

Tämän teoksen sähköisen version on julkaissut Suomalaisen Kirjallisuuden Seura (SKS) Creative Commons -lisenssillä: CC BY-NC-ND 4.0 International. Lisenssiin voi tutustua englanniksi osoitteessa: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura on saanut sähköisen julkaisuluvan teoksen oikeudenhaltijoilta. Mikäli olette oikeudenhaltija, jota SKS ei ole tavoittanut, pyydämme teitä ystävällisesti ottamaan yhteyttä [SKS:aan](#).

Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä

Outi Ampuja

Melun sieto
kaupunkielämän välttämättömyytenä

Melu ympäristöongelmana ja sen synnyttämien reaktioiden
kulttuurinen käsittely Helsingissä

Bibliotheca Historica 110

ISBN 978-951-746-951-7

www.finlit.fi/kirjat

Taitto Merika Pyörökivi / Graafinen huone
Hakapaino Oy, Helsinki 2007

ESIPUHE

Työ on valmis ja on kiitosten vuoro.

Ensimmäiseksi haluan kiittää väitöstyöni innostavaa ohjaajaa Juha Siltalaa. Hänen laaja oppineisuutensa, terävät huomionsa ja oivaltava kritiikkinsä on auttanut minua parantamaan ja syventämään tutkimustani. Kiitän häntä myös kannustuksesta ja innostuksesta aihetta kohtaan, jota hän on osoittanut alusta saakka. Kesken kiireittensä hän on aina löytänyt aikaa paneutua työni käsikirjoitukseen.

Työn eri vaiheissa minua ovat tukeneet dosentti Simo Laakkonen ja professori Laura Kolbe. Simon kanssa tapasimme melko säännöllisesti ja ”päivitimme tilannetta” joko yhteisten hankkeidemme, työni tiimoilta tai ylipäänsä koskien sitä, mitä ympäristöhistorian alalla oli kulloinkin meneillään. Kiitän Simoa näistä inspiroivista ja mukavista keskustelutuokioista. Laura Kolbelle haluan osoittaa kiitokseni erityisesti siitä, että hän on neuvonut minua ja kommentoinut osaavasti työtäni etenkin Helsingin kaupunginhallinnon ja kunnallispolitiikan osalta.

Väitöskirjan esitarkastajina ovat toimineet dosentti Liisa Horelli ja professori Harri Siiskonen. Lämpimät kiitokset heille oivaltavista ja arvokkaista korjausehdotuksista, jotka auttoivat minua viimeistelemään työtäni.

Tärkeää tutkimuksen teolle on ollut tutkijayhteisömme. Kollegojen kanssa olen saanut jakaa tieteen tekemisen huolet ja ilonaiheet. Lounas- ja kahviseura on tuonut aina tarpeellisen piristysruiskeen yksinäiselle puurtamiselle. Kiitos teille kaikille hauskosta hetkistä, myötäelämisestä ja tiedettä koskevista keskusteluista. Erityiset kiitokset tutkijakollegoilleni Marja Jalavalle, Ilkka Levälle ja Päivi Uljakselle. Etenkin Marja Jalavan kommentit ovat auttaneet minua parantamaan työtäni. Lämpimät kiitokset Anne Hosio-Paloposkelle, Katja Huumolle ja Tiina Päivärinteelle ”tyttökoplamme” yhteisistä hetkistä, jolloin olemme vatvoneet asiaa ja varsinkin sen viertä. Lämpimät kiitokset haluan myös osoittaa Katri Lennolle, jonka kanssa polkaisimme pystyyn yhteisen projektin. Yhdessä tekeminen ja opettaminen on ollut hauskaa ja antoisaa. Kiitokset myös Kuultava menneisyys -kirjaprojektalaisille, joista haluan mainita erityisesti Kaarina Kilpiön: kiitos tuesta ja myötäelämisestä. Ja Heikki Uimoselle kiitokset erityisesti ”blues-jutuista”, jotka joka kerran piristivät aherruksen lomassa.

Professori Henrik Meinanderia haluan kiittää toimimisesta Katri Lennon ja minun yhteisen tutkimushankkeen johtajana. Henrik Meinander on niin ikään toiminut Helsingin yliopiston historian laitoksen johtajana ja ollut luomassa hyvää työilmapiiriä. Sittenmin laitoksemme johtajan virkaa on hoitanut ansiokkaasti Hannes Saarinen. Kiitokset myös koko laitoksen henkilökunnalle: kiitän laitosta siitä, että sen on tarjonnut minulle työtilat ja sitä kautta mahdollisuuden kollegiaaliseen ja kannustavaan työilmapiiriin.

Taloudellisen tuen tutkimuksen teolle ovat tarjonneet Koneen Säätiö, Maj ja Tor Nesslingin Säätiö sekä Helsingin kaupunki. Kiitän näitä tahoja tuesta ja luottamuksesta työtäni kohtaan.

Kiitokset ystäväilleni, jotka ovat muistuttaneet minua siitä, että elämää on väitöskirjan ulkopuolellakin. Erityisen lämpimät kiitokset haluan osoittaa Terhi Mikkolalle, jonka on aina jaksanut kuunnella huoliani ja jakanut myös iloni yhtä suurella sydämellä.

Kiitän myös appivanhempiani Eija ja Esa Ampujaa kaikesta käytännön avusta aina autonkorjauksesta lastenhoitoon, jota he ovat joka kerran auliisti antaneet.

Lopuksi kiitän äitiäni Maija Vehmersaloa ”Lahden viikonlopuista”, siellä tarjottuista aterioista ja lapsenhoidosta. Isäpuolelleni Kai ”Wäiski” Vehmersalolle kiitokset erityisesti siitä, että autoit minua tekemään työn graafiset kuviot. Sisarelleni Leena Jokiselle haluan osoittaa kiitokset käsikirjoituksen kieliasun tarkistamisesta.

Rakkaimmat kiitokset osoitan aviomiehelleni Marko Ampujalle ja tyttarellemme Heljälle.

