

Arkkitehti katsoo amerikkalaista kaupunkia

Anja Kervanto Nevanlinna

Yhdysvalloissa kaupunki sellaisena kuin se Euroopassa mielletään on harvinainen ilmiö. Itärannikon New Yorkin ja Bostonin lisäksi varsinkin San Franciscon ja Chicagon keskuksissa jatkuu eurooppalaisen kaupungin perinne. Monissa kaupungeissa aikaisemmin ilmenneet eurooppalaiset ominaisuudet ovat saaneet väistyä amerikkalaisuuden tieltä.

Kaupunki

Kahden miljoonan asukkaan St.Louisin kehitys on tästä hyvä esimerkki. Sata vuotta sitten St.Louis kilpaili keskilännen johtoasemasta Chicagon kanssa. Sen edullinen sijainti Mississippijoen varrella ja useiden länteen suuntautuneiden



Kuva 1. San Franciscon keskusta, kaupunkikuva

rautateiden lähtöasemana teki kaupungista tärkeän välietapin lännen valloituksessa. Teollinen tuotanto ja kauppa kukoistivat. St. Louisin merkityksestä kertoo sekin, että vuosisadan alussa siellä järjestettiin maailmannäyttely ja olympialaiset.

Kaupunki oli rakenteeltaan integroitu, eurooppalaistyyppinen: joen rannassa teollisuus ja varastot, näiden takana hallinto, kaupallinen keskusta, rautatieasemat ja kulttuuri kerrostaloasumiseen sekoittuneena, reuna-alueilla väljät yhden perheen talojen alueet.

Kun länsi oli valloitettu, tuotantorakenteet muuttuneet ja rautatie hävinnyt kilpailun maantie- ja lentokuljetuksille, St. Louis menetti merkitystään valtakunnallisesti tärkeänä kaupunkina. Vaikka se edelleen on lentokoneiteollisuuden keskuksia, muistuttaa St. Louis enää hyvin vähän eurooppalaista kaupunkia.

St. Louisin kaupunkirakenne koostuu neljäs-

tä elementistä: hallinto- ja liikekeskustasta, vauraista erillisistä saarekkeista, keskustan ja saarekkeet yhdistävästä moottoritieverkostosta sekä näiden väliin jääneestä epämääräisestä seka-alueesta, joka levittäytyy joka suuntaan.

Hallinto- ja liikekeskustaa dominoi joukko tavanomaisia pilvenpiirtäjiä. Kaduilta puuttuvat ihmiset. Rakentamispaineita ei mainittavasti ole, mutta historiallisia rakennuksia silti puretaan. Eurooppalaiset piirteet ovat katoamassa. New Yorkin SoHon rakennuksiin verrattuja valurauta-arkkitehtuurin helmiä on purettu kymmenittäin, ja tilalla on usein vain pysäköintialue. Kaupunkikuvaa on yritetty kohentaa pistemäisin toimenpitein, joihin kuuluu mm. Eero Saarisen Gateway Arch ympäröivine puistoineen.

Pikkukaupunkimaiset saarekkeet koostuvat asuinrakennuksista ja kaupallisista palveluis-



Kuva 2. St. Louisin keskusta, kaupunkisuunnittelun symboleja: Eero Saarisen Gateway, nyt museona toimiva Old Courthouse sekä vastarakennettu katos- ja vesiaihesommitelma.

ta, eräissä on myös yksittäisiä pilvenpiirtäjiä. Aukkaat ovat hyvätuloisia, valkoisia. Joidenkin saarekkeiden katumiljöö muistuttaa eurooppalaista katukahviloinen ja pikkukauppoineen. Hintataso on korkeampi kuin muualla. Saarekkeet ovat usein hallinnollisesti ja taloudellisesti itsenäisiä.

Moottoritieverkosto liittymiseen kuluttaa huomattavan suuria maa-alueita sekä kaupungin ympäristössä että keskustassa. Lähes kaikki ajavat henkilöautoilla, julkista liikennettä on vain nimellisesti.

Seka-alueet levittäytyvät edellisten välissä. Niiden aikaisemmin yhtenäistä kaupunkirakennetta rikkovat moottoritiet, rakentamattomat tontit ja hylätyt talot. Seka-alueilla asuu yli puolet kaupungin väestöstä: asukkaat ovat huonotuloisia, mustia. Seka-alueet kuuluvat hallinnollisesti suurempaan kokonaisuuteen, mutta niiden kehittämiseen ei käytetä varoja.

