksilö myös tulkitsee omalla tavallaan. Näiden tulkintojen taustalla kuitenkin vaikuttavat kaupungin kulttuuriset ja historialliset rakenteet, jotka pyrin huomioimaan tutkimuksen analyysivaiheessa. Kaupungille ominainen kulttuurihistoria luo ikään kuin kehykset ympäristökaupungin maiseman tulkinnoille sekä kaupunkimaiseman kehittämiseksi. Vaikka tutkimuksen pääpaino siis onkin yksilön kokemuksia painottavassa humanistisessa metodologiassa, tuo kaupunkimaiseman ulottuvuuksien kokonaisvaltainen tarkastelu tutkimukseen myös strukturalistiselle tiedonintressille tyypillisiä piirteitä. Tämä metodologinen sekoittuminen heijastelee laajempaa yhteiskunnallisen tutkimuksen trendiä, jossa yksilöllisten kokemusten ja ulkoapäin vaikuttavien rakenteiden vaikutusta on pyritty aiempaa enemmän kuvaamaan samanaikaisesti (Häkli 1999, 93).

3.1.3 Tutkijan oma asema

Tämän tutkimuksen objektiivisuuden kannalta on syytä tarkastella myös tutkimuksen tekijän suhdetta itse tutkimuskohteeseen. Lahdessa syntyneenä ja kasvaneena, on itseni tutkijana tiedostettava mahdolliset tutkimustani ja tulkintojani ohjaavat ennakkokäsitykset. Tieteellisen tutkimuksen yksi keskeisimmistä arvoista on pyrkimys riippumattoman tiedon tuottamiseen. Oma historiani lahtelaisena tuo tutkimukseeni väistämättä tietyn ennakoasetelman. Omakohtainen näkemykseni esimerkiksi Lahden keskustan maisemasta saattaa resonoida tutkimukseeni huomaamatta tiettyjen osa-alueiden suurempaa painotuksena tai tutkimusaineiston ylitulkittamisena. Tutkijankaan roolissa en voi kokonaan irrottautua näistä ennakkokäsityksistäni, mutta jo niiden tiedostaminen auttaa välttämään liian subjektiivisia tulkintoja.

Humanistisen metodologian mukaiseen ymmärtävään tutkimukseen ei kuitenkaan kuulu pyrkimys tutkijan täydelliseen objektiivisuuteen tai oman tutkijaposition etäännyttämiseen tutkimuskohteesta. Humanistisessa tutkimuksessa täydellisen objektiivisuuden nähdään olevan jopa mahdotonta. Sen sijaan ihmiskeskeisessä tutkimusperinteessä nähdään kaiken tiedon prosessoituvan lopulta jokaisen ihmisen yksilöllisten tulkintojen kautta. Näin ollen humanistinen tutkimus tunnustaa tutkijan aseman

olevan ylhäältä päin maailmaa tarkastelevan analyytikon sijaan enemmänkin tutkimuskohteensa kanssa samanarvoisessa vuorovaikutuksessa oleva tulkitsija. Tässä tutkimuksessa näen oman asemani tutkijana olevan kahtalainen. Tarkastelen ympäristökaupungin maisemaa ja tästä tehtyjä tulkintoja ensisijaisesti ulkopuolisen tarkkailijan silmin. Toisaalta omakohtaiset kokemukseni ja esiymmärrykseni Lahden kaupunkimaisemasta tuovat tutkijan rooliini myös sisäpiiristä käsin aihetta tarkastelevaa toimijuutta. Näiden kahden tulkintakehyksen vuorottelu ja liikkuminen kehysten välillä on tutkimukseni kannalta ehdoton vahvuus, joka lisää analyysin syvyyttä (ks. Häkli 1999, 80). Tiettyjen tutkimuskohteeseeni liittyvien ennakkotietojen ja -käsitysten olemassaolo on vahvuus myös tutkimuskysymysten asettamisen ja tutkimuksen suuntaamisen kannalta. Lahden kaupunkia ja kaupunkikulttuuria tuntevana pystyn ohjaamaan aineistonkeruuta tutkimukseni kannalta oleellisimpiin seikkoihin sekä poimimaan aineistosta tutkimuskysymysten kannalta tärkeitä yksityiskohtia. (ks. Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 160-161.)

3.2 Teemahaastattelut

Tutkimuksen aineisto on kerätty teemahaastatteluin, jotka jakautuvat kahteen eri ryhmään. Ensin haastattelin kaupungin kaduilla satunnaisia ohikulkijoita lyhyin teemahaastatteluin, jonka jälkeen toteutin perusteellisemmat teemahaastattelut neljälle eri kaupungin kehittämisestä vastaavalle viranhaltijalle. Jakamalla aineistonkeruun kahteen eri kohteeseen ja vaiheeseen pyrin saamaan tutkimukseen erilaisia näkökulmia kaupunkimaisemaan. Näin pyrin keräämään monipuolisen ja mahdollisimman rikkaan aineiston sekä samalla löytämään mahdollisia ympäristökaupungin maiseman kannalta olennaisia näkökulmaeroja ryhmien välillä.

3.2.1 Kadunvarsahaastattelut

Toteutin ensimmäisen vaiheen teemahaastattelut Lahden keskustan alueella neljänä eri päivänä aikavälillä 11.2.-12.3.2020. Haastattelut olivat lyhyitä jopa gallupin omaisia teemahaastatteluja ohikulkijoille. Perinteisesti teemahaastatteluissa tulee haastateltavien valintaan kiinnittää erityistä tarkkuutta ja pyrkiä valitsemaan haastateltavia, joilta arvioidaan saatavan parhaiten aineistoa tutkimuksen kohteena olevaan ilmiöön liittyen (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Tässä tutkimuksessa tutkittavana ilmiönä on kaupunkimaisema ja tulkinnat, joita ihmiset tälle maisemalle antavat. Näin ollen jokainen kaupungilla liikkuja voidaan nähdä yhtä lailla asiantuntijana kaupunkimaisemaan liittyen. Pysin kuitenkin haastateltavien valinnassa demografiseen tasapuolisuuteen arvioimalla haastateltavien ikä- sekä sukupuolijakaumaa kuuden eri ryhmän mukaan. Nämä ryhmät olivat nuoret, keski-ikäiset ja vanhat sekä naiset että miehet. Haastatteluja

kertyi yhteensä 31 kappaletta ja jokainen kuudesta eri demografisesta ryhmästä tuli edustetuksi vähintään kolmella henkilöllä. Osa haastatteluista oli ryhmähaastatteluja, jolloin ryhmän sisällä saattoi olla useamman demografisen ryhmän edustajia. Jotta aineisto olisi riittävän monipuolista, tein haastatteluja eri viikonpäivinä arkena ja viikonloppuna sekä eri vuorokauden aikoihin.

Tutkittaessa kaupunkimaisemaa on haastattelupaikkojen valinta erityisen tärkeässä asemassa. Halusin lähtökohtaisesti saada haastatteluissa esiin ihmisten kokemuksia ja näkemyksiä kaupunkimaisemasta aidoimmillaan. Tämän takia haastattelut tehtiin fyysisesti kadulla visuaalisen kaupunkimaiseman keskellä. Näin pyrin luomaan haastattelutilanteisiin keskustelunomaisen ilmapiirin, jossa fyysinen ympäristö tarjoaa konkreettisia havaintoja keskustelun tueksi. Näissä hyvin matalan kynnyksen kenttähaastatteluissa ideana on, että haastateltavat kertoisivat päällimmäisinä mieleen tulevia, jopa primitiivisiä huomioitaan kaupunkimaisemasta.

Haastattelupaikoiksi pyrin valitsemaan Lahden keskustan selkeimpiä kohtaamispaikkoja ja jalankulkijoiden liikkumisen solmukohtia, joissa ihmisiä liikkuu paljon ja joissa myös ympäristökaupunkiteeman olisi perusteltua näkyä. Toteutin haastattelut Matkakeskuksessa, Kauppatorilla, sekä Aleksanterinkadulla Torin ja Trion kauppakeskuksen välillä. Valitut paikat ovat kaikki omalla tavallaan Lahden keskustan tiivistymiä, joissa myös kaupunkimaisema välittyy kaupunkilaisille aidoimmillaan. Matkakeskus on Lahdessa vieraileville usein ensimmäinen paikka jalkautua ja lähteä tutustumaan visuaaliseen kaupunkikuvaan. Kauppatori puolestaan on keskustan selkeä sosiaalinen ydin. Myös kaavoitukselliset ratkaisut, kuten Mariankadun seremonia-akseli sekä pääkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi tältä kohdalta tukevat ajatusta Torista kaupungin kävelypainotteisena ytimenä. Kauppatorin ja Trion välinen osa Aleksanterinkatua sekä Aleksanterinkadun ja Vesijärvenkadun risteys ovat puolestaan Lahdessa käytävän poliittisen ympäristökaupunkikeskustelun ydinaluetta. Aleksanterinkadusta on tehty selkeästi kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennepainotteinen katu, kun taas Vesijärvenkatu on edelleen nelikaistainen läpikulkutie, jonka kaventamisesta käydään poliittista väantöä aika-ajoin. Lisäksi Trion kauppakeskus toimii sekä nuorten että vanhojen lahtelaisten kohtaamispaikkana ja kauppakeskuksessa on myös kaupungin virallista osallistamistoimintaa tammikuussa 2020 avautuneen palvelutorin muodossa.

Analysoitaessa kadunvarsihaastatteluin kerättyä aineistoa on otettava huomioon niiden tekemisen ajankohta. Haastattelut on toteutettu varsin vähälumisen talven aikana, jolloin kaupungin fyysinen olemus luonnollisesti eroaa huomattavasti esimerkiksi kesästä. Tämä seikka on pyritty ottamaan huomioon haastatteluvaiheessa, sillä monien haastateltavien otettua itse vuodenaikojen erot puheeksi,

laajensin keskustelua Lahden kaupunkimaisemasta käsittämään myös eri vuodenaikoja. Kadunvarsahaastattelujen aineisto saattaisikin olla hyvin erilaista, mikäli se olisi kerätty kasvukauden aikana. Toisaalta Lahden ympäristökaupunkina profiloitumisen kannalta olisi varmasti perusteltua, että kaupunkimaisema näyttäisi ympäristökaupungilta vuoden ympäri. Haastatteluajankohdalle tyypillinen sää voi eteläisessä Suomessa vallita jopa suurimman osan vuodesta. Ympäristökaupungin maiseman tutkiminen itse tutkimuskohteen ollessa sään puolesta karuimmillaan voidaan nähdä myös tämän tutkimuksen eduksi.

Pyrin pitämään teemahaastattelut niiden gallupinomaisen luonteen vuoksi hyvin lyhyinä. Haastatteluissa oli kolme selkeää teemaa:

- Lahden nykyinen kaupunkimaisema
- Ympäristökaupungin maisema
- Muutostarpeet nykyisessä kaupunkimaisemassa

Teemahaastattelulle ominaisesti haastattelut olivat varsin vapaamuotoisia ja keskustelunomaisia. Annoin tilaa haastateltavien omille huomioille ja tulkinnoille kaupunkimaisemasta. Kysyin kuitenkin tiettyjä avainkysymyksiä jossain muodossa kaikilta haastateltavilta. Siirryin ympäristökaupunkiteemaan kaikissa haastatteluissa vasta kysytyäni ensin kommentteja nykyisestä kaupunkimaisemasta. Näin toimimalla pyrin saamaan mahdollisimman autenttisia ja spontaaneja kommentteja fyysisestä maisemasta. Ympäristökaupunkiteeman mainitseminen heti haastattelun alussa olisi saattanut ohjata haastateltavia etsimään tarkoituksellisesti ympäristökaupunkiin viittaavia tekijöitä näkemästään maisemasta. Koetun ja käsillä olevan kaupunkimaiseman analysointi ilman tarkkoja ennakkomääreitä toimi haastattelun alussa myös eräänlaisena lämmittelykysymyksenä. Fyysisen maiseman kuvailemisen jälkeen haastateltavien oli helpompaa siirtyä abstraktisempiin pohdintoihin ympäristökaupungista ja ympäristökaupungille ominaisesta maisemasta. Etukäteen mietittyjen avainkysymysten ja niiden järjestyksen myötä haastatteluissa on piirteitä myös puolistrukturoidusta haastattelumallista (ks. Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006).

Kirjasin haastattelujen keskeisimpiä havaintoja ylös käsin haastattelujen aikana. Joitakin suoria sitaatteja kirjasin ylös sanatarkasti haastattelun aikana tai heti haastattelun päätyttyä. Myöhemmin kokosin yhteen muistiinpanoni ja litteroin tämän aineiston myöhempää analyysia varten. Litteroitujen haastattelukirjauksien kokonaisuutena kertyi 10 liuskaa tekstiä. En nauhoittanut kadunvarsahaastatteluja, jotta haastateltavien kynnys vastata olisi mahdollisimman alhainen. Puheen nauhoittaminen olisi saattanut johtaa lausuntojen ja näkemysten tarkempaan harkintaan, mikä olisi

osaltaan voinut heikentää pikaisissa haastatteluissa tavoiteltua maiseman havainnoinnin kannalta olennaista spontaaniutta.

3.2.2 Viranhaltijahaastattelut

Aineiston keruun toista vaihetta varten teemoittelin ensimmäisen vaiheen haastatteluaineistoa. Järjestelin aineistoa osiin alkuperäisten haastattelujen runkona toimineiden teemojen alle sekä myös aineistosta esiin nousseiden uusien teemojen mukaan. Keskityin erityisesti huomioihin ympäristökaupungin maisemalle tyypillisistä tekijöistä. Tästä alustavasta analyysistä kokosin muutamia aiheita viranhaltijoille tekemääni teemahaastatteluun. Näin toimimalla pyrin lisäämään aineiston eri osioiden välistä vuoropuhelua keskenään.

Toisen vaiheen teemahaastattelut toteutettiin kaikki perjantaina 13.3.2020. Haastateltavia oli neljä, joista jokaista haastattelin erikseen. Haastateltavat olivat haastattelujen kronologisessa järjestyksessä Lahden kaupungin:

- maisema-arkkitehti
- kaupunginpuutarhuri
- keskustan projektipäällikkö
- liikennesuunnittelupäällikkö.