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	13
Tutkimuskohde ja -kysymykset	13
Tutkimusaineisto	17
Tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat, laajempi merkitys ja keskeiset käsitteet	19
Melun lyhyt historia ja aikaisempi tutkimus	25
Tutkimuksen rakenne	31
I Melu ja yhteiskunnan modernisoituminen	33
Helsingin äänimaisema tilastoina ja desibeleinä	36
Autoilevat helsinkiläiset	36
Meluaiheet yleisönosastolla	42
Pärinä, jyrinä, kolinaa ja ulinaa	44
”Massojen forte” – modernisaation paikallishistoriaa	50
II Melukysymyksen politisoituminen	57
”Ympäristöherätys” – moraalinen protesti?	58
Meluun liittyvät kansalaisliikkeet	63
Meluntorjunnan edistämisyhdistys ry.	64
Auto vai ihminen? Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry.	69
Kiista ”sarvijaakon” kohtalosta	72
Suomen Luonnonsuojeluliitto	76
Millainen melu määriteltiin ongelmaksi?	78
Lisäkysymys melun politisoitumisesta	80
Äänimaisema systemaattisten interventioiden kohteena – julkisen sektorin meluntorjuntatoimet	84
Motorisoituvan vapaa-ajan vieton seuraukset	92
Melua koskeva lainsäädäntö	99
III Kohti keinotekoista äänimaisemaa?	103
Keinotekoinen äänimaisema -käsitteen taustaa	105
Moderni yhteiskunta – järjen, tieteen ja tekniikan kolmiyhteys ja luonnon loppu	107
Keinotekoinen äänimaisema – illuusio hallinnasta ja riskirajojen sopimuksenvaraisuus	111
Äänimaisemaan vaikuttaneet päätökset	111
Riskirajat ja symbolinen väkivalta	118
Melukeskittymät eli ei-paikat ihmisyhteisöjen sisällä	125
Keinotekoinen äänimaisema – laatua vai määrää?	127
Kysymys teknologisesta determinismistä	129

IV Sietämättömät naapurit	131
Porvarillisen privaatin historiasta	131
Asumisen odotushorisontti ja melu privaatin uhkaajana	134
Autot, nuoret, baari ja viinaremmi	138
”Äiitii, tule ikkunaan!”	141
Meluisat harrastukset	142
Vikaa äänieristyksessä vai päässä?	145
Muutan muualle	153
V Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä	157
Onko melun sieto hyve?	157
Muuta muualle!	158
Melu ja yksilönvapaus	159
Meluamalla mukaan eurooppalaiseen kaupunkikulttuuriin	162
Pyhä työ	164
Hommat on hoidettava	165
”Me rakastamme melua” – melu ja työpaikat	166
Melu ja kansainvälinen kilpailukyky	169
Ei olla niuhottajia vaan työssäkäyviä	170
Kone puutarhassa – motorisoitumisuhanalainen pihapiiri	172
Työn äänten säätelykeinot	176
Kaupunkikulttuuri = melukulttuuri?	178
Melunsieto, vallakkaat ja vallattomat	180
Pohdintoja äänimaiseman privatisoitumisesta	184
Teknologinen sekaantumissuoja	185
Melu ja äänellisten ”yhteismaiden” tragedia	188
VI Luonto ja kaupunkilaisten käyttämät mittatikut	
äänimaiseman arvioinnissa	195
Mitä luonto voisi olla?	196
Melun sieto ja sen luonnontieteelliset reunaehdot	201
Luonto elvyttävänä ympäristönä	204
Koti henkireikätilana	210
Asuinympäristön meluisuus ja kontrollin tarve	212
Paniikinappulat käyttöön!	214
Luonnon ei saa antaa pakottaa mutta luotoa voi pakottaa	217
Loppukaneetti: tarvitsemmeko keinotekoisen äänimaiseman radikaalia uudelleenmäärittelyä?	220
Hintalappu hiljaisuudelle	224
VII Johtopäätökset	227
Melukysymyksen murroskohta	227
Siirtymä kohti keinotekoisista äänmaisemaa	229
Äänimaisemaa koskeneet odotukset	232
Melun sietoon liittyvät kulttuuriset paineet	233
”Luonto” ja äänimaiseman laadun arviointiperusteet	235

Lähdeluettelo	239
Liitteet	257
English summary	261
Henkilöhakemisto	269

*Tämä tutkimus on omistettu kaikille niille ihmisille,
joita melu on joskus piinannut*

JOHDANTO

Pariisin keskustassa on jo jonkin aikaa sijainnut äänieristetty hiljaisuuden salonki, johon pääsee nauttimaan hiljaisuudesta puolen tunnin annoksina hyvään hintaan.¹ Hiljaisuuden kaupallinen hyödynnettävyys kertoo jotain oleellista yhteiskunnastamme. Aikaisemmin itsestään selvänä pidetyt asiat ovat muuttumassa tai jo muuttuneet harvinaisiksi ja sitä myöten arvokkaiksi. Tavoiteltavia eivät enää ole kaikkialla tarjolla olevat timanttisormusten ja kalliiden parfyymien kaltaiset ylellisyystuotteet. Saksalainen kirjailija Hans Magnus Enzensberger katsookin, että nykymaailmassa luksusta ovat puhdas ilma ja oma rauha.²

Hiljaisuuden harvinaistuminen johtuu melun lisääntymisestä. Nykyään ympäristömelun katsotaan olevan yksi yleisemmistä ja tärkeimmistä elinympäristön laatua heikentävistä tekijöistä.³ Vuonna 2004 julkaistun selonteon mukaan EU:n alueella noin 120 miljoonaa ihmistä eli 30 prosenttia väestöstä altistuu liikenteen melulle, joka päiväsaikana ylittää 55 dB:n melutason. Vastaavan tasoiselle rautatieliikennemelulle altistuu noin 10 prosenttia väestöstä ja saman verran lentoliikennemelulle.⁴ Vuonna 1996 arvioitiin, että Euroopan Unionin väestöstä vähintään 170 miljoonaa kansalaista asui niin kutsutuilla ”harmailta alueilla”, joilla melu aiheuttaa vakavaa häiriötä päiväsaikaan.⁵ Suomessa terveydellisiä häirtäviä vaikutuksia aiheuttavilla melualueilla asuu arvioiden mukaan 1–1,8 miljoonaa ihmistä.⁶ Tulevaisuudessa melulle altistuvien määrän ennustetaan kasvavan.⁷ Näiden tilastojen valossa ei ole ihme, jos yhä useampi eurooppalainen on valmis maksamaan melun poissaolosta.