Seka-alue leviää koko ajan ja valtaa saarekkeitä, joita kasvaa yhä kauemmaksi vanhasta keskustasta. East St.Louis joen toisella puolen, toisessa osavaltiossa, on pelkästään seka-alueita.

Samat piirteet toistuvat useimmissa amerikkalaisissa kaupungeissa. Kokonaissuunnitelmaa ei ole. Kaupungilla ei ole symbolista keskustaa, vain yksittäisiä rakennuksia symboleina. Eurooppalaisia kaupunkeja kyllä arvostetaan, mutta niiden arkkitehtuurin ja yhteiskuntaelämän elimellistä yhteyttä ei nähdä. Euroopasta halutaan jäljentää torin fyysinen muoto mutta ei sen sosiaalista sisältöä.

Eurooppalaistyyppisen kaupungin katoaminen Yhdysvaltain koillisista ja suurten järvien läheisistä osavaltioista liittyy savupiipputeollisuuden vähentymiseen. Modernit tuotantolaitokset ja palvelut sijoittuvat vanhojen kaupunkien esikaupunkialueille sekä esikaupunki-



Kuva 3. St. Louis, Central West End. Horisontissa vauraiden saarekkeiden pilvenpiirtäjärykelmä.

maisiin sunbelt-osavaltioihin etelässä ja lännessä. Vanhojen kaupunkien historiallisille puitteille ei synny uutta käyttöä, ja uusilta puuttuvat perinteet.

Kaupunkisuunnittelu

Yhdysvalloissa kaupunkien suunnittelua ohjaavat markkinavoimat: kiinteistönomistajat ja liikeyritykset. Kaupungin tuloista merkittävä osa tulee kiinteistöjen verotuksesta; asukkaiden maksamat verot ovat vähäisiä. Suomessa kaupunkien tuloista suuri osa on peräisin yksityishenkilöiden palkkojen verotuksesta.

Yhdysvalloissa verotus on pitkään suosinut huonosti tuottavien rakennusten purkua siinäkin tapauksessa, ettei tilalle rakenneta uutta. Vuonna 1976 verotusta muutettiin niin, että

eräissä tapauksissa myös rakennuksen suojele saattaa olla omistajalle edullista. Silti suojelejakin rakennuksia puretaan. Liittovaltion taloudellinen tuki on vuosikymmeniä edistänyt kaupunkirakenteen hajoamista. Esimerkiksi vuonna 1956 säädetyn lain tuloksena moottoriteitä on johdettu satojen USAn kaupunkikeskustojen halki. Bostonissa suunnitellaan jo ajotunneliverkostoa, jonka avulla toivotaan korjattavan kaupunkirakenteelle aiheutettuja vaurioita.

Kaupungeilla on aniharvoin poliittisesti tai kaupunkirakenteellisesti päätettyjä yleiskaavoja. Rakentamista ohjataan rakennusjärjestyksen tyyppisillä alueellisilla ohjeilla (zoning regulations). Kaupungin virkamiehet toimivat yhteistyössä rakennuttajien ja rakennusliikkeiden kanssa: kaupunkia, korttelia, kiinteistöä "kehitetään" (developing). Kehittämisellä viitataan yksinomaan taloudelliseen toiminn-



Kuva 4. St. Louis, suunnittelematonta seka-aluetta keskustan ja vauraiden saarekkeiden välillä.



Kuva 5. New York City, South Streetin turistialue.

taan. Maan arvo nousee sekä investoinnin määrän johdosta, esimerkiksi tonttitehokkuuden kasvaessa, että sen laadun johdosta, esimerkiksi arkkitehtuurin tuottamana symboliarvon lisäyksenä.

Useimmat kansainvälisesti tunnetuista kaupunkisuunnitteluprojekteista ovat olleet yksityisten aloitteesta syntyneitä ja rahoittamia. Myös tuotot ovat heidän.

Kaupunkisuunnittelua kaupunkilaisten etujen ajamisena (advocacy planning) ei Yhdysvalloissa ymmärretä virkamiesten vaan kansalaisjärjestöjen velvollisuudeksi. Koulutettuja virkamiehiä on kaupunkien palveluksessa vähän verrattuna Suomen oloihin. Esim. St. Louisissa uuden pormestarin erityisen kiinnostuksen kohteena oli kaupunkisuunnittelu. Toimiston uudeksi johtajaksi valittiin kaksivuotiskaudeksi yliopiston kaupunkisuunnittelun professori. Henkilökunnan määrä kaksinkertaistettiin, niin että uudistuksen jälkeen kaupunkisuunnittelutoimistossa oli 6 arkkitehtia. Vertailun vuoksi mainittakoon, että Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa työskentelee yli 100 arkkitehtia. Asiantilan voi päätellä myös kaupunkiympäristöjä vertaamalla.