Haastateltavien valinnassa pyrin löytämään työnsä puolesta ympäristökaupungin maiseman kannalta kaikkein keskeisimmässä asemassa olevia henkilöitä. Maisema-arkkitehti ja keskustan projektipäällikkö valikoituivat haastateltaviksi juuri keskeisen kaupunkimaisemaa kehittävän roolinsa vuoksi. Kaupunginpuutarhurin ja liikennesuunnittelupäällikön valintaa puolestaan puolsivat kadunvarsahaastattelujen näkökulmasta ja ensimmäisen vaiheen analyysin perusteella ympäristökaupungin maiseman kannalta tärkeimmät esiin nousseet seikat.

Teemahaastattelut noudattelivat kaikissa haastatteluissa samaa rakennetta, jonka sisällä keskustelu kiinnittyi teemahaastattelulle tyypillisen vapaasti erilaisiin haastateltavan esiin nostamiin aiheisiin.

Viranhaltijoille toteutettujen teemahaastattelujen teemat olivat:

- Lahden keskustan nykytila
- kaupungin tulevaisuuden suunnitelmissa tavoittelema kaupunkimaisema
- ihanteellisen ympäristökaupungin maisema
- keskustan maiseman kehittämiseen liittyvät uhkat ja mahdollisuudet.

Äänitin ja litteroin toisen vaiheen teemahaastattelut. Kokonaismääräksi tälle aineistolle kertyi 2 tuntia 54 minuuttia äänitettä ja litteroituna yhteensä 52 liuskaa tekstiä.

3.3 Teemoittelu ja teorialähtöinen sisällönanalyysi

Molempien aineistonkeruuvaiheiden jälkeen yhdistin ensimmäisen ja toisen vaiheen tekstiaineistot teemoitellen. Teemoittelussa laadullisen tutkimuksen aineisto pilkkotaan ja ryhmitellään aihealueittain (Tuomi & Sarajärvi 2018, 79). Pysin löytämään haastatteluaineistosta ympäristökaupungin maiseman kannalta keskeisimpiä esiin nousseita teemoja. Kokosin litteroidusta tekstimassasta tekstinkäsittelyä hyödyntäen sitaatteja, kommentteja ja avainsanoja näiden teemojen alle. Muodostin teemat aineistolähtöisesti ympäristökaupungin maisemalle leimallisten elementtien ympärille. Lisäksi yhtenä kategoriana kokosin haastattelujen pohjalta yleiskuvauksen Lahden tämänhetkisestä koetusta kaupunkimaisemasta.

Analysoin teemoiteltua tutkimusaineistoani teorialähtöisen sisällönanalyysin keinoin. Teorialähtöisessä tutkimuksessa aineiston analyysi perustuu olemassa olevaan malliin, teoriaan tai käsitejärjestelmään. Analyysia ohjaa tällöin valmis teoriakehikko, jonka puitteissa muodostuvat myös analyysin yläkategoriat. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 94-95.) Muodostin analyysini aluksi teoreettisen viitekehyksen pohjalta analyysirungon (taulukko 2), jonka sisälle muodostin aineistolähtöisen teemoittelun myötä syntyneitä erilaisia kategorioita (ks. Tuomi & Sarajärvi 2018, 95). Näin ollen analyysini yläluokat on tuotu teoreettisesta viitekehyksestä, kun taas alaluokat on muodostettu aineistolähtöisesti. Näin toimimalla pyrin etenemään deduktiivisesti yleiseltä teoreettiselta tasolta kohti yksittäisiä havaintoja tutkittavasta ilmiöstä.

Analyysini teoreettinen viitekehys nojaa kaupunkimaisemassa ilmeneviin fyysisiin ja ideologisiin imagoresursseihin sekä kaupunkimaiseman käsitteen tarkastelutasoihin. Tämän ympäristökaupungin maiseman tulkintakehyksen lisäksi analyysia täydentää aineiston vuoropuhelu ympäristökaupungin suunnitteludiskurssien kanssa. Jaoin tutkimusaineistosta muodostetut teemat aluksi ympäristökaupungin imagotutkimuksen mukaisesti fyysisistä vihreää ja ideologista vihreää ilmentäviin kategorioihin. Tämän jälkeen tarkastelin jokaista teemaa kaupunkimaiseman kolmen eri tarkastelutason mukaisesti kaupunkimaiseman visuaalisesta, symbolisesta, ja kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta.

Valitsin sisällönanalyysin aineistoni analyysimenetelmäksi, koska tutkimus keskittyy tapaustutkimuksen omaisesti vain yhteen esimerkkikaupunkiin. Laajasti yleistettävissä olevan teoreettisen tiedon sijaan pyrin muodostamaan kuvauksen siitä, miten ympäristökaupungin maisema ymmärretään ja miten tämä ymmärrys kanavoituu Lahden kaupunkimaiseman kehittämiseen. Lahden nykytilaa ja kehityspotentiaalia valottavan tapaustutkimuksen lisäksi tutkimus kytkeytyy osaksi laajempaa ja Suomen mittakaavassa vielä varsin pientä ympäristökaupunkitutkimuksen diskurssia.

Taulukko 2. Analyysikehikko.

<u>Imagoressit:</u>	<u>Kaupunkimaiseman tarkastelutasot:</u>		
	Visuaalinen	Symbolinen	Kulttuurihistoriallinen
Fyysinen vihreä	Kasvillisuus	Luonnonympäristö	Katupuiden kaupunki
	Vesi	Luonnonympäristö	Pohjavesi, Salpausselkä, Vesijärvi, Toriallas
	Rakennukset	Luonnon vastakohta	Historiallinen arvo, katunäkymät
Ideologinen vihreä	Auto, pyörä, kävely, joukkoliikenne	Ympäristöystävällinen liikkuminen, saasteet, ilmanlaatu	Liikenteen kaupunki, historialliset suunnitteluratkaisut, autoilukulttuuri
	Siisteys, roskikset	Kierrättäminen, ekologisuus	Kiertotalouskaupunki
	Ihmiset	Elinvoima, viihtyisyys	Markkinaperinne, kivijalkakaupat

4 YMPÄRISTÖKAUPUNGIN MAISEMAA LUOMASSA

4.1 Fyysisesti vihreä kaupunki

4.1.1 Vihreys

Selkein ympäristökaupungin fyysinen imagoresurssi on aineiston perusteella vihreys. Äikkään (2000, 63; 2001, 77-96) erittelemien visuaalisen kaupunkikuvan ja kaupunkimaiseman subjektiivista kokemusta painottavan, tässä tutkimuksessa symbolisena ymmärretyn, tarkastelutason voi nähdä kytkeytyvän tiiviisti toisiinsa ympäristökaupungin viitekehyksessä. Visuaalisessa kaupunkimaisemassa havaittavien luonnonelementtien, kuten katupuiden, pensaiden ja kukkaistutusten koetaan selkeimmin symboloivan ympäristökaupunkia rakennetun maiseman tulkitsemisen tasolla. Ympäristö ja luonto tunnutaankin rinnastettavan toisiinsa ihmisten tulkitsessa näkemäänsä kaupunkimaisemaa ympäristökaupungin kontekstissa. Useimmat kadun varressa haastatelluista ohikulkijoista sekä myös lähes kaikki haastatellut kaupungin suunnittelusta vastaavat viranhaltijat mainitsivat vihreän ja kasvillisuuden, pohtiessaan ihanteellista ympäristökaupungin maisemaa.

”Mut jos puhuttais ihan vaan ympäristökaupungista, miten mä sen nään, ni siel on tietty väljyys, niin että siellä on sitä vihreää, koska mulle ympäristössä osa on vihreetä. Siel on viherkattoja ja viheristutuksia ja viherseiniä. Mut ei se silti tarkota, et se on niinku metsän keskellä. Mut siel on viherelementtejä hyödynnetty monipuolisesti, niin yksityisellä, kuin julkisella puolella.”

-Kaupunginpuutarhuri

”Puita ja vihreetä.”

-Haastateltava 29. mies (12.3.2020)

”Ois enemmän luontoo, kasveja. Se antaa sen (ympäristökaupungin) vaikutelman.”

-Haastateltava 28. mies (12.3.2020)

”Mitä se ympäristökaupunki oikeen tarkoittaa? Enemmän puita vai?”

-Haastateltava 9. nainen (11.2.2020)

Muutammat haastatelluista mainitsivat puistot ympäristökaupungille tunnusomaisena piirteenä ja yleisestikin kaikki viherkasveihin viittaava nähtiin kaupunkimaisemassa myönteisenä. Puiden ja kasvien koetaan tuovan keskustaan vehreyttä ja luovan samalla miellyttävää ympäristöä.

”Siel (ympäristökaupungissa) ois paljon kukkia ja puistoja.”

-Haastateltava 12. nainen (11.2.2020)

”Kyllähän se aina kukka tai joku kasvi tossa piristää mieltä.”

-Haastateltava 11. mies (11.2.2020)

Vihreän merkitys Äikkään (2000, 63-66; 2001, 80-90) korostaman kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallisen osa-alueen kannalta tulee Lahden tapauksessa esiin erityisesti kaupungin viranhaltijoiden lausunnoissa. Esimerkiksi kaupunkiympäristössä fyysistä vihreää selkeimmillään ilmentävillä katupuilla nähdään olevan myös historiallisia arvoja. Lahden katupuut koetaan viranhaltijoiden mukaan kaupungin erityiseksi ylpeydenaiheeksi.

”Se on parasta oikeestaan Vesijärvenkadulle ja Aleksanterinkadullakin, että Lahti on erittäin voimakas katupuiden kaupunki.”

-Keskustan projektipäällikkö

”Puutarhurin silmässä on hyvä, että, uudistettiin puurivit. - - Kaikki puut uudistettiin, että on perinteiset puurivit siinä (torin) ympärillä.”

-Kaupunginpuutarhuri

Perinteiset katupuut nähdään näin ollen myös keskeisenä osana Lahden kaupungin jo olemassa olevaa imagoa.

”Mut mikä se Lahti on, niin meil on ilmeisen paljon, tää ei oo ihan tilastollinen tieteellinen fakta, mut hyvin paljon katupuuta. Ja se kyl näkyy meiän keskustassa. Eli täydellisiä lehmusrivejä, mitä on uudistettu pikkuhiljaa, koivukujanteita.”

-Kaupunginpuutarhuri

Vihreän suuri merkitys ympäristökaupungin maisemassa voidaan nähdä jossain määrin jopa itsestään selvänä. Viitataanhan ympäristökaupunkiteemaan Lahdenkin tapauksessa usein juuri vihreänä

kaupunkina. Äikkään (2001, 66) mukaan kaupungin markkinoiman imagon on oltava linjassa fyysisessä kaupunkikuvassa ilmenevien imagoressien kanssa. Fyysisen vihreän suuri merkitys ympäristökaupunki-imagon kannalta onkin tunnistettu myös Lahden kaupungin suunnittelussa. Esimerkiksi kaupungin maisema-arkkitehdin mukaan Lahden ydinkeskustan halutaan näyttävän ”Vihreältä, ehdottomasti vihreältä”.

Fyysisen vihreän lisääminen ydinkeskustan rakennettuun ympäristöön ei ole kuitenkaan aivan yksinkertaista. Hietala-Koivun (2005, 186) mukailmassa maiseman alakäsitteistössä toisistaan eroteltujen luonnonmaiseman ja kaupunkimaiseman käsitteiden perustavaa laatua olevia eroavaisuuksia ei voida täysin yhdistää konkreettisesti kaupunkirakenteessa. Puiden ja kasvillisuuden lisääminen nykyisestään on suurimmassa osassa Lahden keskustaa hyvin hankalaa.

”Eihän se (ympäristöteema) voi vanhaan ydinkeskustaan tulla ensimmäiseksi näkyviin, vaan tälläset kosteikko ja lahoppumetsät niin ne tulee niinkun johonkin muualle, kun ihan ytimeen. Me ei saada torille ympäristöteemaa ihan äkkiä tehtyä.”

-Kaupunginpuutarhuri

Yhtenä ratkaisuna luonnon vihreän lisäämiseen kaupunkimaisemassa voisivat toimia viherseinät ja katot. Viranhaltijoiden mukaan kaupungin mahdollisuudet lisätä ydinkeskustaan uudenlaisia viherratkaisuja ovat kuitenkin rajoitetut. Viherrakenteita voidaan kaupungin toimesta velvoittaa uudisrakennusten kaavoissa, mutta toistaiseksi rakennuttajat eivät ole mielellään ryhtyneet kokeilemaan uusia rakenneratkaisuita.

”Mut että viherseinäthän ois tosi hienoja. Niit ei oo vielä hirveesti kokeiltu Suomessa. - - Rakentajat pelkää niitä. - - Koska sit ne pelkää, et sielt tulee vedet läpi ja talot homehtuu ja tulee muuta.”

-Maisema-arkkitehti

Kaupungin hallinnon rooli fyysisesti vihreän kaupunkirakenteen edistämässä ei kuitenkaan rajoitu ainoastaan yksityisten tahojen osallistamiseen ja näiden sidosryhmien rohkaisemiseen uusien ratkaisuiden käyttöönotossa. Kaupungilla on myös mahdollisuuksia näyttää esimerkkiä omalla toiminnallaan. Viranhaltijoiden mukaan viherratkaisuita voitaisiin lisätä kaupungin omiin rakenteisiin, mikäli tähän tahtoa löytyy.

”Et kyllä jos toriakin aattelee, niin ois tietysti ollu aivan mahtavaa jos meiän torin ne rakennukset ois ollu vaikka viherkattoisia tai jotain tällöistä. Et siel ois sit näkyny se tilanne.”

-Keskustan projektipäällikkö

”Ehkä niihin torin rakennuksiin, tai mitkä ne on ne pysäköintijutut. Ni jos niihin laittais jotain viherseinää, tai bussipysäkeille.”

-Maisema-arkkitehti

Kaupungin hallinnon rooli osallistajana ja esimerkkinä ympäristökaupungin maiseman luomisessa osoittaa ympäristökaupunkidiskurssien asukkaiden osallisuutta korostavan painotuksen merkityksen myös kaupunkimaiseman kontekstissa. Woodin ja Kallion (2019) painottama aktiivisten kansalaisten rooli kestävän yhteiskunnan rakentamisessa voikin näkyä myös kaupunkimaiseman kautta. Kaupungin toimet visuaalisessa maisemassa voivat mahdollistaa tai rohkaista kaupungin kansalaisia, yrityksiä ja yhteisöjä itsenäisesti luomaan fyysisesti vihreää kaupunkiympäristöä. Tähän pyrkii myös Lahden ympäristöpääkaupunkihanke rahoittamalla erilaisia kaupunkilaisia osallistavia projekteja (Greenlahti 2020c).