TUTKIMUSKOHDTE JA -KYSYMYKSET

Tässä tutkimuksessa pohdin historiallisia, rakenteellisia, taloudellisia ja myös aatteellisia syitä siihen, miten ja miksi melusta on tullut vakava ympäristöongelma ja miksi sitä ei ole tähän saakka kyetty kattavasti ratkaisemaan. Selvitän meluongelman muotoutumista, ongelman politisoitumista ja kaupunkilaisten urbaanille äänimaisemalle asettamia odotuksia sekä meluun liittyviä kokemuksia. Arkikielellä ilmaistuna tutkimus käsittelee meluuntumisen historiaa, jonka käänköpuolena on hiljaisuuden harvinaistuminen. Maantieteellisesti aineisto käsittelee Helsingin kaupungin aluetta ja jossain määrin laajemmin pääkaupunkiseutua. Tarkoituksena on käsitellä aihetta myös abstraktimmalla ja yleisemmällä tasolla ja pyrkiä esimerkkiaineiston kautta kuvaamaan yleisemminkin maamme äänimaisemassa tapahtuneita muutoksia toisen maailman sodan jälkeen.

1 Vihreä Lanka 24/2004, 16.

2 Enzensberger 1997, 54.

3 Esim. Lahti 2003, 25.

4 YM 2004, 16.

5 EU:n tulevaisuuden melupolitiikasta 1996, i.

6 Lahti 2003, 25; Ketola 2003; Mirola – Honkasalo 1995, 19.

7 EU:n tulevaisuuden melupolitiikasta 1996, 1; Mirola – Honkasalo 1995, 20; myös Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, 39; YM 2004, 21.

Ajallisesti tutkimuksessa keskitytään keskeisten tutkimusaineistojen kohdalla aikaan 1950-luvulta vuoteen 2002, joskin työssä tehdään pienimuotoinen katsaus myös 1900-luvun alun ”häiriötä” koskeneisiin keskusteluihin sekä käytetään hajanaisesti aineistona myös vuoden 2002 jälkeen julkaistuja lehti-artikkeleita. Tämän ajallisen ”liukuvuuden” vuoksi en ole liittänyt työn alaotsikkoon vuosilukuja. Aineistojen ja sitä kautta myös koko tutkimuksen ajallinen keskittyminen pääasiallisesti 1950-luvulta vuosituhannen vaihteeseen perustuu siihen, että vasta toisen maailmansodan jälkeen Suomi varsinaisesti kaupungistui ja modernisoitui⁸ ja melusta ryhdyttiin puhumaan ongelmana tutkimusaineistossa. Keskeisten tutkimusaineistojen ajallinen rajaaminen päätymään vuoteen 2002 on lähinnä tutkimustekninen siten, että aineistojen läpikäyminen piti rajata päätymään johonkin vuoteen. Päädyin ulottamaan tutkimuksen näin lähelle nykyhetkeä siksi, että tahdoin tarkastella tutkimuksessa myös melko tuoreita aiheeseen liittyviä teemoja, kuten hiljaisuuden vaalimiseen liittyviä kysymyksiä, joita ryhdyttiin käsittelemään maassamme vuosituhannen vaihteessa.

Tutkimus jakautuu kahteen osaan. Näistä ensimmäisessä osassa, joka käsittää luvut I–III, pyrin selvittämään meluongelman muotoutumista Helsingissä 1950-luvulta vuosituhannen vaihteeseen ja vastaamaan muun muassa seuraaviin kysymyksiin:

- a) Milloin melu määriteltiin ympäristöongelmaksi? Millainen melu määriteltiin ongelmaksi?
- b) Mitkä tahot ovat osallistuneet ongelmaa koskeviin määrittelykamppauihin? Millainen rooli esimerkiksi eri kansalaisjärjestöillä on viranomais-
tahojen ohella ollut ongelman tunnistamisessa, määrittelyssä ja melua koskevan lainsäädännön kehittämisessä?
- c) Politisoituiko melukysymys?
- d) Missä määrin ja milloin melua sivutuotteenaan tuottavia teknologisia ratkaisuja koskevat päätökset politisoituivat?
- e) Miten melua koskevaa ympäristöpolitiikkaa on kehitetty ja mitkä siinä on nähty keskeisiksi ratkaisukeinoiksi?

Tutkimuksen ensimmäisen osan ”suurena linjana” on kysymys siitä, kuinka määrävässä asemassa inhimilliset toimet ovat olleet urbaanin äänimaiseman muokkaamisessa. Toisin sanoen pyrin Helsingin kaupunkia koskevaan historialliseen aineistoon tukeutuen todistamaan, että kaupungin äänimaisemasta on tullut vähitellen systemaattisten interventoiden kohde. Tässä kohdin pureudun erityisesti (modernin) teknologian rooliin ja kaupungin byrokraattisen suunnittelu- ja hallintokoneiston laajenemisen merkitykseen äänimaiseman muokkaamisessa. Tutkimuksen ensimmäisen osion yhtenä teimana ja tutkimuksen rakennetta keskeisesti määrittävänä tekijänä onkin sen pohtiminen, millä tavoin ja missä määrin melukysymyksen esille nouseminen, melun ympäristöongelmaksi määrittäminen, poli-

8 Tässä kohdin haluan huomauttaa, että olen tietoinen käsitteiden ”moderni” ja ”modernisoitua” kompleksisuudesta kuten myös sen ajankohdan määrittämisen vaikeudesta, jolloin maamme voi katsoa modernisoituneen.

tisoituminen ja monet muut siihen liittyvät seikat ovat sidoksissa nimenomaan yhteiskunnan modernisoitumiseen, kaupungistumiseen niihin liittyviin taloudellisiin ja kulttuurisiin muutoksiin ja erityisesti teknologian rooliin todellisuuden muovaamisessa.