Kaupunkisuunnittelun opetus

Yhdysvaltain korkeakouluissa kaupunkisuunnittelun kulta-aika oli 60-luvulla: yhteiskunnallinen tietoisuus lisäsi kaupunkisuunnittelun kysyntää. Moniin arkkitehtikouluihin perustettiin alan laitos, joissa kohteena olivat erityisesti maankäyttöön liittyvät mekanismit ja yhteiskuntapolitiikka yleensä (urban planning). Plannerit olivat yleensä multa kuin arkkitehteja.

70-luvulla innostus aihepiiriin laimeni, ja eräissä korkeakouluissa planning-laitoksen toiminta lopetettiin. Kiinnostus suuntautui toisaalta asumiseen (housing), joka miellettiin arkkitehtuurista irrallisena sosiaalisena toimintana,

toisaalta ns. city beautiful-näkökulmaan, jonka mukaan arkkitehtuuri ja historia ovat kaupunkisuunnittelun elimellisiä osia.

Kaupunkisuunnittelussa (urban design) voi suorittaa Master-tutkinnon vain muutamassa yliopistossa. Yhdistetty arkkitehtuuri- ja UD-tutkinto on tavallisempi mutta sekin harvainen. Molempiin edellytetään Bachelor of Architecture- tai vastaavan tasoinen pohjatutkinto. Osa joidenkin arkkitehtitutkintojen harjoitustöistä on urban design-tyyppisiä, vaikka monet arkkitehtikoulut edelleenkin keskittyvät rakennussuunnitteluun.

Kiinnostus kaupunkisuunnittelun opetusta kohtaan on viime aikoina lisääntynyt sekä opiskelijoiden että arkkitehtikoulujen piirissä. Arkkitehtuuria halutaan lähestyä yksittäistä rakennusta laajemmasta näkökulmasta, kontekstuaalisesti, johon sisältyvät myös sosiaalinen ja historiallinen ulottuvuus. Arkkitehtikouluihin on taas alettu perustaa kaupunkisuunnittelun professuureja ja laitoksia. Keskusteluissa monet totesivat, että muutos on eurooppalaisten opettajien vaikutusta. Esimerkiksi Columbian yliopiston arkkitehtikoulun dekaanina toimi 15 vuotta suuren rakennussuunnittelutoimiston johtaja. Kun uudeksi dekaaniksi 2 vuotta sitten valittiin Bernard Tschumi, kaupunkisuunnittelun analyttisempi ja laajempi näkökulma yleistyivät koulussa.

Suomalaisen näkökulmasta kiinnostavaa onkin tapa, jolla Yhdysvalloissa suhtaudutaan uusiin ajankohtaisiin ajatuksiin. Arkkitehtikoulut melkein kilpailevat kiinnostavilla harjoitustöillä ja luennoitsijoilla. Opetusta esitellään ja eritellään arkkitehtikoulujen opettajien konferensseissa. Opetuksen tavoitteista ja keinoista käydään vilkasta keskustelua myös ammattilehdissä. Opetusta uudistetaan jatkuvasti: opettaja muuttaa luentosarjansa aihetta parin vuoden välein eikä harjoitustöissä toisteta vanhoja ohjelmia.