4.1.2 Vesi

Fyysisen vihreän ilmeneminen kaupunkimaisemassa ei Gulsrudin, Goodingin ja Konijnendijk van den Boschin (2013, 331) mukaan rajoitu ainoastaan puihin ja istutuksiin. Tämä huomio tulee esiin myös Lahden tapauksessa. Kasvillisuuden lisäksi myös muut luontoon viittaavat elementit koetaan haastateltujen mukaan ympäristökaupungiksi tulkittavassa maisemassa tärkeiksi. Muutamat kadun varressa haastatellut mainitsivat erityisesti veden elementtinä viestivän ympäristökaupungista. Erilaiset vesiaiheet ja järven ranta luovat heidän näkemyksensä mukaan ympäristökaupungin maisemaa.

”Tuolla alempana Pikkuvesku on kivaa aluetta.”

-Haastateltava 3. nainen (11.2.2020)

”Puistoja ja vettä ja rantaahan täällä on.”

-Haastateltava 5. mies (11.2.2020)

Myös kaupungin viranhaltijoiden mielestä Vesijärven ranta-alueet ovat Lahden vahvuus ympäristökaupungin imagon kannalta.

”No musta se (Lahti) erottuu just sen ranta-alueen kanssa. Että se on semmonen, mikä erottaa kyllä. Se on suhteellisen uusi. Se on tosi hieno verrattuna moneen muuhun kaupunkiin.”

-Liikennesuunnittelupäällikkö

Raivon (1996, 47-52) painottaman kaupunkimaiseman symboliikan ohella vesi vaikuttaa olevan Lahden kaupungille keskeinen imagoressurssi myös Äikkään (2000, 63) esiin tuoman kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallisen tarkastelutason kannalta. Jääkauden sulamisvesien muodostama ensimmäinen Salpausselkä on keskeinen osa Lahden alueen geologista historiaa ja yksi kaupungin tärkeimmistä maisemallisista erityispiirteistä. Salpausselkä toimii myös luonnollisena suodatinjärjestelmänä, jonka ansiosta alueella on mittavat ja jopa maailman parhaiksi kehitetut pohjavesivarannot (Greenlahti 2020b). Pohjavedet ovat keskeinen teema myös Lahden seudun ympäristömatkailua edistävässä Salpausselkä Geopark- hankkeessa.

”Mut se pohjavesi on mun mielestä tärkeä asia, et meil on puhdasta pohjavettä. Et se ois jotenki vähän siellä esillä kans. - - Ja sitte tää meidän Geoparkhanke, ni siinäkin on teemana pohjavesi.”

-Maisema-arkkitehti

Vesi ja etenkin Lahden kaupunkia reunustava Vesijärvi nähdään viranhaltijoiden mukaan myös Lahden kaupungin ympäristöteeman symbolina ja historiallisena merkinä onnistuneesta ympäristönsuojelutyöstä.

”Uskosin näin, että suurimmalla osalla lahtelaisia, jotka täällä nyt on jonkun aikaa asunut, niin tietävät ehkä tän Vesijärven tarinan ja kuinka meidän satama-alue on pystynyt muodostumaan sille alueelle ihan sen ansiosta, et Vesijärveä on lähdetty puhdistamaan sillon 80-luvulla hyvin säännönmukaisesti.”

-Keskustan projektipäällikkö

Myös Lahden kaupungin arkkitehtuuripoliittisessa ohjelmassa todetaan veden suuri merkitys kaupunki-imagon kannalta: *”Vesi kaikissa muodoissaan on tärkeä osa lahtelaista imagoa”* (Lahti 2010).

Vedellä elementtinä on kulttuurihistorialliset kytköksensä Lahteen Vesijärven ranta-alueiden ja Salpausselän harjun lisäksi myös keskustan rakennetun maiseman kautta. Muutamat hieman iäkkäämmät haastateltavat muistelivat Lahden torilla aikoinaan sijainnutta kukkaistutusten reunustamaa vesiallasta, ja sen keskellä ollutta suihkulähdettä. Tämän 1980-luvulla poistetun kaupunkimaiseman elementin mainittiin piristäneen torin maisemaa tuolloin. Myös viranhaltijoille on kantautunut toiveita vesielementin tuomisesta takaisin Lahden kaupunkimaisemaan.

”Mutta joskushan siellä torilla oli se allas ja ihmiset sitä kaipailee takas.”

-Maisema-arkkitehti

Kulttuurihistoriallisen maiseman merkitys on Äikkään (2001, 65-66) mukaan erityisen tärkeässä asemassa kaupunki-imagon muodostumisessa. Lahden ympäristökaupunki-imagon kannalta tarkasteltuna fyysistä vihreää symboloivien vesielementtien lisääminen visuaaliseen kaupunkimaisemaan vaikuttaakin näin ollen toivottavalta. Vesiaiheiden lisäämistä ydinkeskustan rakennettuun ympäristöön hillitsee kuitenkin niiden kohtaama ilkivalta. Esimerkiksi tällä hetkellä keskustan Lanunaukiolla sijaitsevan suihkulähteen sulkemistakin on harkittu, siihen toistuvasti kohdistuneiden pesuaineiskujen seurauksena. Näiden melko tiuhaan tapahtuvien vaahdotusten myötä kyseinen vesielementti on saanut lahtelaisten suussa kuvaavan lempinimen.

”Lanu-Spa on joo. En tiää koska sen joutuu sitte purkaa siitä, ku se on aina tukossa. Siihen pitää ehkä tehdä joku minkä voi vaahdottaa turvallisesti (heh).”

-Maisema-arkkitehti

Myös tekniset haasteet ja puhtaanapidon ongelmat rajoittavat vesielementtien tuomista osaksi ydinkeskustan rakennettua maisemaa. Erilaisia vesiratkaisuita on kuitenkin vuosien varrella Lahden keskustassa kokeiltu, ja kaupungin suunnittelusta vastaavat tahot tuntuvatkin tiedostavan veden suuren merkityksen myös Lahden kaupunki-imagon kannalta.

”Et aika helposti arkkitehdit suunnitteli yhdessä vaiheessa niitä vesiaiheita, eri näkösiä puroja ja altaita, mutta niil on ne omat haasteensa. Elikkä tällänen ilkivalta, puhtaanapito. Ne kerää roskaa.”

-Kaupunginpuutarhuri

”Sit siinä alatorilla oli se vesijuomapisti, mutta se jouduttiin ottaa siitä pois, ku sillä oli sen verran vähän käyttöä, että se veden puhtaus alko nousta ongelmaks. - - Et sehän ois aika kiva niinku ympäristökaupunkijuttu, et sais puhdasta vettä suoraan pullosta keskustassa. Lahden brändi.”

-Maisema-arkkitehti

4.1.3 Fyysisen vihreän vastakohtat

Ympäristökaupungin fyysisesti vihreät imagoressurssit ilmenevät luonnonelementtien lisäksi myös vastakohtien kautta. Tutkimusaineiston analyysissä on merkillepantavaa, kuinka selkeästi rakennukset ja rakennettu maisema mielletään ympäristökaupungille vastakkaiseksi tekijäksi. Useiden kadunvarressa haastateltujen ihmisten mielestä Lahden keskustassa ei tällä hetkellä näytä ympäristökaupungilta. Syy tähän löydetään tarkastelun kohteena olevan visuaalisen kaupunkimaiseman harmaudesta, kolkkoudesta ja betonisuudesta. Pyydettyä kuvailemaan näkemäänsä kaupunkimaisemaa, haastateltavat olivat varsin suorasanaisia.

”Tylsä ja harmaa”

-Haastateltava 2. nainen (11.2.2020)

”Aika karu”

-Haastateltava 11. nainen (11.2.2020)

”Betoninen”

-Haastateltava 27. mies (12.3.2020)

”Aika kalsea”

-Haastateltava 6. nainen (11.2.2020)

Lahden keskustan rakennettua maisemaa ei tällä hetkellä aineiston perusteella tulkita ympäristökaupungiksi Äikkään (2000, 63) ja Raivon (1996, 47-52) kuvaamalla rakennetun ympäristön tulkittamisen tarkastelutasolla. Kaupunkimaisemaa kuvaillaan negatiivissävytteisistä adjektiiveista huolimatta kuitenkin hyvin neutraaliin tapaan. Kadun varressa haastateltujen ihmisten kommenteista huokuu nykytilanteen hyväksyntä ja neutraali suhtautuminen kaupungin epäesteettisyyttä kohtaan. Rakennetun ympäristön kuvaillaan olevan harmaata ja kolkkoa, mutta tätä kommentoidaan jopa apaattiseen sävyyn normaalina ja asiaankuuluvana tilana. Ydinkeskustan nähdään erään haastateltavan mukaan olevan suurin syy kuvaillulle kolkkoudelle.

Haastattelija: ”Miten kuvailisit tätä maisemaa?”

Haastateltava: ”Kolkko”

Haastattelija: ”Mistä se kolkkaus johtuu?”

Haastateltava ”Se johtuu ydinkeskustasta”

-Haastateltava 15. nainen (12.2.2020)

Tämä havainto on erittäin mielenkiintoinen kaupungin hallinnon tavoitteena olevan ympäristökaupunkina tulkittavan maiseman kannalta. Aineiston valossa näyttää siltä, että kolkkaus ja betonisuus nähdään ydinkeskustan visuaaliseen maisemaan luonnollisesti liittyviksi ominaisuuksiksi. Kaupunkimaiseman symbolisella tarkastelutasolla harmaat rakennukset näyttävät puolestaan ympäristökaupungin antiteesinä. Tämän tiivistää eräs haastateltava kysyttäessä näyttääkö Lahti ympäristökaupungilta.

”Ei näytä. - - Lahti on vähän kivikylä.”

-Haastateltava 5. mies 11.2.2020

Ydinkeskustan rakennetun ympäristön merkitys Lahden kaupungille ominaisena fyysisenä imagoressurssina korostuu erityisesti Äikästä (2000, 63-64; 2001 80-94) mukailleen muodostetusta kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta tarkasteltuna. Viranhaltijahaastatteluissa Lahden keskustaa arvotetaan hyvin paljon juuri historiallisen rakenteen kautta. Viranhaltijoiden mukaan keskustan rakenteet luovat maisemallisia erityispiirteitä ja perinteikkyyttä nähdään Lahden kaupunkimaiseman vahvuutena.

”Must Lahden keskustassa, siin on tosi hieno se ruutukaava. Ja sit siel on tosi hienoja näkymiä niitten katujen päätteinä. Et sielt näkyy tietysti kaupungintalo ja ristinkirkko ja hyppyrimäet näkyy.”

-Maisema-arkkitehti

”Niin näkyvydet tän Mariankadun akselin osalta on aivan mahtavat! - - kun sä meet siihen Mariankadun akselille ja talvella näät nää valaistut puut ja Kaupungintalon ja sitten taas Ristinkirkon siellä toisella puolella.”

-Keskustan projektipäällikkö

Ydinkeskustan historiallisuudesta halutaan kaupungin suunnittelussa myös pitää kiinni.

”En halua lähteä rakentamaan keskustaa uusiks, koska arvostan sitä vanhaa.”

-Kaupunginpuutarhuri

Kaupunki-imagon vahva kytkös kaupungille ominaiseen kulttuuriin ja historiaan aiheuttaa Lahden tapauksessa haasteita ympäristökaupunki-imagon luomisen kannalta. Lahden kaupungin visuaalista kaupunkimaisemaa kuvaillaan kadunvarsihaastattelussa tylsäksi ja värittömäksi. Rakennettua ympäristöä ei selvästikään tulkita ympäristökaupungiksi, vaan pikemminkin päinvastoin. Perinteikäs Lahden keskusta nähdään ja koetaan ainakin osittain ympäristökaupungille vastakkaisena ympäristönä. Tästä kertoo esimerkiksi erään haastatellun tokaisu kysymykseen näyttääkö Lahti ympäristökaupungilta:

”Ei, Lahti näyttää teollisuuskaupungilta.”

-Haastateltava 14. nainen (11.2.2020)

Tämä spontaani vastaus viestii siitä, että teollisuus ja ympäristö voidaan kaupunkilaisten tasolla nähdä toistensa vastakohtina. Yksittäisestä vastauksesta ei voi tehdä liian pitkälle meneviä johtopäätöksiä, mutta ottaen huomioon Lahden varsin vahvan teollisen historian sekä edelleen vientiteollisuuteen nojaavan elinkeinorakenteen, on tämä asetelma hyödyllistä tiedostaa kaupunkimaiseman suunnittelussa. Kuten Palonen (2013, 70-71) totesi, kaupungin historialliset kerrostumat ovat aina läsnä tarkasteltaessa nykyistä kaupunkimaisemaa. Mikäli paikallisen historian ja ympäristökaupunki-imagon koetaan laajemminkin kaupunkilaisten keskuudessa riitelevän keskenään, aiheuttaa tämä epäilemättä haasteita näiden teemojen yhteen sovittamisessa osaksi Lahden kokonaisvaltaista visuaalista kaupunki-imagoa.

Kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallinen tarkastelutaso vaikuttaa vahvasti kaupunkimaisemasta tehtyjen tulkintojen taustalla myös kaupunkisuunnittelijoiden pohdinnoissa. Syyskuussa 2020 Lahdessa järjestetyssä arkkitehtuuriaiheisessa seminaarissa lahtelainen kaavoittaja kysyi esiintymässä olleelta arkkitehtuurin historian professorilta vinkkejä Lahden täydennysrakentamiseen ympäristökaupungin hengessä, mainiten kysymyksessään Lahden kaupunkimaiseman koetun betonisuuden. Professorin vastauksen mukaan Lahden keskustaa ympäröivien luontoelementtien kuten harjujen ja järven ansiosta kaupunkimaisema kestää kyllä urbaanit elementit. Hän päätti vastauksensa retoriseen kysymykseen - ”Mikä kaupunki Suomessa ei ole betoninen.” (Lahden kaupunkiympäristö 2020.) Kyseinen tokaisu osoittaa, että kaupunkimaiseman kolkkous nähdään jossain määrin väistämättömänä asioiden tilana myös kaupunkisuunnittelijoiden keskuudessa.