Tutkimuksessa kartoitan lisäksi meluun liittyvien kansalaisliikkeiden toimintaa ja melua koskevan ympäristöpolitiikan ja meluntorjuntatoimien kehittymistä. Tutkimuksen pääpaino ei kuitenkaan ole meluongelman ja sen politisoitumisen, siihen liittyvien ongelmanmäärittelykamppailujen tai ratkaisukeinoihin ja lainsäädännön kehittymiseen liittyvän tapahtumahistorian selvittämisessä. Varsinaisesti olen kiinnostunut ympäristömeluun liittyvästä kulttuurista, jolla tarkoitan pääasiassa niitä tapoja, joiden avulla melu on pyritty kulttuurisesti määrittämään osaksi normaalia elinympäristöä. Toisin sanoen tutkimukseni keskeinen tavoite on selvittää niitä tapoja, joita modernissa yhteiskunnassa on syntynyt säätelemään yhä keinotekoisemmaksi muuttuneen äänimaiseman synnyttämiä reaktioita. Kaupunkiympäristössä nämä reaktiot ovat käytännössä syntyneet ihmisten altistuessa melulle, joka tutkimusjaksolla on ollut urbaanin äänimaiseman piirteistä kiistatta ihmisten arkipäiväistä todellisuutta eniten määrittävä ilmiö. Pyrin selvittämään kaupunkilaisen suhdetta äänimaisemalliseen todellisuuteen; miten siihen on suhtauduttu kun on käynyt yhä ilmeisemmäksi, että meluongelmaa ei tulla mitä todennäköisemmin lähiaikoina kattavasti ratkaisemaan. Melun kohdalla kulttuurisen sopeutumisen merkitys tuntuu kasvaneen sitä mukaa, mitä vakavammaksi ja useampia ihmisiä koskettavaksi ympäristöongelmaksi melu on paitsi viranomaisten toimesta mutta myös arkipäivän tasolla koettu ja määritelty.⁹ Laajemmin kyse on siitä, millaista äänimaisemaa yhteiskunnassamme ja kulttuurissamme on pidetty normaalina.

Tutkimuksen toisessa osiossa, joka käsittää luvut IV–VI, pääosaan nousevat helsinkiläisten meluun liittyvät kokemukset ja äänimaisemaa koskevat odotukset sekä se, millä tavoin kaupunkilaiset arvioivat äänimaisemaa. Tutkimuksen neljännessä luvussa keskityn naapurimeluun tai asuntomeluun liittyvään aineistoon ja viidennessä luvussa pohdin muun muassa meluun liittyviä valtasuhteita. Tutkimuksen VI luvussa keskityn kysymykseen ”luonnon” käyttämisestä mittapuuna kaupunkilaisen arvioidessa äänimaiseman laatua. Luonnollisesti kaikki aihepiirit liittyvät yhteiskunnassa tapahtuneisiin rakenteellisiin ja kulttuurisiin muutoksiin. Uskoakseni tämä temaattinen jaottelu kuitenkin selkeyttää tutkimuksen rakennetta. Tutkimuksen toisessa osassa pyrin vastaamaan muun muassa seuraaviin kysymyksiin:

- a) Millaisia odotuksia kaupunkilaisilla on ollut koskien oman kodin äänimaisemaa? Täytyivätkö nämä odotukset?
- b) Missä määrin meluisuuden on nähty kuuluvan ”normaaliin” kaupunkiasumiseen?

9 En kuitenkaan väitä, että lisääntyneistä ympäristöhaitoista seuraa automaattisesti ongelman osoittaminen ja vaatimusten esittäminen. Ympäristöongelmien tunnistaminen on epälineaarinen prosessi, johon esim. kulttuurinen herkkyys osaltaan vaikuttaa. Ks. esim. Laine – Peltonen 2003, 67; Douglas 1966; Douglas – Wildavsky 1982.

- c) Millainen merkitys luonnon äänillä on ollut kaupunkilaisille?
- d) Käyttivätkö kaupunkilaiset luonnon hiljaista äänimaisemaa mittapuuna arvioidessaan urbaania äänimaisemaa ja meluntorjuntatoimien onnistumista?

Kulttuuristen melun sietoon ja sopeutumiseen liittyvien säätelykeinojen syntyminen on tietysti eräällä tavalla väistämätöntä, sillä mikään yhteiskunta ei voi jäähmettyä paikalleen odottamaan tilanteen paranemista. Näin ei tapahdu, vaikka sen jäsenillä olisikin tietoa tilanteen kestävämmästä esimerkiksi melulle altistuvien ihmisten terveyden ja viihtyvyyden kannalta. Suomalaisessakin yhteiskunnassa, jossa ympäristömelu on koskettanut lukuisia ihmisiä ja melusta on keskusteltu eri tahoilla varsin vilkkaasti ja yhtäjaksoisesti vähintään viimeisen 50 vuoden ajan, on syntynyt hyvin monenlaisia tapoja järkeistää ja perustella meluisassa elinympäristössä asumista.

Melun synnyttämien reaktioiden kulttuurisen käsittelyn hahmottamisessa oleellista on nähdäkseni selvittää sitä vaatimustasoa, joka kulttuurissamme on osoitettu meluun sopeutumiseksi: mikä on ollut meluun liittyvän riskin kulttuurisen hyväksymisvalmiuden taso? Kyse on siitä, kuinka paljon ja millaista melua ihmisen on pitänyt sietää ikään kuin itsestään selvänä osana modernia elämää. Oleellista on myös selvittää sitä, mihin vedoten meluun sopeutumista on yhteiskunnassamme voitu vaatia. Tämän kysymyksen yhteydessä nousee esiin myös kysymys vallasta.

Melun sietoon liittyvät kulttuuriset säätelykeinot eivät ole muotoutuneet yhtäkkiä vaan vähitellen ja käsi kädessä melun lisääntymisen kanssa. Selvää on, että ihmisyyhteisöissä on ollut meluksi määriteltyä ääntä paljon ennen teollista vallankumousta, joten voidaan olettaa, että meluun liittyviä kulttuurisia säätelykeinoja on muotoutunut aina. Pyrin kuitenkin osoittamaan, että moderneissa yhteiskunnissa erityisesti teknologian käytön sivutuotteena syntyvät äänet, yhä useammin meluksi määriteltyinä, ovat saavuttaneet mittakaavan, keston ja maantieteellisen ulottuvuuden tavalla, joka ennen ei ole ollut mahdollinen. Tällöin melun laajuus ja jatkuva läsnäolo yhä useampien ihmisten arkielämässä on merkinnyt melun muuttumista yhdestä ääniympäristön elementistä vakavaksi ongelmaksi, jolloin sen olemassaolon hyväksyminen osaksi normaalia elämää on vaatinut entistä enemmän ponnisteluja. Suomessa meluongelman kärjistymisen on tapahtunut yhtä aikaa maan modernisoitumisen, kaupungistumisen ja erityisesti moottoriajoneuvoliikenteen lisääntymisen kanssa. On mahdollista, että tässä tilanteessa melun sietoon liittyvät säätelykeinot ovat saaneet entistä suuremman merkityksen.