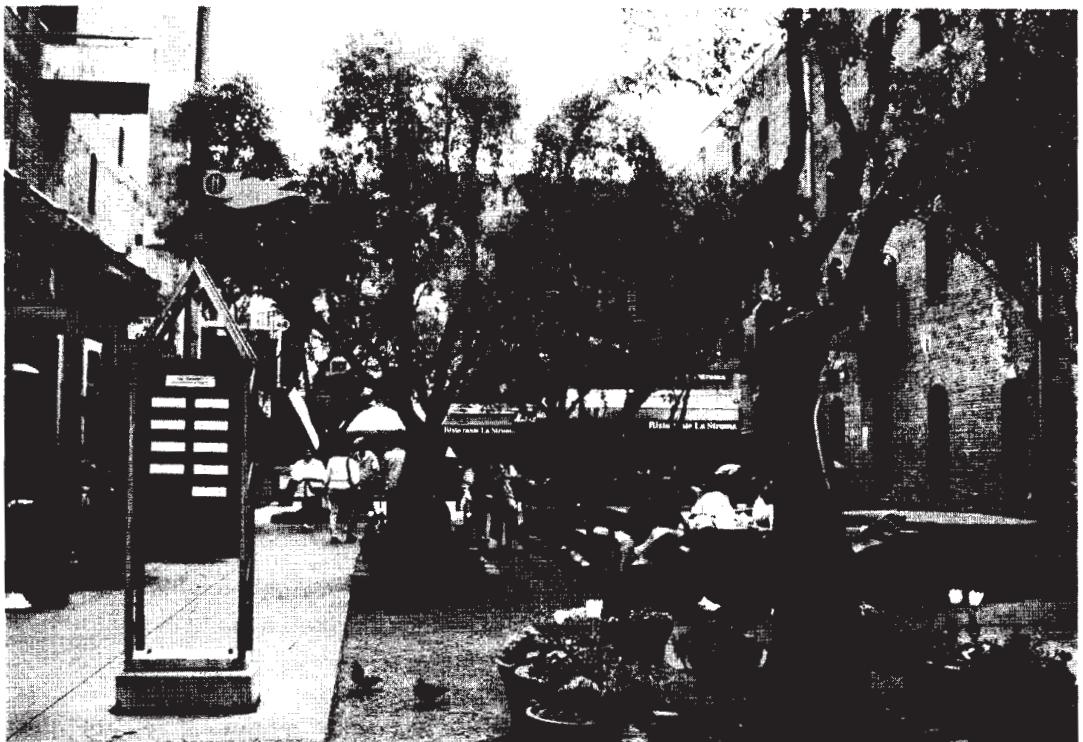
Suomalaiset arkkitehtikoulut, joissa tietyt perus- ja jatkokurssit, harjoitustyöt ja ekskur-

siot toistuvat samanlaisina vuodesta toiseen, tuntuvat Yhdysvaltoihin verrattuna jähmeiltä ja vanhanaikaisilta. Tosin opettajien tilanteisakin on eroa. Yhdysvalloissa opettamisesta kiinnostunut voi realistisesti rakentaa uraansa yliopistoissa tarjolla olevien paikkojen varaan, kun Suomessa assistenttuurien lisäksi ei jaossa ole käytännöllisesti katsoen muita kokopäiväpaikkoja kuin muutama elinikäinen Professuuri. Yhdysvalloissa arkkitehtikoulussa opettaminen on itsenäinen ammatti, jota kilpailunkin takia harjoitetaan kokopäiväisesti — vierailevat gurutkin opettavat kokopäiväisesti vierailunsa ajan. Suomessa useimmilta professoreilta jää aikaa suunnittelutyöhön omassa toimistossa.

Yhdysvallat

Amerikassa markkinatalouden rajoittamatomat oikeudet estävät kaupunkien tasapainoisen kehittämisen. Kaupunkirakenteessa näkyvät paljaana yhteiskunnan eriarvoisuutta ylläpitävät mekanismit. Valkoisten asuttamien vauraiden saarekkeiden välissä oleva mustien ja muiden vähemmistöjen asuttama sekalualue on kuin tuntematon ja uhkaavasti kuohuva meri, joka vähitellen valtaa lisää maata.

Eurooppalaisen kaupungin perinne ei jatku kokonaisuena niissäkään kaupungeissa, joissa sen eräät tunnusmerkit ovat vielä havaittavissa. San Franciscosta on satamatoiminnan vähentymisen takia tullut kaupunki, jonka tärkein teollisuudenala on turismi. Sen tulevaisuus edellyttää eurooppalaistyypin keskustan säilyttämistä kaapeliraitiovaunuineen, kävelyalueineen ja etnisine ravintoloineen.



Kuva 6. San Francisco, The Cannery: säilyketehtaista kauppa- ja huvittelukeskukseksi.

Turismin kulisseinä San Francisco, jolla on oma historiansa, on ainakin arkkitehdille kiinnostavampi kuin täysin keinotekoiset disneylandit.

Eurooppalainen kaupunki on jatkumo sekä ajassa että paikassa. Amerikkalainen kaupunki on kollaasi, joka koostuu useista irrallisista

elementeistä. Amerikkalaisessa kaupungissa eurooppalaiset piirteet ovat vain kaupunkisuunnittelun konventionaalista rekvisiittaa ilman kontekstia. Historiallisuudesta ja kokonaisvaltaisuudesta on tullut kyseenalaisia arvoja.