Betonisuudestaan huolimatta kaupungin rakennuksilla on huomattava merkitys kaupungin fyysisesti vihreään imagoon myös osana maisemallista kehystä. Fyysistä vihreää ei edusta ainoastaan se mitä kaupunkitilassa konkreettisesti on, vaan myös se mitä kaupungin kaduille näkyy. Lahden keskustan matalahko rakennuskanta sekä historiassa tehdyt suunnittelulliset ratkaisut mahdollistavat keskustaa ympäröivien harjujen näkymisen kaupungin keskustaan asti. Lahden keskustaa ympäröivät lähes joka puolelta metsäiset harjanteet, jotka luovat kaupunkimaisemalle läpi vuoden ikään kuin vihreät kehykset.

”Ja kyllä meidän keskustakin näyttäytyy vihreänä, kun sitä katsotaan. Ja meidän keskustaa, sitähan ympäröi hyvin upeet luontoalueet. Radiomäki ja Salpausselän harju - - ja sitten taas Kiveriönmäki tuolla toisella puolella. Meil on niinku ympärillä aivan upea luonto.”

-Keskustan projektipäällikkö

”Mä pidän siitä, haluaisin sanoa matalasta rakennuskannasta. Ku siel on aika, no nythän on tornia tulossa, se ei varmaan kaada sitä. Mun mielestä se rakennuskanta on ihan kivan kokosta.”

-Kaupunginpuutarhuri

Kestävän kaupungistumisen viime aikojen trendinä on ollut keskusta-alueiden tiivistyminen ja korkeammalle rakentaminen. Asumisen keskittäminen aiempaa tiiviimmin ja korkeammalle palveluiden ja sujuvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen onkin ideologiselta kannalta ympäristökaupungin tavoitteiden mukaista. (Fatone, Conticelli & Tondelli 2012, 217-218; Dempsey, Brown & Bramley 2012, 89-92.) Myös Lahdessa on kaavoitettu uusi Ranta-Kartanon asuinalue keskustan liepeille ja Paavolaan entisiin Anttilan ja Terveyskeskuksen taloihin suunnitellaan tornitaloja. Näitä suunnitelmia tehtäessä ja toteutettaessa on kuitenkin syytä ottaa huomioon myös fyysisesti vihreän ympäristökaupungin maisemalliset ulottuvuudet. Mikäli Lahden keskustaa tiivistetään rakennuskannaltaan selkeästi nykyistä korkeammaksi, voi vaarana olla harjukaupungille historiallisesti tärkeän vihreän imagoressurin menettäminen.

Gulsrudin, Goodingin ja Konijnendijk van den Boschin (2013, 331) mukaan biologisuuteen ja kasveihin yhdistettävä fyysinen vihreä on yksi keskeisimpiä ympäristökaupungin markkinoinnin keinoja. Vaihtuvat vuodenaajat asettavat kuitenkin oman haasteensa fyysisen vihreän ilmentämiselle suomalaisessa kaupunkiympäristössä. Rakennetun ympäristön harmaus korostuu erityisesti kasvukauden ulkopuolella. Kesällä katupuiden ja pensaiden vihreät lehdet, istutusten kukat ja

vihertävä nurmikko tarjoavat lukuisia mahdollisuuksia fyysisen vihreän ilmentämiseen kaupunkimaisemassa. Sen sijaan lehtien pudottua ja kasvukauden loputtua on tilanne toinen. Yli puolen vuoden mittaisena ajanjaksona aina loppusyksystä pitkälle kevääseen saakka lehtipuut ja kasvit eivät tuo kaupunkikuvaan sinne kaivattua vehreyttä. Moni Lahden kaduilla haastatelluista mainitsikin talvista ja harmaata kaupunkimaisemaa tarkastellessaan kaupungin kyllä näyttävän ympäristökaupungilta, mutta vain kesäisin.

”Vähän ankea. - - Kesällä paikka ku paikka näyttää ympäristökaupungilta”

-Haastateltava 21. mies (29.2.2020)

”Kesällä ihan ok”

-Haastateltava 15. nainen (12.2.2020)

”Tähän vuodenaikaan kaikki näyttää samalta, ankeeta”

-Haastateltava 5. mies (11.2.2020)

Sen sijaan kaupunkimaisemaa sisätiloissa analysoineet viranhaltijat tuntuivat keskittyvän visualisoinneissaan kaupunkimaisemaan juuri ympäristökaupungin imagon kannalta otolliseen kesäaikaan.

”Mä nään nyt mielessäni, ku laitan silmät kiinni, Torin kesäisenä markkinapäivänä tai muuna vilkkaana päivänä.”

-Kaupunginpuutarhuri

Yksi aineistossa esiin noussut keino vihreän lisäämiseen talvisille kaduille olisi havupuiden, varpujen ja muiden ainavihantien kasvien lisääminen.

”Mut yks on siis se havupuut ja mul on mielestäni selkeä ohje, olen antanut tuonne toimijoille, että harvennustilanteissa tai muissa tai puiston hoitotoimissa havupuita suositaan. Lehtipuita, tammea, koivua meil on kauheasti kaupungissa, mut jos siel kasvaa komea pihta tai joku muu havu, nii otetaan niitä lehtipuita pois ja kasvatetaan niitä havuja. Meil on niitä sen verran vähän ja se näkyy Lahden kaupungissa tää havupuiden niukkuus.”

-Kaupunginpuutarhuri

Aikoinaan Lahteenkin kulkeutuneet ja havupuille erityisen haitalliset ilmansaastemäärät sekä havupuiden peittävyys turvallisuusnäkökulmasta ovat olleet kaupunginpuutarhurin mukaan esteenä havupuiden ja pensaiden laajamittaiselle lisäämiselle. Kukkaistutusten korvaaminen kanervilla tai pienillä kuusilla on kaupunginpuutarhurin mukaan mahdollista ja tähän voitaisiinkin panostaa aiempaa enemmän. Talvi-istutuksiin liittyy kuitenkin aina riski siitä, että lumisen talven sattuessa kyseiset istutukset hautautuvat lumen alle.

Toinen keino talvikauden tuoman harmauden nujertamiseksi ydinkeskustassa on valaistuksen lisääminen. Lahden kadunvarsihaastatteluissa valaistus ei herättänyt juurikaan kommentteja. Kaupunginpuutarhuri kuitenkin mainitsi katupuiden valaisun lisäämisen yhtenä kaupungin toimena, jolla visuaaliseen kaupunkikuvaan on pyritty vaikuttamaan ja kesäaikaan fyysisesti vihreitä katupuita on pyritty tuomaan esiin myös talvella. Valaistuksen lisääminen ei kuitenkaan ole yksiselitteisesti positiivista, sillä liika valaistus voidaan kokea valosaasteena. Ympäristökaupunkina profiloitumaan pyrkivän kaupungin on huomioitava fyysisen vihreän ohella myös resurssien säästämiseen liittyvät kysymykset.

”Mutta tämmönen talvi-ilme, valo, - - valaistukset ja sitte nää tälläset kausi-istutukset olis ehkä niitä juttuja. Vuodenajathan sais näkyä. Onhan noita puiden valaistuksia lisätty, mutta sit on taas se valosaaste yhtenä. Ja paljonko ympäristökaupunki valaisee turhanpäiten, on yks kysymys.”

-Kaupunginpuutarhuri

Kyseinen pohdinta osoittaa miten fyysisen ympäristökaupungin luominen voi joutua törmäyskurssille ideologisen ympäristökaupungin maiseman kanssa. Esimerkiksi katupuihin sijoitelluilla valoilla voidaan näyttäviä lehmuksia tuoda paremmin esiin myös talvisaikaan ja koristevaloilla on mahdollista luoda kaupunkitilaan myös sinne kaivattua värikkyttä. Toisaalta jo olemassa olevien katuvalojen lisäksi kaikki ylimääräinen valaistus lisää entisestään myös kaupungin sähkönkulutusta, mikä puolestaan sotii ympäristökaupungin energiansäästötavoitteita vastaan. Liika valosaaste kaupunkikuvassa voidaan näin ollen tulkita ideologisesti ei niin vihreäksi resurssien tuhlaamiseksi. Valaisemisen merkitys ympäristökaupungin maisemalle vaikuttaakin olevan hyvin paljon Häklin (1999, 91) korostamista maisemaa havainnoivan henkilön subjektiivisista tulkinnoista riippuvaista.

4.2 Ideologisesti vihreä kaupunki

4.2.1 Liikennejärjestelmä

Äikkään (2000, 65; 2001, 65-75) määrittelemä jako kaupungin fyysisiin ja symbolisiin imagoresursseihin on selvästi nähtävissä myös tarkasteltaessa Lahden ympäristökaupunki-imagon ilmenemistä keskustan kaupunkimaisemassa. Ympäristökaupungin imago rakentuu fyysisesti vihreiden materiaalistien imagoresurssien lisäksi myös ideologisesti vihreiden symbolisten imagoresurssien varaan. Kaupunginpuutarhurin mukaan Lahden ympäristökaupunki-imagon luomisessa on korostunut fyysisen vihreän sijaan enemmän juuri kaupungin harjoittama ympäristöpolitiikka.

”Jotenki mä ajattelen, et se ympäristökaupunki, mikä on tullu paljon enempi näitten energiantuotannon ja tämmössien muitten asioitten, ku itse sen puistojen tai kaupunkivihreen kannalta.”

-Kaupunginpuutarhuri

Ympäristökaupungin toteuttaman politiikan ilmentäminen onkin Gulrudin, Goodingin ja Konijnendijk van den Boschin (2013, 331) mukaan ympäristökaupunkien markkinoinnin kannalta tärkeä ja usein jopa fyysistä vihreää enemmän huomiota keräävä osa-alue. Lahden keskustan kaupunkimaisemassa ideologisesti vihreiden imagoresurssien merkitys näkyy konkreettisimmillaan liikennejärjestelmässä.

”Meidän keskusta on vihreä, mut me halutaan luoda kaupungista vielä vihreämpi, ideologisesti vihreämpi. Jollonka se ideologinen vihreys näkyy siinä, et me suositaan kestäväää liikkumista, jollonka meillä näkyis keskustassa vähempi niitä henkilöautoja ja enempi kävelyä ja pyöräilyä.”

-Keskustan projektipäällikkö

Ympäristökaupunki-imagon kannalta kaupungin viranhaltijoiden voi todeta olevan pyrkimyksissään oikeilla jäljillä, sillä myös Lahden kaupungin kaduilla nähdään kevyt liikenne ympäristökaupungin maisemaa määrittäväksi tekijäksi. Ihanteellisen ympäristökaupungin visuaalisessa maisemassa olisi monen haastateltavan mielestä vähemmän autoja ja enemmän polkupyöräilijöitä sekä jalankulkijoita.

”Siellä (ympäristökaupungissa) ei olis autoja. Enemmän kävelyä ja pyöräilyä.”

-Haastateltava 10. mies (11.2.2020)

”Citypyörät vois olla keskustan alueella.”

-Haastateltava 15. nainen (12.2.2020)

”Vähemmän yksityisautoilua.”

-Haastateltava 18. mies (12.2.2020)

Kaupunkimaiseman symbolisen tarkastelutason näkökulmasta jako liikennemuotojen välillä on hyvin selkeä. Eri liikennemuotoja tulkitaan kaupunkimaisemassa Raivon (1996, 47-52) esittämän näkemyksen mukaisesti tekstin kaltaisina symboleina. Autoliikenteen koetaan useimmiten symboloivan liikenteen päästöjä ja täten edustavan ympäristökaupungin ideologian vastaista maisemaa. Sen sijaan kevyen liikenteen muodot kuten kävely ja etenkin pyöräily tulkitaan ympäristöystävällisiksi kulkumuodoiksi, joiden koetaan kuuluvan ympäristökaupungin maisemaan. Poikkeuksena tähän jakolinjaan, kestävästä liikkumisesta symboloivat moottoriajoneuvot, kuten sähköautot ja bussit tulkitaan puolestaan ihanteellisen ympäristökaupungin maisemaan kuuluviksi kulkumuodoiksi.

”Jotain innovatiivista niinku Lontoossa. Siellä on sähköautokaistoja, ja autoilua rajotettu ruuhkaverolla keskustassa.”

-Haastateltava 31. nainen (12.3.2020)

”Toimiva julkinen liikenne”

-Haastateltava 25. mies (29.2.2020)

Liikennejärjestelmä ja ympäristökaupungin imago tuntuvat olevan erityisen tiiviisti sidoksissa toisiinsa juuri Lahdessa. Useat haastateltavat toivat esiin liikenteen ja eri liikkumismuodot perustellessaan näkemyksiään siitä näyttääkö Lahti ympäristökaupungilta.

”Ei. Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ei oo tarpeeks huomioitu.”

-Haastateltava 7. nainen (11.2.2020)

”En osaa oikeen sanoa. Ite olen pikkukaupungista. Sitä ei oo autot vallannu.”

-Haastateltava 8. nainen (11.2.2020)

Haastatellut Lahden kaupungin viranhaltijat vaikuttavat varsin yksimielisiltä keskustan liikenneratkaisujen ja ympäristökaupunki-imagon yhteyden suhteen. Kevyen liikenteen nähtiin heidän näkemyksiensä mukaan symboloivan ympäristökaupunkia, kun taas keskustan läpiajoliikenne koettiin ympäristökaupungin maisemalle vastakkaiseksi voimaksi.

”Ja kyllähän siihen ympäristökaupunkiin tai siihen varmaan liittyy se, et siel on niitä kävely- ja pyöräilyalueita.”

-Kaupunginpuutarhuri

”No siel (ympäristökaupungissa) on kävelykeskusta, mis on myös pyöräilymahollisuus. Ja sit siel on vihreää, puita. Vähemmän melua, liikenteen melua. Ja vähemmän liikenteen päästöjä.”