Tutkimuksessa pyrin selvittämään niitä laadullisia ja määrällisiä kausivaihteluja, joita on tapahtunut niissä argumenteissa, joilla meluun sopeutumista on perusteltu tai jopa vaadittu. Esimerkiksi 1960-luvun argumentointi on jossain määrin erilaista 1990-luvulla yleisemmin käytettyihin perusteluihin verrattuna. Ne heijastavat kuitenkin vuosikymmenen asenteita ja arvoja: mitä on milloinkin pidetty niin tärkeänä tai siinä määrin välttämättömänä, että sen vuoksi on tullut sietää melua. Meluun sopeutumisen puolesta käytetyt argumentit, ja melukeskustelut laajemminkin, heijastavat kiinnostavasti myös odotushorisonttia: mitä asioita tulevaisuudelta on odotettu ja mille yhteiskunnan sektorille tai tekijälle on asetettu suurimmat toiveet tilanteen ratkaisemiseksi. Odotukset värittävät myös sitä, millä kriteereillä äänimai-

semaa on eri aikoina arvioitu, minkä selvittäminen on, kuten olen maininnut, myös yksi tutkimuksen tavoite.

TUTKIMUSAINEISTO

Tutkimuksen kannalta keskeisin lähdeaineisto on Helsingin Sanomien melua ja ääntä käsittelevät yleisönosastokirjoitukset. Tämän aineiston olen käynyt systemaattisesti läpi vuodesta 1950 vuoteen 2002 keskimäärin viiden vuoden välein tehdyin otannoin. Meluongelman käsittelyn kannalta murroskohdiksi katsomieni ajanjaksojen kohdalla (vuodet 1965–1974 ja 1990-luvun loppupuoli¹⁰) olen käynyt aineiston läpi vuosittain. Ennen toista maailmansotaa kirjoitettuja yleisönosastokirjoituksia olen käynyt läpi hajaotannoilla selvittääkseni, milloin melusta ylipäänsä ryhdyttiin yleisönosastolla kirjoittamaan. Katson, että 1950-luvulta lähtien julkaistut yleisönosastokirjoitukset ovat merkittävä aineisto siksi, että niiden kautta hahmottuu paitsi kuva siitä, milloin melusta ryhdyttiin puhumaan ongelmana mutta myös se, millainen melu on kulloinkin koettu häiritseväksi. Erityisen hedelmällisenä aineistona näen yleisönosastokirjoitukset siksi, että juuri yleisönosastolla käytiin keskusteluita, joita olen kutsunut melunsietokeskusteluiksi. Juuri niiden kautta on nähdäkseni mahdollista päästä tutkimaan melun synnyttämien reaktioiden kulttuurista käsittelyä. Niiden kautta välittyy myös kuva yksilötason melukokemuksista.

Yleisönosastokirjoituksista on huomautettava se, että vaikka tämä tutkimus on rajattu koskemaan pääasiallisesti Helsingin kaupungin aluetta ja laajemmin pääkaupunkiseutua, kyseisen aineiston luonteesta johtuen mukana on myös kirjoituksia, jotka selvästi viittaavat pääkaupunkiseudun ulkopuolisiin alueisiin. Näin on etenkin niiden kirjoitusten kohdalla, joissa on käsitelty esimerkiksi moottoriveneiden, -kelkkojen ja muiden vapaa-ajan viettoon liittyvien moottorikäyttöisten laitteiden tuottamaa melua. Näihin laitteisiin liittyvien aineistojen ja tematiikan mukanaolo on perusteltua siksi, että ne liittyvät tutkimuksen tavoitteeseen tarkastella Helsingin ohella laajemminkin maamme äänimaisemassa tapahtuneita muutoksia. Vapaa-ajan viettoon liittyvien moottorikäyttöisten laitteiden melu nousi varsin voimakkaasti pinnalle etenkin 1990-luvun lopun melukeskusteluissa. Rajaamalla ne tutkimuksen ulkopuolelle vedoten tutkimuksen maantieteelliseen rajaukseen olisin mielestäni menettänyt tärkeän ja varsin mielenkiintoisen osan melukeskusteluista. On myös mahdollista, että melua ja ääntä käsittelevien yleisönosastokirjoitusten sisällön muuttuminen jossain määrin ja vähitellen Helsingin äänimaisemaan liittyvien aiheiden ohella koko valtakuntaa koskeviksi liittyy Helsingin Sanomien luonteen muuttumiseen paikallislehdestä valtakunnalliseksi päälehdiksi. Voi olla, että siirryttäessä lähemmäs nykyaikaa, entistä suurempi osa kirjoittajista alkoi olla pääkaupunkiseudun ulkopuolelta, joskaan tästä ei voi olla varmuutta. Tämä johtuu siitä, että kirjoittajat eivät useinkaan ole ilmoittaneet kotipaikkaansa tai kirjoituksen maantieteellinen kohde ei käy ilmi tekstin sisällöstä.

10 Vuoden 1999 ääneen ja meluun liittyviä yleisönosastokirjoituksia olen hyödyntänyt tässä tutkimuksessa satunnaisesti pro gradu -työni pohjalta. Jokinen 2001.

Tutkimuksen toinen keskeinen aineisto koostuu meluun liittyvien kansalaisjärjestöjen tuottamasta historiallisesta aineistosta. Näitä ovat niiden toimintaan liittyvä arkistoaineisto ja jäsenlehdet. Näitä aineistoja olen tarvittaessa täydentänyt avainhenkilöiden haastatteluilla. Tutkimuksen kannalta oleellisia (liittyen erityisesti meluongelman politisoitumiseen) kansalaisjärjestöjä ovat Meluntorjunnan edistämisyhdistys (myöhemmin Meluntorjunta ry), Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry ja Suomen Luonnonsuojeluliitto. Enemmistö ry:tä ja Suomen luonnonsuojeluliittoa koskeva aineisto on pääosin peräisin yhdistysten jäsenlehdistä, joista Enemmistö-lehden olen käynyt läpi sen aktiiviselta ajanjaksolta 1971–1987 ja Luonnonsuojelija-lehden (aikaisemmin Luonnonsuojeluväki) vuosilta 1975–2003. Näiden lisäksi olen tutustunut myös Akustisen Seuran ja Suomen Akustisen Ekologian Seuran aineistoihin. Nämä kaksi seuraa eivät kuitenkaan ole varsinaisia kansalaisjärjestöjä ainakaan siinä mielessä, että ne olisivat olleet huomattavassa roolissa ääniympäristöön liittyvien vaatimusten esittäjinä ja siten vaikuttaneet merkittävästi meluongelman politisoitumiseen. Olen määrittänyt ne asiantuntijaseuroiksi, ja siksi olen jättänyt ne tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Tosin on todettava, että Meluntorjunnan edistämisyhdistys on ollut jäsenistöltään osittain sama Akustisen Seuran kanssa, joten erottelu niiden välillä tämän tutkimuksen kannalta ”merkittävään” kansalaisjärjestöön ja tämän tutkimuksen kannalta vähemmän merkittävään asiantuntijajärjestöön on hankala. Tutkimukseni kannalta Meluntorjunnan edistämisyhdistys on kuitenkin merkittävämpi siksi, että sen jäsenet kirjoittivat Akustisen Seuran jäseniä näkyvämmiin esimerkiksi Helsingin Sanomien yleisö-osastolle ja yhdistyksenä se osallistui huomattavan aktiivisesti ympäristömelua koskevan lainsäädännön valmisteluun ja siten se mielestäni profiloituu Akustista Seuraa selvemmin kansalaisjärjestöksi.

Kolmas tärkeä aineistoryhmä on Helsingin kunnallispolitiikan ja -hallinnon tuottama aineisto. Tähän kuuluvat Helsingin kaupunginvaltuustolle tehdyt meluun liittyvät valtuustoaloitteet vuosilta 1925–1938 ja 1950–2001, jotka olen käynyt systemaattisesti vuosittain läpi. Samoin olen pyrkinyt käymään läpi systemaattisesti kaikki meluun liittyvät Helsingin kaupungin eri virastojen julkaisemat raportit ja tutkimukset. Olen lukenut myös kaikki (tutkimusaikaperiodin aikana julkaistut) löytämäni Suomen Ympäristöministeriön, Liikenneministeriön, Tielaitoksen, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan eli YTV:n ja monien muiden eri tahojen julkaisemat melua käsittelevät raportit ja tutkimukset, joista ensimmäiset ovat ilmestyneet 1950-luvun puolen välin jälkeen. Lisäksi aineistoon kuuluvat tutkimusajanjaksoilla voimassa olleet Helsingin kaupungin järjestyssäännöt, sekalainen määrä Helsingin kaupungin eri virastojen sisäisiä muistioita ja kirjeitä sekä Helsingin kaupungin talousarviot vuodesta 1981 eteenpäin, mistä lähtien niihin on budjetoitu varoja meluusteiden rakentamiseen. Aineistona olen käyttänyt myös eri lehdistä kerättyjä, tutkimusaiheeseen liittyviä artikkeleita ja internet-aineistoa.

Lähdekriittiseltä kannalta katsottuna aineistoilla on kullakin omat ongelmansa. Helsingin Sanomien yleisönosastokirjoitukset on valikoitunut aineisto siten, että lehden julkaisupolitiikka vaikuttaa siihen, mitkä kirjoitukset päätyvät julkaistaviksi. Lisäksi yleisönosastolle kirjoittavat yleensä korkeasti koulutetut keskiluokkaan tai ylempään keskiluokkaan kuuluvat ihmiset, jotka muutenkin osallistuvat yhteiskunnalliseen keskusteluun ja toimivat ympäristöasioissa muita ryhmiä aktiivisem-

min. Valitukset koskevat usein ympäristömelussa tapahtuneita muutoksia ja ovat alttiita tiedotusvälineiden vaikutuksille. Tosin niiden katsotaan antavan kuitenkin jonkinlaista osviittaa ympäristön eri melulähteiden haittaavuudesta.¹¹ Melua koskevia yleisönosastokirjoituksia eivät yleensä kirjoita myöskään ihmiset, jotka eivät kärsi melusta. Tästä muodostavat poikkeuksen ne, jotka kirjoittavat niin kutsuttuja vastakirjoituksia melusta aikaisemmin kirjoittaneille. Nämä lähdekriittiset seikat huomioiden pyrin siihen, että yleisönosastokirjoitusten perusteella tekemälleni tulokinnalle löytyy aina tukea muusta lähteaineistosta. Lehden julkaisupolitiikan vaikutuksen aineiston laatuun uskon tasaantuvan sillä, että tutkimusajanjakso on niin pitkä. Kaikkien lähteaineistojen kohdalla huomioin myös sen, ketä varten ja mille yleisölle aineistot on kirjoitettu. Tämä edellyttää tekstien ja niiden kirjoittajien motiivien kriittistä analysointia ja lähteaineistojen asettamista laajempaan kontekstiin. Katson, että lähteiden sekalaisuus on kriittisen tutkimuksen kannalta eduksi, sillä eri lähteitä keskenään ”ristiintulkitsamalla” on mahdollista vähentää lähteaineistojen valikoituneisuudesta johtuvien virhetulkintojen todennäköisyyttä.

TUTKIMUKSEN TOURETTISET LÄHTÖKOHDAT, LAAJEMPI MERKITYS JA KESKEISET KÄSITTEET

Melu on vakava ja etenkin yhä useampia kaupunkilaisia päivittäin koskettava ympäristöongelma. Sitä koskeva ympäristöhistoriallinen tutkimus on yksittäisen ongelman tutkimisen lisäksi myös yhteiskunnan kriisiytymisen historian tutkimusta. Ympäristöongelmat voidaan nähdä ehkä suurimpana yksittäisenä tekijänä, joiden seurauksena modernit yhteiskunnat ovat vakavasti joutuneet kyseenalaistamaan toimintatapojaan ja kulttuuriin sisäänrakennettuja ajatusmalleja. Näistä merkittävimpiä ovat tämän tutkimuksen kannalta modernin ihmisen luontosuhde ja (luonnon)tieteen ja tekniikan asema, mitkä ovat suuresti vaikuttaneet paitsi ympäristöongelmien syntyyn mutta myös luontoa koskevan tiedon hankintaan ja ympäristöongelmia koskevien ratkaisukeinojen valintaan.

Kytkeäkseni äänimaiseman muuttumisen laajemmin yhteiskunnan keskeisiin toiminta- ja ajatustapoihin, kehittelen työn kolmannessa pääluvussa ajatusta siirtymisestä kohti *keinotekoista äänimaisemaa*. Tämä aineistolähtöinen käsite toimii tutkimuksessa eräänlaisena teoreettisena yläkäsitteenä, jonka kautta käsittelen meluun liittyviä tapahtumia ja yksityiskohtia.¹² Keinotekoinen äänimaisema -käsitteen avulla pyrin sitomaan koko tutkimuksen laajempiin, modernia yhteiskuntaa lähtökohtaisesti määrittäviin rakenteellisiin tekijöihin – eräänlaisiin yhteisreunaehtoihin, joiden määrittämän viitekehyksen sisällä äänimaisemaa koskeva muuntelu tapahtuu ja melun sietoon liittyviä keskustelujakin käydään.