-Liikennesuunnittelupäällikkö

Liikennejärjestelmä on keskeinen osa myös Lahden kaupungin kulttuurihistoriallista maisemaa. Lahti kaupunkina on kasvanut vesi-, raide- ja tieliikenteen solmukohtaan, joten liikenne on aina näytelty kaupungin kehittämisessä suurta roolia. Nykyisen liikennejärjestelmän perusteet on luotu historiassa ja tämänhetkiseen kaupunkimaisemaan vaikuttavat vahvasti menneisyydessä tehdyt liikenneratkaisut. Myös kevyttä- ja joukkoliikennettä painottavasta keskustan liikennejärjestelmästä on keskusteltu kaupungissa jo pitkään. Lahden nykyistä liikennejärjestelmää onkin tarkasteltava erottamattomana osana Äikkään (2001, 83) määrittelemää tietylle paikalle ominaista paikan henkeä.

”Mut ihan oikeestaan meiän monien kymmenien vuosien aikana syntyny tää meiän keskustan liikenteen suunnitelma ja liikenneverkko. Meiän niinku rataliikenne ja valtatieväylä tässä näin, ni se on ehkä muokannut sen meiän verkoston sellaseksi. Että vaikka täällä, tiedän että jo 70-luvulla on keskusteltu Aleksanterinkadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi, niin tää ei oo päässy niinku kehittymään.”

-Keskustan projektipäällikkö

Yksityisautoilu ja autoliikennettä tukeva kaupunkikehittäminen nähdään Lahdessa myös keskeiseksi osaksi totuttuja tapoja ja kaupunkikulttuuria.

”Lahdessahan on tää autoilijakulttuuri aika voimakasta, et sen ehdoillahan mennään.”

-Maisema-arkkitehti

Autoliikenteen vahva rooli osana Lahden keskustan kulttuurihistoriallista maisemaa näkyy myös kiivaana poliittisena keskusteluna keskustan liikennesuunnitelmien ympärillä. Viranhaltijat näkevät ympäristökaupungin kannalta suurimmaksi liikenteelliseksi ongelmaksi Vesijärvenkatua pitkin kaupungin keskustan halki kulkevan vilkkaan läpiajoliikenteen.

”No siis sanotaan näin, et kyl mä Vesijärvenkatua pidän meidän tälläsenä automaisemana. Että siellä autot valtaa sitä näkymää. Ja onko se sellasta näkymää, mitä toisaalta keskustassa halutaan, ja tuoko se elinvoimaa, tai onko se Lahden vetovoimalle hyväksi. Niin mielestäni ei.”
-Keskustan projektipäällikkö

Lahdessa onkin suunniteltu keskustan liikennejärjestelmän muuttamista vähemmän yksityisautoilua ja enemmän kevyttä liikennettä palvelemaan suuntaan.

”Ollaan nyt sitten valmistelemassa keskustan liikenteen ja liikkumisen tavoitevisiota ja ollaan sitten esittämässä sitä, et me saataisiin nää autoliikennevirrat sitten ohjattua keskustan ohi tuolta reunoilta.”
-Keskustan projektipäällikkö

Kyseinen LIISU 2030- nimellä kulkeva keskustan kehän ja kävelypainotteisemman keskustan mahdollistava liikennesuunnitelma on kuitenkin törmännyt erityisesti kaupunkilaisten vastustukseen. Keskustan projektipäällikön mukaan poliittista tahtoa tälle suunnitelmalle löytyy. Lahden tekninen ja ympäristölautakunta, joukkoliikennelautakunta sekä kaupunginvaltuusto näyttivät jo syksyn 2019 työpajassaan vihreää valoa suunnitelmalle. Julkinen paine suunnitelman päädyttyä yleiseen keskusteluun on kuitenkin kääntynyt tätä suunnitelmaa vastaan.

”Tää ratkasee meidän tulevaisuuden haasteita ja liikenteen ongelmia. Mutta! Sitten ku tää asia muuttui julkiseksi, niin asukkailta tulee se paine niille poliitikoille. Että nyt ne on joutunu aikamoiseen ristituleen sen kanssa, että joudutaankin sitten tekemään kompromisseja.”
-Keskustan projektipäällikkö

Sittemmin koronakriisin aiheuttama kaupungin talouden epävarmuus on johtanut keskustan liikenneratkaisujen entistä syvempään politisoitumiseen. Taloudelliset paineet suitsia kaupungin investointimenoja ovat näkyneet paikallisessa keskustan liikennesuunnitelmia käsittelevässä keskustelussa. Esimerkiksi vielä alkuvuodesta 2020 keskustan kehään varovaisen nopeasti

suhtautunut Lahden teknisen ja ympäristölautakunnan puheenjohtaja oli jo saman vuoden huhtikuun alussa vakuuttunut siitä, ettei suunnitelma etene.

”LIISU2030 on kuollut ja kuopattu sellaisena kuin sitä tähän asti on viety eteenpäin. - - Pitää keskittyä perusinfran hoitoon. Kaikki naminami-jutut on jätettävä vähemmälle”

-Lahden teknisen ja ympäristölautakunnan puheenjohtaja Francis McCarron (ESS 3.4.2020)

Oheinen paikallismediasta poimittu sitaatti kertoo taloudellisten realiteettien äkillisen muuttumisen lisäksi myös ideologisten imagoressien poliittisesta ristiriitaisuudesta. Kävelykeskustaan investoiminen ja tätä kautta ympäristökaupungin imagoa viestivän maiseman luominen nähdään ainakin joidenkin päättäjien näkökulmasta ylimääräisenä ja tarpeettomana ”naminami-juttuna”. Kaupungin liikennesuunnittelupäällikön mukaan ideologisesti vihreän kävelykeskustan luomista jarruttavat eniten juuri päätöksentekijöiden asenteet.

”Tiettyjä asenteita pitäis muuttaa. - - Päättäjien. Päättäjistähän se nyt on kiinni, et miten se lähtee toteutumaan.”

-Liikennesuunnittelupäällikkö

Vilkas kansalaiskeskustelu ja risteävät mielipiteet keskustan liikennesuunnitteluun liittyen osoittavat käytännössä Pricen (2019, 387) huomion kaupunkimaiseman ja sen suunnittelun poliittisuudesta. Erimielisyydet piirtyvät selkeimmin esiin tarkasteltaessa kaupunkimaiseman ideologisia imagoressseja. Ympäristökaupungin maisema ei selvästikään kaikilta osin ole kaikkien kaupunkilaisten yhteisesti jakama näkemys tai tavoiteltava päämäärä. Sen sijaan ympäristökaupungin maiseman muokkaaminen näyttäytyy ideologisten imagoressien tarkastelussa tulkinnoille ja poliittisille kamppailuille alttiina aiheena. Liikennesuunnittelun muutosten edistäminen ympäristökaupungin imagon nimissä, on samalla myös esimerkki tilanteesta, jossa Palosen (2013, 70-71) näkemyksen mukaisesti kaupunki-imago toimii poliittisen ohjauksen välineenä. Ympäristökaupunkina profiloitumista ja ympäristöpääkaupunkivuotta tunnutaankin Lahdessa käytettävän usein jo yksinään perusteena tarpeelle muuttaa keskustan liikennejärjestelmää.

Ideologisesti vihreän kaupungin kehittäminen voi toisinaan olla myös ristiriidassa fyysisesti vihreiden imagoressien kanssa. Esimerkkinä tällaisesta tapauksesta voi nähdä keväällä 2020 Lahdessa keskustelua herättäneen tapauksen, jossa pyörätien rakennustyöt ja puiden suojeleminen päätyivät vastakkain. Yhtenä Lahden ympäristökaupunki-imagon lippulaivahankkeena on ollut niin

kutsutun älypyörätien rakentaminen Launeelta Matkakeskukselle. Kyseinen pyörätie vaatii nykyistä kevyen liikenteen väylää enemmän tilaa, joten rakennustöiden tieltä suunniteltiin kaadettavaksi vanhoja serbiankuusia. Tämä suunnitelma herätti myös kaupungin viranhaltijoiden keskuudessa närkästystä.

”Piti kaataa puita, et saadaa pyörille tilaa. Nyt mennään tähän, ku puhutaan kaupunkimaisemasta, ympäristöstä, ni se on mulle ehkä melkein ylitsepääsemätön ongelma, että miksi pyöräilyn tilalta lähtee vihreää puilta. Että onko muita ratkasuja olemassa. Et se ei edistä sitä ympäristöpääkaupungin imagoa jos me pistetään puurivejä nurin.”

-Kaupunginpuutarhuri

Lähialueen asukasyhdistys vastusti kuitenkin puiden kaatamista jyrkästi ja sai lopulta viime hetken vetoomuksella kaupungin muuttamaan suunnitelmiaan. Asukasyhdistys vetosi luonnollisena meluvallina toimivien hiilinielujen kaatamisen järjettömyyteen ja siihen että tämä tapahtuisi vieläpä vihreäksi kaupungiksi julistautuneessa Lahdessa (YLE 2.4.2020). Lopulta kuuset säästyivät ja älypyörätie rakentuu pienestä muutoksesta huolimatta. Kyseinen esimerkki kertoo kuitenkin osuvasti siitä, miten fyysiset ja ideologiset ympäristökaupungin imagoressit voivat joskus päätyä myös keskenään vastakkain vihreän kaupungin suunnittelussa.

4.2.2 Siisteys

Toinen selkeä ympäristökaupungin ideologisesta vihreydestä viestivä imagoressi on aineiston perusteella siisteys. Hyvin monet sekä kadun varressa haastatelluista että kaupungin viranhaltijoista mainitsivat siisteyden merkityksen ympäristökaupungin visuaalisessa maisemassa. Siisteys ilmenee heidän mukaansa ennen kaikkea roskien poissaolona. Myös ehjät ja sotkemattomat pinnat rakennetussa ympäristössä tuovat kaupunkimaisemaan siisteyttä.

”Et ois roskiksia, ja et huolehditaan siisteydestä.”

-Haastateltava 30. nainen (12.3.2020)

”Perussiistiä”

-Haastateltava 12. mies (11.2.2020)

”Siistiä täällä on. Ei ylimääräistä sotkua pistä silmään”

-Haastateltava 17. nainen (12.2.2020)

”No ehkä pitäis olla niinku aika puhdasta. Et se semmonen siisteys.”

-Maisema-arkkitehti

Äikkään (2000, 63) ja Raivon (1996, 47-52) erittelemällä rakennetun ympäristön kokemuksen ja tulkitun kaupunkimaiseman tasolla siisteys ja roskien poissaolo tunnutaan yhdistettävän kierrättämiseen, joka puolestaan symboloi ympäristöystävällisyyttä. Monen kadun varressa haastatellun näkemyksen mukaan ympäristökaupungin maisemassa tulisikin olla kierrätyksen mahdollistavia roska-astioita.

”Roskikset ja lajittelu”

Haastateltava 31. nainen (12.3.2020)

”Kierrätysroskikset pitäis olla”

Haastateltava 26. mies (29.2.2020)

”Roskiksia vois olla enemmän. - - Ja niissä lajittelumahollisuus”

-Haastateltava 2. nainen (11.2.2020)

Kierrätyksen ja lajittelun symbolinen merkitys ympäristökaupungin imagon kannalta on tunnistettu myös kaupungin viranhaltijoiden keskuudessa.

”Et ehkä roskikset pitäis olla tällasia lajitteluroskiksia. - - Mut että oishan se semmost niinku ympäristökaupungin henkee, et ois se lajittelu siellä. Et niinku nykyään tuntuu vähän ihmeelliseltä, jos jossain onki vaan pelkkä sekajäte.”

-Maisema-arkkitehti

Jätteiden käsittely ja kierrättäminen voidaan nähdä myös osana Lahden kulttuurihistoriallista maisemaa. Lahti pyrkii profiloitumaan kiertotalouskaupunkina ja Lahden ympäristökaupunki-imago rakentuu hyvin vahvasti kotitalouksien kierrättämisen sekä jätteiden lajittelun yhteydessä tehtyihin saavutuksiin. Lahti on esimerkiksi toiminut veturina kehitettäessä Päijät-Hämeeseen yhteistä kiertotalouden tiekarttaa (Vanhamäki, Virtanen, Luste & Manskinen 2020, 3). Myös vuoden 2021 ympäristöpääkaupunkihankkeen yksi keskeisiä teemoja on kiertotalous ja kyseisen teemavuoden

nettisivuilla Lahden mainitaan olevan ”kiertotalouden edelläkävijä” (Greenlahti 2020b). Myös keskustan projektipäällikkö mainitsi kierrättämisen listatessaan Lahden ympäristöimagon historiallisia tekijöitä.

”Ja sitten se, että lahtelaiset kotitaloudet on olleet edelläkävijöitä esimerkiksi tän jätteiden lajittelun suhteen.”

-Keskustan projektipäällikkö

Ottaen huomioon Lahden kaupungin markkinoinnissa vahvasti esiin nostetun kiertotalousteeman, vaikuttaa keskustan julkisten roska-astioiden päivittäminen tarpeelliselta. Kierrätysroskikset voivat symboloida ympäristökaupungin siisteyttä sekä toimia kaupunkimaisemassa näkyvänä linkkinä kiertotalouskaupungin imagoon. Roska-astiat näyttäytyvät myös keinona osallistaa kaupunkilaisia ympäristöystävälliseen käyttäytymiseen Dobsonin (2003) sekä Woodin ja Kallion (2019, 171) näkemysten mukaisesti. Eräs kadun varressa haastatelluista korostikin kaupunkilaisten omaa vastuuta kaupunkimaiseman siisteydestä.

”Kyllähän se ihmisistä lähtee. Sen roskan voi pistää taskuun tai joskus jopa poimia, vaikka ei olis oma.”

-Haastateltava 16. mies (12.2.2020)

Kaupunkimaiseman siisteyteen liittyy roskien poissaolon ja niiden lajittelun lisäksi myös kaupungin rakenteiden ja pintojen hyvä kunto. Lisäksi kaupungin viranhaltijat nostivat esiin materiaalivalintojen merkityksen. Esimerkiksi julkisten penkkien materiaalivalinnoilla voidaan vaikuttaa niiden ehjänä pysymiseen sekä tätä kautta kaupunkimaiseman yleiseen siisteyteen. Samalla materiaalivalinnat voivat toimia laajemmassa merkityksessä ideologisena imagoressurssina ja niiden avulla voidaan ilmentää kaupungin ympäristöystävällistä politiikkaa. Esimerkiksi puun käyttäminen kaupungin rakenteissa voidaan nähdä keinona lisätä kaupunkimaisemaan ideologista vihreää.