Kysymys reunaehdoista liittyy tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin; millainen näkemys maailmasta ja todellisuudesta tutkimuksen taustalla on. Tunnettua on, et-

11 Ylempien toimihenkilöiden osuudesta ympäristöä koskevassa kansalaistoiminnassa esim. Jalonen 1988, 20–25; Lowe – Goyder 1983, 9–15; Konttinen 1994, 130–135; meluvalituksista Vuori et al 1984, 33, joka viittaa McKennell 1973; myös Pesonen 2005a, 88–93.

12 Käsitteestä myös ks. Ampuja 2004; Ampuja 2005a; 2005b.

tä teorian merkitys historiantutkimuksessa on kiistanalainen ja vaikea kysymys, sillä historiatieteillä ei ole omaa yhtenäistä teoriaperinnettä. Tutkijoiden keskuudessa ei vallitse edes yksimielisyyttä siitä, onko teoria ylipäänsä välttämätön historiantutkimuksessa.¹³ Myöskään ympäristöhistoriallisen tutkimuksen piirissä, johon tämä tutkimus ainakin osaksi kuuluu, ei ole juuri käyty teoreettista keskustelua ja sitäkin, tutkimuserinteen nuoruuden vuoksi tai ehkä siitä huolimatta, vaivaa teoreettinen vähäverisyys.¹⁴

Mihin teoriaa sitten tarvitaan? Katson, että historialliset lähteet ovat itsessään mykkiä, eikä niistä ole löydettävissä totuutta edes huolellisella tapahtumahistorian esittämisellä. On tutkijan tehtävä saada lähteet ”puhumaan”, ja mielekkääksi tutkimuksen tekee tutkijan subjektiivinen tulkinta. Uskon myös, että hyvän tulkinnan esittäminen vaatii teoriaa, joka parhaassa tapauksessa on yksittäistapausta laajempi malli todellisuudesta. Voidaan ajatella, että mallin testaaminen on tutkimuksen todellinen tulos – ei siis täydellisen kuvan esittäminen menneisyyden ainutkertaisista tapahtumista, joita idiosynkraattinen historiantutkimus on perinteisesti tavoitellut.¹⁵ Ja, kuten Juha Siltala kirjoittaa, ”vaikka mikään ’malli’ ei toteudu puhtaasti, [...] se ei oikeuta luopumaan tieteen perimmäisestä tavoitteesta, nimittäin laajan ilmiöjoukon pelkistämisestä olennaisimpaan.”¹⁶

Tutkijan subjektiivisen tulkinnan vaatimuksen ei kuitenkaan tule merkitä suistumista relativismiin, jossa mikään tulkinta ei ole toista parempi tai todenmukaisempi. Sen sijaan se asettaa historiantutkija Marja Jalavan sanoin ”tutkijalle entistä voimallisemman velvoitteen tiedostaa, miten hänen tutkimuksensa liittyy erilaisiin yhteiskunnallisiin järjestelmiin, valtarakenteisiin, sosiaalisiin suhteisiin ja kirjoitustapoihin.”¹⁷ Teoreettinen pohdinta ei kuitenkaan ole itseisarvo, vaan sen tulee olla relevanttia tutkimuksen kannalta.¹⁸

Tutkimukseni edustaa maltillista konstruktionismia, jolla tarkoitan ihmistieteellistä lähestymistapaa, jonka mukaan kaikki ihmisen tuntema todellisuus on tietoinen tai tiedostamaton inhimillinen tulkinta. Nämä tulkinnat tapahtuvat ihmisen fyysisten ja psyykkisten lajijominaisuuksien ja luonnonympäristön asettamissa rajoissa, jotka ovat siinä mielessä ehdottomia reunaehtoja, että tulkintaa tai diskurssia vaihtamalla ei voida luoda niistä riippumatonta uutta maailmaa.¹⁹ Olemme ikuisessa riippuvuussuhteessa ontologiseen todellisuuteen, jonka senkin kuitenkin näemme kulttuurisen suodattimen läpi. Esimerkiksi luonnosta hankittu luonnontieteellinen tieto on kulttuurinen konstruktio, mutta se silti voi olla ”todempaa” kuin jollain toisella tavalla hankittu tieto. Tiedon totuusarvo on kulttuurissamme

13 Suomalaisen historiantutkimuksen epäteoreettisuudesta esim. Haapala 1990, 75–76, 79, 87–88; Kalela 2000, 15–16; Siltala 2001, 137–140; Jalava 2005, 20.

14 McNeill 2003, 36–39; esim. Simo Laakkonen on hyödyntänyt omassa vesiensuojelun syntyä käsittelevässä ympäristöhistoriallisessa väitöskirjassaan Callonin toimijaverkkomallin pohjalta kehitettyä rakenteellis-toiminnallista kiertokulkumallia. Laakkonen 2001.

15 Siltala 2001, 137–139.

16 Siltala 2004, 7–8.

17 Jalava 2005, 20.

18 Hyrkkänen 2002, 17–18.

19 Näiden reunaehtojen kartoittamisessa olen tukeutunut mm. ympäristöpsykologisiin ja lääketieteellisiin tutkimuksiin, joita koskevaa tutkimusta esittelen tarkemmin aina viitattessani em. tutkimuksiin.

jatkuvasti puntarissa. Luonnon muuttumista koskevan tiedon paikkansapitävyyttä testamme aina esimerkiksi silloin, kun käynnissä on jotakin ympäristöongelmaa koskeva määrittelykamppailu.

Minäkin olen tutkijana riippuvainen muun muassa siitä, kuinka todeksi melua koskeva luonnontieteellinen tieto kulttuurissamme määritellään verrattuna vaikka yksilön subjektiiviseen tietoon. Näin ollen en voi asettua objektiiviseen ”päättäjän rooliin” ja kertoa miten asiat oikeasti ovat. Sen sijaan pyrin tekemään tunnetuksi sen paikan, josta kirjoitan ja ilmaisen lähdeaineistojen ilmaisemia spesifejä käsityksiä mieltäen itseni pikemminkin tulkiksi kuin tuomariksi. Historiallinen, useamman vuosikymmenen mittainen lähdeaineisto on se voimavara, jonka ajalliseen pituuteen asetan suuria toiveita perustellun tulkinnan esittämiseksi.