”- - et joka paikassa ois tää, niinku ekologisuus tavallaan näkyis kaupunginkin näissä kalustevalinnoissa.”

-Maisema-arkkitehti

”Meidän pitäis huomioida ilmastoystävällinen rakentaminen. Käyttää puuta.”

-Keskustan projektipäällikkö

Materiaalien käyttämisessä osana ympäristökaupungin imagon rakentamista vaikuttaa olevan Lahdessa vielä parantamisen varaa.

”No siis kyllähän se varmaan on se tausta-ajatus siellä, että tehdään kestävästä materiaaleista ja noudatetaan kaupungin strategiaa. Mut että miten se sitte viestinnällisesti, näkykö se. En osaa sanoa, näkykö sitte. Ehkä siihen vois kiinnittää enemmänki huomiota.”

-Maisema-arkkitehti

4.2.3 Ihmiset, osallisuus ja elinvoima

Viimeinen aineistosta selkeästi esiin nostettava ympäristökaupungin ideologinen imagoressurssi on kaupunkimaiseman elinvoimaisuus. Äikkään (2001, 79) luonnehtimassa visuaalisessa kaupunkikuvassa havaittu elämä ja aktiivisuus nähtiin haastatteluissa ympäristökaupungille leimaa antavaksi piirteeksi. Useat haastateltavat mainitsivat keskustassa liikkuvat ihmiset juuri ympäristökaupungin visuaaliselle kaupunkimaisemalle ominaiseksi tekijäksi. Elinvoimaisuuden tärkeys tuli kadunvarsihaastatteluissa esiin kysyttäessä haastateltavilta mitä Lahden kaupunkimaisemassa pitäisi olla, jotta se muistuttaisi enemmän ympäristökaupunkia.

”Ihmisiä eri elämäntilanteissa. - - Lapsiperheet”

-Haastateltava 11. nainen (11.2.2020)

”Hengailu- ja pysähtymispaikkoja”

-Haastateltava 24. nainen (29.3.2020)

”Viihtyisiä keitaita, että vois oleskella ja seurustella”

-Haastateltava 3. nainen (11.2.2020)

Kaupunkimaiseman symbolisella tasolla vilkkaan ja elinvoimaisen keskustan koettiin edustavan viihtyisyyttä. Viihtyisyys puolestaan nähdään ympäristökaupungin imagon kannalta keskeiseksi tekijäksi. Erilaisten tapahtumien koettiin tuovan elinvoimaisuutta keskustaan ja täten kytkeytyvän ympäristökaupunki-imagoon.

”Torin pitäis olla vetovoimaisempi. - - Jotain actionia.”

- Haastateltava 21. mies (29.2.2020)

Myös kaupungin viranhaltijoiden visioissa keskustassa liikkuvien ihmisten nähdään olevan osa ihanteellisen ympäristökaupungin maisemaa.

”Ja sit ympäristökaupunkiin liittyy, että ihmisiä liikkuu siellä. Muutenkin, kun autolla, että siellä oikeesti kuljetaan.”

-Kaupunginpuutarhuri

Elinvoimaisen keskustan merkitys näkyy selkeästi myös tarkasteltaessa aihetta kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta. Kauppatorilla kuukausittain järjestettävät markkinat ovat keskeinen osa kaupungin historiaa ja elävää kaupunkikulttuuria. Tästä perinteestä ollaan myös kaupungin hallinnossa ylpeitä.

”Siellä (torilla) on meillä erittäin vetovoimaisia tilaisuuksia. Kerran kuukaudes on markkinat, kuukausimarkkinat, jotka ei oo keskeytyneet sitte sotavuosien oikeestaan millään tavalla. - - Siis se on mun mielestä merkittävää, että meil on tällänen tilaisuus siellä kerran kuukaudessa aina ollut.”

-Keskustan projektipäällikkö

Keskustan kivijalkakaupat ovat myös perinteisesti keränneet keskustaan ihmisiä ja näin olleet osaltaan luomassa elinvoimaista keskustaa. Nykyajan muutokset kaupankäynnin rakenteissa ja verkkokaupan lisääntyminen uhkaavat tätä kulttuurihistoriallisen kaupunkimaiseman osa-aluetta ja täten tuovat haasteen myös elinvoimaisen ympäristökaupungin kehittäjille.

”Siis tää on toive, mut et siel (keskustassa) ois ihmisiä. Ja sillohan se tarkoittais et ne yritykset selviäis hengissä. Ja sitä mä en tiä onks se mahdollista, koska tää liittyy verkkokauppaan ja kaikkiin sen tapasiin asioihin, että pysyykö meidän pienet kivijalkayritykset pystyssä.”

-Kaupunginpuutarhuri

Perinteiset tapahtumat ja historiallisesti elinvoimainen keskusta eivät suoraan liity fyysisesti vihreisiin luonnonelementteihin tai kaupungin harjoittamaan ideologisesti vihreään ympäristöpolitiikkaan. Näiden tekijöiden ilmeisen suuri merkitys hieman yllättäen myös ympäristökaupungin maiseman kannalta tukeekin Äikkään (2001, 80-90) näkemystä kaupungin kulttuurin ja historian kokonaisvaltaisesta merkityksestä kaupunki-imagon muodostumisessa. Kuukausimarkkinoiden ja keskustan kivijalkakauppojen kytkeytyminen osaksi ympäristökaupunkina

koettua maisemaa osoittaa, että ympäristökaupungin maisemaan kuuluvia elementtejä tulkitaan hyvin laajasti sekä kaupunkilaisten, että viranhaltijoiden toimesta.

Ihmisten merkitys on keskeistä myös osana Lahden tavoittelemaa osallistavaa kaupunkikulttuuria. Esimerkiksi ympäristöpääkaupunkivuoden yhteydessä kaupunkilaisia on pyritty rohkaisemaan erilaisiin asukasprojekteihin ja tapahtumiin (Greenlahti 2020c). Kaupungin viranhaltijat korostavatkin kaupungin asukkaiden ja yrittäjien osallistamisen merkitystä ympäristökaupungin maiseman luomisessa.

”Et myös se et keskustan yrittäjät ja asukkaat, kiinteistöt, et ne niinku panostais siihen omaan julkisivuunsa silleen.”

-Maisema-arkkitehti

”- - et olis yhteiset jouluvalot tai yhteiset kukka-astiat. Vähän samanhenkisyys, riippuu vähän yrityksen luonteestakin. Että olis niinku jotain, että yrityksetkin tulis siihen selkeinä mukaan sen katutilan somistukseen.”

-Kaupunginpuutarhuri

Keskustan yrittäjien ja asukkaiden patistelu ympäristökaupungin maiseman rakentajiksi osoittaa jälleen osallistamisen suuren roolin kokonaisvaltaisen ympäristökaupungin luomisessa.

”Ympäristöpääkaupunkiuteen liittyy hyvin vahvasti se, että osallistetaan”

-Keskustan projektipäällikkö

Pohdinta keskustan elinvoimaisuudesta kytkeytyy myös muihin ideologisesti vihreän kaupungin osaluaisiin. Keskustan elinvoimaisuuden kysymykset liittyvät keskeisiltä osiltaan poliittisesti herkkään keskusteluun keskustan liikennejärjestelmän muutoksista.

”Edelleen pitäis autolla päästä myös keskustaan”

-Haastateltava 21. mies (29.2.2020)

”Että olis helppo parkkeerata”

-Haastateltava 4. nainen (11.2.2020)

”Ja sit se on hirveen vaikeaa monelle, että vaikka monissa kaupungeissa on todettu, että elinkeinoelämän edellytykset paranee, ku tulee kävelypainotteinen keskusta. Kauppa käy paremmin. Ni se vaan ei mee se viesti perille. Sitä vaan intetään, että pitäis päästä ajamaan läpitte.”

-Liikennesuunnittelupäällikkö

Keskustelu keskustan elinvoimaisuudesta osoittaa jälleen, kuinka ympäristökaupungin imagoressurssit voivat ristetä keskenään. Elinvoimakeskustelussa havaittavat jyrkät tulkintaerot paljastavat käytännön tasolla myös Häklin (1999, 91) mainitseman kaupunkimaiseman subjektiivisille tulkinnoille alttiin luonteen. Kaduilla liikkuvat ihmiset voidaan tulkita jalankulkijoiksi, jolloin elinvoimaisuus liittyy kaupungin käveltävyyteen ja tätä kautta keskustan yksityisautoilua rajoittamaan pyrkiviin liikenneatkaisuihin. Toisaalta yksityisautoilu kaupungin liikennejärjestelmän keskeisenä osana mahdollistaa myös ihmisten liikkumisen ja tätä kautta keskustan saavutettavuuden sekä elinvoimaisuuden.

4.2.4 Imago osaksi maisemaa

Ympäristökaupunki-imagon ilmenemisen tarkastelu kaupunkimaiseman eri tasojen kautta vaikuttaa kiteytyvän lopulta hyvin yksinkertaisiin kaupunkimaiseman elementteihin. Vehreys, siisteys, viihtyisyys ja elinvoima ovat asioita, joita lähes jokainen suomalainen kaupunki pyrkii kaupunkiympäristössään edistämään. Toisaalta myös haasteet ympäristökaupungin maiseman kannalta ovat kaupunkimaiselle ympäristölle hyvin tyypillisiä. Teollisuus, ajoneuvoliikenne ja vuodenaikojen vaihtelun tuoma pimeys ja harmaus eivät ole ainoastaan ympäristökaupungeja koskettavia kaupunkimaisemaa leimaavia ilmiöitä. Ympäristökaupungin maiseman voikin nähdä yhtenä monista keinoista muokata miellyttävämpää kaupunkimaisemaa sekä kaupungin asukkaille että kaupungissa vieraileville ihmisille.

Ympäristökaupunkia ei kuitenkaan luoda poliittisessa tyhjiössä ja kaupunkien kehittämistä leimaavat ristiriidat tulevat esiin myös ympäristökaupungin kontekstissa. Ympäristökaupungin imago ja tätä tukeva kaupunkimaisema näyttäytyvätkin tämän tutkimuksen valossa tulkinnoille ja poliittisille kamppailuille alttiina kenttänä. Ympäristökaupungin imago on vilkasta julkista keskustelua osakseen saava aihe, mutta samalla myös poliittinen työkalu. Kaupunki-imago toimii keinona perustella ja toteuttaa kaupunkimaisemassa politisoituneita suunnitteluratkaisuita.

Poliittisesta ristiriitaisuudestaan huolimatta kaupunkimarkkinointiin tiiviisti sidottu ympäristökaupunkiteema kuitenkin edellyttää näkyviä toimia kaupunkimaisemassa. Lahden kaduilla haastateltujen ihmisten kommentit osoittavat selkeästi miten suuri rooli kaupunkimaisemalla on kaupunki-imagon kannalta. Betonisen harmaa, tylsä ja autojen hallitsema kaupunkimaisema ei näyttäydy ympäristökaupunkina, eikä näin ollen tue kaupungin päättäjien ja viranhaltijoiden tavoittelemaa ympäristökaupunki-imagoa. Lahden esimerkki osoittaa miten tilastollisten ja hallinnollisten määreiden valossa koko Euroopan vihreimmäksi kaupungiksi valittu kaupunki voi katutasolta tarkasteltuna näyttää vain tylästi ilmaistuna teollisuuskaupungilta. Päästötilastoista ilmenevä hiilineutraalius tai kiertotalouden periaatteiden kirjaaminen kaupungin strategiaan ei näyttäydy tavallisen kaupunkia tarkkailevan ihmisen arjessa juuri mitenkään. Tämän takia fyysisesti ja ideologisesti vihreiden imagoressurssien herättämät mielikuvat kaupungista ovat keskiössä luotaessa kokonaisvaltaista ja vakavasti otettavaa ympäristökaupungin imagoa.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kaiken kaikkiaan ympäristökaupungin ulkoinen olemus näyttäytyy analyysin perusteella hyvin moniulotteisena ja tulkinnolle alttiina. Miltä ympäristökaupunki näyttää, on äärimmäisen laaja-alainen kysymys, johon liittyy ekologisia, taloudellisia, kulttuurihistoriallisia, poliittisia ja henkilökohtaisia kerroksia. Jo ympäristökaupungin termi itsessään saa jokaisen tulkitsijansa kohdalla erilaisia vivahteita. Myös maiseman käsitteen subjektiivisuus haastaa yhtenäisen ympäristökaupungin maiseman hahmottamista. Kaupunkimaisema on ennen kaikkea ihmisten mielissä tapahtuvaa tulkintaa ja nämä tulkinnat eroavat aina jossain määrin toisistaan. Myös luonnonympäristön ja kaupunkikulttuurin perustavaa laatua olevat erot aiheuttavat omat haasteensa ympäristökaupungin maiseman analyttiselle tutkimukselle. Näin ollen onkin todettava, ettei yksiselitteistä ja yhtä ainoaa ympäristökaupunkina koettua fyysistä maisemaa ole mahdollistakaan luoda.

Toisaalta ympäristökaupungin maiseman tulkintoista on löydettävissä myös hyvin paljon yhdistäviä tekijöitä. Tietyt ideaaliseen ympäristökaupunkiin liitettävät maiseman piirteet vaikuttavat toistuvan ihmisten vastauksissa. Samoin kaupungin omalaatuinen historia ja kulttuuri tarjoavat tulkintakehyksen, joka jossain määrin yhtenäistää kaupunkimaisemasta tehtyjä henkilökohtaisia tulkintoja. Vaikkei yhtä universaalia ympäristökaupungin maisemaa olekaan mahdollista määritellä, voidaan ympäristökaupungin maisemasta hahmotella joitakin yleistettäviä piirteitä. Analyttisesti tarkasteltaessa ympäristökaupungin ulkoisen olemuksen voikin jakaa luonnonympäristöön liitettävään fyysiseen vihreään sekä kaupungin harjoittamaa ympäristö- ja ilmastopolitiikkaa ilmentävään ideologiseen vihreään.

Lahden tapauksessa keskeisimpiä ympäristökaupungin fyysistä vihreää ilmentäviä imagoresursseja ovat kaupunkirakenteessa näkyvät luonnonelementit, kuten puut, pensaat, kukkaistutukset sekä erilaiset vesiaiheet. Luonnonympäristöä muistuttavat elementit liitetään maiseman symbolimerkitysten tasolla ympäristökaupunkiin. Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta tarkasteltuna katupuiden muodostavat puurivit, Salpausselän metsäiset harjumaisemat, sekä Vesijärvi ja alueen mittavat pohjavesivarannot ovat Lahdelle tärkeitä imagoresursseja, jotka tarjoavat mahdollisuuden kytkeä fyysinen vihreä osaksi Lahden kokonaisvaltaista kaupunki-imagoa. Fyysisen vihreän vastakohtaa edustaa sen sijaan rakennettu ympäristö, jonka harmaus ja betonisuus koetaan ympäristökaupungin maisemaan sopimattomaksi. Vuodenaikojen vaihtelut korostavat

kaupunkimaiseman koetun vihreyden ja harmauden vaihteluita. Kesäisin kasvien vehreys tekee kaupunkimaisemasta huomattavasti enemmän ympäristökaupungin omaisen. Sen sijaan kasvukauden ulkopuolella rakennusten värit tai värttömyys dominoivat kaupunkimaisemaa.

Ideologisesti vihreistä imagoresursseista Lahden kaupunkimaiseman kannalta keskeisin on keskustan liikennejärjestelmä. Kävelyn, pyöräilyn ja sähköautoilun sekä joukkoliikenteen nähdään symboloivan ympäristökaupunkia. Sen sijaan yksityisautoilu ja erityisesti keskustan läpiajoliikenne koetaan ympäristökaupungin maisemalle vastakkaisiksi tekijöiksi. Lahden liikennejärjestelmä on rakentunut vuosikymmenten aikana ja nykyiset liikenteen suunnitteluratkaisut ovat osa kulttuurihistoriallista kaupunkimaisemaa. Myös autoilukulttuuri on suomen amerikkalaisimmaksi kaupungiksi takavuosina tituleeratussa Lahdessa edelleen vahvaa. Yksityisautoilun, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun väliset tilakysymykset ovat jakaneet ja jakavat yhä edelleen Lahdessa käytävää kansalaiskeskustelua. Paikallisen ympäristökaupungin maisemasta meneillään olevan ja paikoin hyvin kiihkeän debatin voidaan nähdä kiteytyvän juuri liikennejärjestelmään liittyviin ratkaisuihin. Keskustelu Lahden keskustan liikennejärjestelmän muutoksista on poliittisesti hyvin latautunutta, eivätkä suuret muutoshankkeet edisty helposti.

Ideologisesti vihreän maiseman luomiseksi suunniteltujen kaupunkirakenteen muutosten herättämät poliittiset ristiriidat osoittavat käytännön tasolla kaupunkimaiseman poliittisuuden. Sekä maiseman suunnittelu, että sen tulkitseminen ovat keskeisiä poliittisia vallan käytön välineitä kaupungeissa. Ympäristökaupunki ei ole näistä poliittisista jännitteistä vapaa, vaan jopa päinvastoin, koko ympäristökaupunki-teema saatetaan tulkita lähtökohtaisesti ideologiseksi hankkeeksi. Kaupunkikuvan siisteys, ekologiset materiaalivalinnat sekä ihmiset ja elinvoimaisuus ovat puolestaan liikennejärjestelmää vähemmän kiistanalaisia imagoresursseja, joilla kaupungin harjoittamaa ympäristöystävällistä politiikkaa voidaan viestiä kaupunkimaiseman kautta.

Ympäristökaupungin suunnitteluratkaisuiden politisoituminen herättää väistämättä pohdinnan, haluavatko asukkaat todella kaupungistaan ympäristökaupungin ja onko ympäristökaupungin maisema heidän mielestään tavoiteltava päämäärä? Ympäristökaupungin kokemukseen vaikuttaa kytkeytyvän positiivisena miellettyjä kaupunkimaiseman osatekijöitä kuten viihtyisyys, elinvoimaisuus ja siisteys. Kaupunkiin liittyy kuitenkin monia muitakin funktioita ja merkityksiä, kuten tehokkuus, taloudellisuus ja liikkumisen helppous. Näiden tekijöiden keskinäinen painoarvo vaihtelee kaupungin tulkitsijasta riippuen, joten yhtenäistä kaikkia kansalaisia kaikin puolin miellyttävää kaupunkimaisemaa tuskin on mahdollistakaan luoda.

Ympäristökaupungin maisemassa on nähtävissä myös imagoressien keskinäistä ristivetoa. Fyysistä vihreää ilmentävät imagoressit saattavat paikoin olla ristiriidassa ideologisten imagoressien kanssa. Ideologisesti vihreän pyörätien edestä voidaan joutua kaatamaan fyysisesti vihreitä puita tai fyysisesti vihreiden puiden valaisemisesta aiheutuu ideologisen vihreän kannalta kyseenalaista resurssien tuhlaamista. Kaupunkimaisemaa suunnittelevien tahojen onkin ympäristökaupungin imagoa luodessaan tasapainoiltava hyvin erilaisten näkökulmien välillä. Aktiivinen kansalaistoiminta pelasti Lahden tapauksessa älypyörätien uhkaamat serbiankuuset. Tämä esimerkki korostaa kaupunkilaisten osallistamisen merkitystä ympäristökaupungin maisemaa kehitettäessä. Myös kaupunkimaiseman eri suunnittelijatahojen laaja keskinäinen vuoropuhelu jo suunnitelmia laadittaessa voi estää imagoressien välisten ristiriitojen syntymistä.

Tarkasteltaessa ympäristökaupungin imagoressseja kaupunkimaiseman viitekehyksessä, yhtenä läpileikkaavana teemana on nähtävissä kaupunkilaisten suuri rooli sekä kaupunkimaiseman tulkitsijoina, että sen muokkaajina. Kaupungin suunnittelijat voivat antaa visuaalisessa kaupunkimaisemassa ympäristökaupungiksi tulkittavissa olevia vihjeitä pyrkiessään luomaan ympäristökaupunki-imagoa. Ympäristökaupungin maisema muodostuu kuitenkin lopulta maisemaa tarkastelevien ihmisten mielissä symbolimerkitysten kautta. Yksi keino, joilla ympäristökaupungin imagoa voidaan pyrkiä vahvistamaan, on fyysisten ja ideologisten imagoressien kytkeminen osaksi maisemasta tehtyjen tulkintojen taustalla vaikuttavaa kaupungille ominaista kulttuurihistoriaa.

Kaupungin jo olemassa olevan kulttuurin ja historian osatekijöiden yhdistäminen ympäristökaupunkiteemaan sekä näiden imagoressien tuominen osaksi visuaalista maisemaa toimii imagon rakentamisessa huomattavasti paremmin kuin virallisävytteisen ympäristöteeman päälle liimaaminen. Esimerkiksi Salpausselän pohjaveden pumppaaminen kaiken kansan juotavaksi Lahden torilla voi ilmentää ympäristökaupunkia huomattavasti yksittäistä Euroopan ympäristöpääkaupunkikilpailun voitosta kertovaa julistetta paremmin. Visuaalisesta ympäristöstään irrallisen ympäristökaupunkiteeman julistamisen sijaan kaupungin maiseman suunnittelussa tulisikin pohtia tarkkaan Lahden kulttuurihistoriallisia erityispiirteitä ja yhdistää näitä elementtejä ympäristöteemaan. Esimerkiksi Lahden kaupungin olemassa oleva imago puuteollisuudesta ja kalustemuotoilusta tunnettuna keskuksena tarjoaa erinomaisia mahdollisuuksia kulttuurihistorian ja ympäristökaupungin yhdistämiseen. Ekologisenä ja luonnollisena materiaalina puu yhdistetään jo sellaisenaan ympäristökaupungin maisemaan. Esimerkiksi kaupunkimaisemaan sijoiteltavien penkkien avulla voidaan rakennettuun ympäristöön luoda kaupunkilaisten kaipaamia viihtyisiä

vihreitä keitaita ja näin parantaa ympäristökaupungin kannalta tärkeää keskustan elinvoimaa. Materiaalivalinnoilla voidaan samalla vaalia lahtelaisen puumuotoilun perinteitä sekä tuoda esiin kaupungin ekologisia arvoja. Myös Lahden rosoisuudestaan tunnettu imago on syytä ottaa huomioon tässä yhteydessä ja suunnitella tarpeeksi kovaan käyttöön soveltuvia kaupunkimaiseman elementtejä.

Kaupunkimaiseman kulttuurihistoriallinen tulkintakehys näyttäytyy paikoin myös ympäristökaupungin maiseman kannalta ongelmallisena. Moni kadun varressa haastateltu tulkitsee kaupunkimaiseman koetun harmauden, betonisuuden ja ankeuden ikään kuin kaupunkimaisemalle tyypillisenä visuaalisena ympäristönä. Kaupunki on historiassa totuttu näkemään rakennusten, teollisuuden ja autoliikenteen hallitsemana luonnonympäristön vastakohtana. Saman kaltainen polkuriippuvuus vaikuttaa vaivaavan myös kaupunkisuunnittelijoiden ajattelua. Kaupungin betonisuus otetaan ikään kuin annettuna ja tähän suhtaudutaan välttämättömänä pahana. Ympäristökaupungin maiseman kehittämisessä kaupungin koetusta betonisuudesta tulisi kuitenkin pyrkiä eroon. Tämä on tosin hankalaa, mikäli kaupunkia tarkastelevien ihmisten mielestä kaupungin kuuluukin näyttää ydinkeskustassaan harmaalta ja ankealta. Jos kaupungin visuaaliseen ilmeeseen ei kaivata kohennusta ja kolkko kaupunkimaisema hyväksytään sillä perusteella että kaupungit ovat aina näyttäneet betonisilta, ei ympäristökaupunkina tulkittavaa maisemaa ole mahdollistakaan saavuttaa. Suurin muutos ympäristökaupungin maiseman luomisessa tulisikin tapahtua kaupunkia tarkastelevien ihmisten asenteissa ja tavassa suhtautua kaupunkimaisemaan.

Jatkossa ympäristökaupungin maiseman tarkastelua voisikin syventää entistä enemmän kaupunkilaisten kokemuksiin nähdystä maisemasta. Yksilölle niinkin arkinen asia kuin kaupunkikuva voi tuntua hankalalta sanallistaa lyhyessä haastattelussa. Erilaisin etnografisen tutkimuksen menetelmin kuten havainnoinnilla tai osallistavalla työpajatoiminnalla voitaisiin kaupunkimaiseman subjektiivista olemusta kartoittaa vielä arkikokemusta syvemmältä. Ympäristökaupungin osallisuutta painottavasta luonteesta johtuen ympäristökaupungin maiseman ja tätä maisemaa tulkitsevien kaupunkilaisten vuorovaikutusta voisi olla hedelmällistä tutkia myös esimerkiksi Woodin ja Kallion (2019) määrittelemän ympäristökansalaisuuden käsitteen näkökulmasta. Ympäristöpolitiikan yhteydessä usein keskiössä oleva kansalaistoiminnan ja aktivismin näkökulma voisi tuoda arvokkaan lisän myös kaupunki-imagoon ja maisemaan kohdistuvaan tutkimukseen.

Ympäristökaupunkia ei tulisi välttämättä tarkastella perinteisen ja poissulkevan kaupunkimaisema – luonnonmaisema kahtiajaon kautta. Tämän tutkimuksen perusteella ympäristökaupungin maisema

voi sisältää piirteitä näistä molemmista ja täten luoda uudenlaisen tavan ymmärtää kaupunkien visuaalista ympäristöä. Kaupunkimaisema toimii paitsi kaupunkimarkkinoinnin välineenä myös keinona vaikuttaa kaupunkia tulkitsevien ihmisten asenteisiin. Mikäli ympäristökaupungin imagoressit onnistutaan kytkemään osaksi kaupungin jo olemassa olevaa kulttuuria ja historiaa, voi tämä auttaa ymmärtämään kaupungin käsitettä uudella tavalla. Jos teollisuudesta tunnetun kaupungin perinne saadaan mielikuvatasolla yhdistettyä osaksi ympäristökaupungin imagoa, ei teollisuus tai teollisuuskaupunki enää tulevaisuuden ihmisten tulkinnoissa edusta saastuttavaa luonnonympäristön vastakohtaa. Tulevaisuuden ympäristökaupunkien tärkein tehtävä onkin ihmisyhteisöjen hyvinvoinnin turvaamisen ja luonnonympäristön suojelun ohessa toimia myös viestintävälineenä näiden kahden toisistaan riippuvaisen maailman välillä.

LÄHTEET

- Anderbeg, S., & Clark, C. (2013). *Green sustainable Øresund region: Or eco-branding Copenhagen and Malmo?* I. Vojnovic (Ed.), *Urban sustainability: A global perspective*, Michigan State University Press, East Lansing (2013), pp. 591-610
- Anttonen, K., Laihosalo, K., & Leino, H. (2008). *Kaupunki kasvaa, miten käy ympäristön.* Ympäristönäkökulmia Tampereen kaupungin toimintaan.
- Antrop, M. (2019). teoksessa Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., & Atha, M. (2019). *The Routledge companion to landscape studies.* (Second edition.). London: Routledge.
- Beatley, T. (2000) *Green Urbanism: Learning From European Cities.* Washington DC, Island Press.
- Braiterman, J. (2010). *City branding through new green spaces.* Teoksessa Dinnie, K. (2010). *City Branding: Theory and Cases.* Palgrave Macmillan UK. (pp. 70–81). <https://doi.org/10.1057/9780230294790>
- Burkhard, B., Petrosillo, I., & Costanza, R. (2010). *Ecosystem services – Bridging ecology, economy and social sciences.* *Ecological Complexity*, 7(3), 257–259. <https://doi.org/10.1016/j.ecocom.2010.07.001>
- Chan, C., Marafa, L., Konijnendijk Van Den Bosch, C., & Randrup, T. (2018). *Starting conditions for the green branding of a city.* *Journal of Destination Marketing & Management*, 10, 10–24. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.05.006>
- Clark, P., Niemi, M., & Nolin, C. (2017). *Green landscapes in the European city, 1750-2010.* London: Routledge.
- Clark, P. (2017). Teoksessa Clark, P., Niemi, M., & Nolin, C. (2017). *Green landscapes in the European city, 1750-2010.* London: Routledge.
- Cook, E., & Lara, J. (2013). *Remaking metropolis global challenges of the urban landscape.* New York: Routledge.
- Cosgrove, D., Daniels, S., & Baker, A. R. (Eds.). (1988). *The iconography of landscape: essays on the symbolic representation, design and use of past environments* (Vol. 9). Cambridge University Press.
- de Jong, M., Joss, S., Schraven, D., Zhan, C., & Weijnen, M. (2015). *Sustainable–smart–resilient–low carbon–eco–knowledge cities; making sense of a multitude of concepts promoting sustainable urbanization.* *Journal of Cleaner Production*, 109(C), 25–38. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.02.004>
- Dekay, M., O'Brien, M., & Dekay, M. (2001). *Gray City, Green City.* *Forum for Applied Research and Public Policy*, 16(2), 19–27. <http://search.proquest.com/docview/29674116/>
- Dempsey, N., Brown, C., & Bramley, G. (2012). *The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability.* *Progress in Planning*, 77(3), 89–141. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2012.01.001>
- Dobson, A. (2003). *Citizenship and the environment.* Oxford: Oxford University Press.
- Etelä-Suomen Sanomat (18.10.2019) *Turvaton kaupunki, jonka ilmapiiri on epämukava.* Uutiset, 6.
- Firehock, K. (2015). *Strategic Green Infrastructure Planning A multi-scale approach.* (1st ed. 2015.). Island Press/Center for Resource Economics. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-693-6>

- Fatone, S., Conticelli, E., & Tondelli, S. (2012). *Environmental sustainability and urban densification*. Teoksessa: M. Pacetti, G. Passerini, C.A. Brebbia & G. Latini (toim.), *Sustainable City VII: Urban Regeneration and Sustainability* (pp. 217-228). Ancona: WIT Press. doi:<https://doi.org/10.2495/SC120191>
- Forss, A. (2007). *Paikan estetiikka: eletyn ja koetun ympäristön fenomenologiaa*. Yliopistopaino.
- Gold, J. (1980). *An introduction to behavioural geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Gulrsrud, N., Gooding, S., & Konijnendijk van den Bosch C., (2013). *Green space branding in Denmark in an era of neoliberal governance*. *Urban Forestry & Urban Greening*, 12(3), 330–337. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2013.03.001>
- Hajer, M., & Dassen, A. (2014). *Smart about cities: visualising the challenge for 21st century urbanism*. Rotterdam: nai010 publishers.
- Hietala-Koivu, R., 2005. *Maaseudun maiseman muutos -maaseutukulttuurin muutoksen arviointia*. Teoksessa: *Kulttuurin arviointi ja vaikutusten väylät*. Häyrynen, S. (toim.) Cupore Julkaisuja 12/2005. Helsinki. 185–197.
- Hiltunen, M. (2008). *Ekomoderni verkostojen kaupunki – kestävä kehityksen haasteita yhdyskuntasuunnittelulle*. Joensuun yliopisto, Maantieteen oppiaineryhmä.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (1997). *Tutki ja kirjoita* (1.- 2. p.). Kirjayhtymä.
- Hosey, L. (2012). *The shape of green aesthetics, ecology, and design*. Washington, D.C: Island Press.
- Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., & Atha, M. (2019). *The Routledge companion to landscape studies. (Second edition.)*. London: Routledge.
- Häkli, J. (1999). *Meta hodos: johdatus ihmismaantieteeseen*. Tampere: Vastapaino.
- Järvinen, O. (1965). *Lahti ennen meitä. Kylä- ja kauppalakauden vaiheita*. Hämeenlinna: Arvi A. Karisto Oy:n kirjapaino.
- Karvonen, E. (1999). *Elämää mielikuvayhteiskunnassa: imago ja maine menestystekijöinä myöhäismodernissa maailmassa*. Helsinki: Gaudeamus.
- Keskuskauppakamari (2016). *Alueiden kilpailukyky 2016: Yritysten näkökulmia*. Helsinki: Keskuskauppakamari.
- Koskiaho, B. (1997). *Kaupungista ekokaupungiksi: Urbaanin ekologian Eurooppa*. Helsinki: Gaudeamus.
- Lahti (2019). *Brändivihko*. Viestintäpalvelut.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. M.I.T. Press.
- Moilanen, T., & Rainisto, S. (2009). *How to Brand Nations, Cities and Destinations A Planning Book for Place Branding (1st ed. 2009.)*. Palgrave Macmillan UK. <https://doi.org/10.1057/9780230584594>
- Palonen, E. (2013) teoksessa Forss, A., & Rannisto, T. (2013). *Kaupunkien estetiikkaa*. University Press of Eastern Finland.

Price, C (2019) teoksessa Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., & Atha, M. (2019). *The Routledge companion to landscape studies (Second edition.)*. London: Routledge.

Prendeville, S., Cherim, E., & Bocken, N. (2017). *Circular cities: mapping six cities in transition*. <https://doi.org/PRENDEVILLE, S., CHERIM, E. and BOCKEN, N., 2017. Circular cities: mapping six cities in transition. Environmental Innovation and Societal Transitions, doi:10.1016/j.eist.2017.03.002>.

Raivo P.J. (1996): *Maiseman ikonografia*. Teoksessa Häyrynen, M., & Immonen, O. (1996). *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälinen soveltavan estetiikan instituutti.

Raivo P.J. (1999): *Maisematutkimuksen metodologisia valintoja*. Teoksessa Karjalainen, P., & Raivo, P. (1999). *Maantieteen maisemia: johdatusta kulttuurimaantieteelliseen maisematutkimukseen*. Oulun yliopisto.

Rode, P., & Burdett, R. (2011). *Cities: investing in energy and resource efficiency*. Teoksessa United Nations Environment Programme, (corp. ed.) *Towards a green economy: pathways to sustainable development and poverty eradication*. United Nations Environment Programme, 453-492.

Saaranen-Kauppinen, A & Puusniekka, A 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkojulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. <<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/>>. (Viitattu 3.4.2020.)

Tuomi, J & Sarajärvi, A. (2018) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. (Uudistettu laitos.). Helsinki: Tammi.

Vanhamäki, V., Virtanen, M., Luste, S., & Manskinen K. (2020). *Transition towards a circular economy at a regional level: A case study on closing biological loops*. *Resources, Conservation and Recycling*, 156, 104716–. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.104716>

Williams, J. (2019). *Circular cities*. *Urban Studies*, 56(13), 2746–2762. <https://doi.org/10.1177/0042098018806133>

Wood, B., & Kallio, K. (2019). *Green citizenship: towards spatial and lived perspectives*. Routledge.

Äikäs, T. (2000). Teoksessa Saarinen, J & Raivo, P (toim.) 2000. *Metsä, harju ja järvi: näkökulmia suomalaiseen maisematutkimukseen ja -suunnitteluun*. *Metsätutkimuslaitoksen tiedonantoja* 776: 61-74

Äikäs, T. (2001). *Imagosta maisemaan: esimerkkeinä Turun ja Oulun kaupunki-imagojen rakentaminen*. Department of Geography, University of Oulu, Oulu.

Verkkolähteet

ESS (31.1.2016). Haettu osoitteesta <https://www.ess.fi/paakirjoitus-mielipide/723258> 19.11.2020

ESS (3.4.2020). Haettu osoitteesta <https://www.ess.fi/paikalliset/1219034> 10.5.2020

ESS (20.4.2020). Haettu osoitteesta <https://www.ess.fi/paikalliset/1554695> 10.5.2020

Eurooppalainen maisemayleissopimus 2000. Haettu osoitteesta <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3faa> 22.3.2020

Greenlahti (2020a). Haettu osoitteesta <https://greenlahti.fi/tarina> 19.11.2020

Greenlahti (2020b). Haettu osoitteesta <https://greenlahti.fi/faktat> 21.10.2020

Greenlahti (2020c). Haettu osoitteesta <https://greenlahti.fi/projektit> 1.12.2020

Kuntaliitto (2005). Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/yleiskirjeet/2005/aalborgin-sitoumukset-ja-kuntien-kestavan-kehityksen-tyo> 30.3.2020

Lahden kaupunkiympäristö (2020). Kaupunkiajattelu – seminaari kaupungeista ja arkkitehtuurista. Livevideo facebookissa. Haettu osoitteesta <https://www.facebook.com/events/645711862726064> 23.9.2020

Lahden keskustan yleissuunnitelma (2015). Haettu osoitteesta https://www.lahti.fi/PalvelutSite/AluehankkeetSite/Documents/rapasa_2015-22-09_FINAL_pieni.pdf, 21.1.2020

Lahden museot (2007a). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/lahden-kaupunki/lahden-kauppalan-rakentamisen-vaiheet/> 19.11.2020

Lahden museot (2007b). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/lahden-kaupunki/lahden-kaupungin-perustaminen/> 19.11.2020

Lahden museot (2007c). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/teollisuuskaupunki/lautaa-vaneria-selluloosaa-ja-rullia/> 19.11.2020

Lahden museot (2007d). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/teollisuuskaupunki/lahti-huonekaluteollisuuden-keskus/> 19.11.2020

Lahden museot (2007e). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/kasitteet/karjalaisten-kaupunki/> 19.11.2020

Lahden museot (2007f). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/vaestoe/lahden-alue-ja-vaestoe-toisen-maailmansodan-jaelkeen/> 19.11.2020

Lahden museot (2007g). Haettu osoitteesta <http://www.lahdenmuseot.fi/kuka-mita-lahti/lahden-historia/kulttuuri/kulttuurikaupunki-lahti/> 19.11.2020

Lahden karttapalvelu (2020). Haettu osoitteesta <https://kartta.lahti.fi/ims> 3.3.2020

Lahti (2010). Lahden arkkitehtuuripoliittinen ohjelma. Haettu osoitteesta <https://www.lahti.fi/tiedostot/lahden-arkkitehtuuripoliittinen-ohjelma-apoli-lahti/> 24.9.2020

Lahti (2020). Lahden strategia 2030. Haettu osoitteesta https://www.lahti.fi/PaatoksentekoSite/strategia-ja-talousSite/Documents/Lahden_kaupungin_strategia.pdf, 23.2.2020

Lappeenranta (2020). Haettu osoitteesta <https://www.lappeenranta.fi/fi/Palvelut/Ymparisto/Greenreality-Lappeenranta> 7.10.2020

MTV (5.10.2016). Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/henkirikoksia-jengitappeluita-ja-pimean-viinan-myyntia-suomen-chicago-esittelee-aikamatkalla-rosoisempaa-historiaansa/6105536#gs.mhvo6j> 19.11.2020

Mustread (4.12.2019). Haettu osoitteesta <https://www.mustread.fi/artikkelit/ei-kaupungin-tarvitse-tyontaa-yriytkset-tekevrat-hirveasti-asioita-itse-ymparistoinnovaatiot-vievat-lahtelaisyriytksia-maailmalle/> 9.9.2020

Suomen ympäristökeskus (2019). Haettu osoitteesta <https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Hinku> 29.10.2020

Uusi Lahti (4.9.2019). Haettu osoitteesta <https://www.uusilahti.fi/paikalliset/803638> 9.5.2020

YLE (2.4.2020). Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11288199> 10.5.2020

YLE (7.9.2020). Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11528028> 19.11.2020

LIITTEET

Liite 1:

Kadunvarsihaastattelujen kysymysrunko

- Miltä tämä maisema näyttää?/ Miten kuvailisit tätä maisemaa?
- Miltä Lahden keskustassa näyttää yleisesti?
- Lahti on Euroopan ympäristökaupunki 2021, tiesitkö tästä?
- Näyttääkö Lahden keskustassa ympäristökaupungilta? Miksi/ Miksi ei?
- Miltä ympäristökaupungissa näyttää?
- Mitä Lahden keskustassa pitäisi muuttaa (, jotta se näyttäisi ympäristökaupungilta)?
- Oletko/ Oletteko lahtelaisia/ Lahdesta kotoisin?

Liite 2:

Viranhaltijoille toteutettujen teemahaastattelujen kysymysrunko:

Teemahaastattelupohja

Miltä Lahden keskusta näyttää?

Matkakeskus

Tori

Trion ympäristö/ Aleksanterinkatu

Miltä Lahden keskustan halutaan näyttävän?

Miten on onnistuttu?

Miten Lahti eroaa muista kaupungeista? / Yrittääkö edes erota?

Mitä muutoksia on luvassa?

Miltä ympäristökaupunki/ ympäristökaupungissa näyttää?

Ihmiset:

- Vihreä – puut, istutukset, puistot, vesi.
- Kulutavat, kevyt liikenne, kävely, pyöräily, sähköautot
- Siisteys – roskikset, lajittelumahdollisuudet
- Viihtyisyys – ihmiset, tapahtumat, taide, syyt pysähtyä, (käveltävyys)

Vastakohdat – rakentaminen, autot/ liikenne, roskat

Näyttääkö Lahti ympäristökaupungilta?

Ihmiset:

- Ei
- Ei nyt, kesällä ihan ok
- ”Kivikylä”
- Ei eroa muista kaupungeista

Miten Lahden ympäristösaavutuksia on tuotu näkyväksi katukuvaan?

Kierrätysaste,

kivihielestä luopuminen,

luonnonmukaiset hulevesiratkaisut,

arkkitehtuuri/ muotoilu

Mitkä tekijät estävät/ hidastavat ympäristökaupungin kehittämistä?

Istutukset?

Voisiko keskustassa olla enemmän istutuksia/ puita? Onko tätä mietitty?

Vuodenajat?

”Kesällä paikka ku paikka näyttää ympäristökaupungilta” – Miten Lahti erottuu edukseen pitkän ja harmaan talven aikana? Nyt yleisarvosana keskustalle oli ”kolkko”

Rakennusten julkisivut?

Mitkä ovat kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa? Värit, materiaalit, muraalit?

Liikenne

Ruutukaava, autoilun määrä? Keskustan kehän hinta? Pysäköinti? Toriparkki? Saavutettavuus ja elinvoima- keskustelu? Kuinka paljon vaikuttaa?

Roskikset? Penkit? Pyöräpysäköinti?

Missä suhteessa keskustan kehittämistä tehdään ilmastotavoitteiden saavuttaminen/ viihtyisyys mielessä ja toisaalta kaupunkibrändin vuoksi?

Miten Euroopan ympäristöpääkaupunkivuosi vaikuttaa katukuvaan?

Kuinka pysyviä muutoksia nämä ovat? Esim. julisteet jne?

Visio 2030?

Miltä Lahden keskusta näyttää ihannetilanteessa vuonna 2030?