Työ on monitieteinen ja se liittyy ympäristöhistorian ja teknologian historian alaan. Siinä on nähtävissä myös historiallisen sosiologian piirteitä. Aineiston tulkinnassa tullaan hyödyntämään ympäristöpsykologiaa (elvyttävät ympäristöt, territoriaalisuus ja henkireikätila), melua koskevia luonnon- ja lääketieteellisiä tutkimustuloksia ja kulttuurintutkimuksen puolelta lähinnä äänimaisematutkimusta. Laajemmin työssä on kyse yksilöllisestä liikkumatilasta, sillä melu uhkaa jokaiselle kuuluvaa oikeutta laadukkaaseen vapaa-aikaan, lepoon ja työstä palautumiseen. Näin ollen tutkimus voidaan nähdä myös osana suomalaisen kansalaisyhteiskunnan historiaa ja osittain myös hyvinvointivaltion nykytilaa.

Ennen siirtymistäni ”melun historian” ja sitä koskevan tutkimuskirjallisuuden esittelyyn lienee paikallaan määritellä tämän tutkimuksen kannalta keskeisiä käsitteitä. Käsitteeseen keinotekoinen äänimaisema olen jo viitannut edellä ja tulen määrittämään sen tarkemmin tämän tutkimuksen kolmannessa luvussa. Se, että en määrittele sitä tässä kohdin muiden käsitteiden yhteydessä, on perusteltua siksi, että ajatusta siirtymisestäämme kohti keinotekoista äänimaisemaa voidaan pitää yhtenä tutkimuksen keskeisenä tuloksena, tai teoreettisena johtopäätelmänä. Siksi käsitteen tarkempi esittely on paikallaan vasta myöhemmin.

Tässä tutkimuksessa usein toistuvan käsitteen äänimaisema (engl. *soundscape*) lanseerasi kanadalainen säveltäjä ja kirjailija R. Murray Schafer 1960-luvulla, joka määritteli sen seuraavasti: ”Äänimaisema on äänellinen ympäristö ja se voi olla mikä tahansa äänellisen ympäristön osa, jota voidaan tutkia.”²⁰ Äänimaisema voi olla myös äänten kenttä, se melun, musiikin, luonnon äänten, ihmisten ja teknologian äänten kokonaisuus, jossa kulloinkin olemme.²¹ Tutkija Barry Truax katsoo, että äänimaisema viittaa siihen, kuinka yksilö tai yhteisö kokonaisuudessaan ymmärtää ääniympäristön. Se ei siis ole pelkkä ääniympäristön synonyymi.²² Tämän tutkimuksen kuudennessa luvussa aineiston tulkinnassa käyttämäni ympäristöpsykologiset käsitteet, kuten elvyttävät ympäristöt, henkireikätila ja territoriaalisuus, olen määrittellyt esittämiäni tulkintojen yhteydessä.

Entä melu? Mitä melu on ja miten tietyistä äänistä tulee melua? Äänimaisematutkijan R. Murray Schaferin mukaan melu voi olla ei-toivottu ääni, ei-musiikillinen ääni, mikä tahansa äänitasoltaan voimakas ääni tai ääni, jolla ei ole merkitys-

20 Schafer 1994 (1977), 274–275; suomennus Järviluoma 2003, 349.

21 Schafer 1992.

22 Truax 2001, esim xii, 11; suomenkielinen käännös Järviluoma 2003, 349.

tä.²³ Historioitsija Peter Bailey on myös jaotellut kolme sosiaalisesti määrittyvää melutyyppiä: melu ilon ilmaisuna (esimerkiksi nauru), sosiaalisesti nolostuttava melu (esimerkiksi pieru) ja pelotteeksi tai häiriöksi tarkoitettu melu.²⁴

Melu on kokijasta ja kulttuurista riippuvainen asia. Meluun liittyvien määrittelyjen avulla voidaan luoda distinktioita eri ryhmien välillä. Luokkayhteiskunnassa alaluokkien tuottama musiikki, ilonpito tai äänet määriteltiin ylempien yhteiskuntaryhmien toimesta herkästi meluksi. Alempien yhteiskuntaryhmien musiikki ja meluisat tavat saatettiin jopa tulkita merkiksi kulttuurisesta alempiarvoisuudesta verrattuna hiljaisen hienostuneesti käyttäytyviin ja vienosta viulunsoitosta nauttiviin ylempiin sosiaaliryhmiin.²⁵ Sosiaalisesta arvostaan tietoinen herrasmies ei voinut osallistua meluisiin töihin vielä 1930-luvun Englannissa – sillä kuten Ralph Waldo Emerson jo aikoinaan kirjoitti – herrasmies ei aiheuta melua.²⁶ Modernissa yhteiskunnassa nuoret ovat usein olleet se ryhmä, jonka tuottamat äänet saavat melun määritelmän. Tällöin äänten todellisella voimakkuudella ei ole merkitystä. Sitä oleellisempaa on, kuka äänen tuottaa ja mihin toimintaan se liittyy.²⁷

Kuten Peter Baileyn melun määritelmästäkin ilmenee, melu voi olla myös ase. Äänten ja musiikin kulttuurihistoriaa tutkineen Jacques Attalin mukaan melu on kaikissa kulttuureissa mielletty aseeksi, herjaukseksi ja vitsaukseksi.²⁸ Jo Vanhassa Testamentissa kovan äänen käytöstä aseena mainitaan useammassa kohtaa: ”Katsso, minä annan sellaisen onnettomuuden kohdata tätä paikkaa, että jokaisen korvat soivat, joka sen kuulee” Myös Jerikon muurien kerrotaan sortuneen äänen voimasta: ”Silloin kansa nosti sotahuudon ja pasuunoihin puhallettiin. Kun kansa kuuli pasuunan äänen, niin se nosti kovan sotahuudon; silloin kukistui muuri siihen paikkaansa.”²⁹ Melun käytöstä psykologisena aseena löytyy esimerkkejä myös toisesta maailmasodasta. Esimerkiksi saksalaisilla käytössä olleeseen Junkers 87 -malliseen syksypommittajaan, joka tunnettiin myös nimellä Stuka, oli liitetty pieni propelli, jonka ainoana tarkoituksena oli koneen syöksyessä tuottaa kovaa ääntä. Juuri pahan äänen vuoksi kone koettiin vastapuolella pelottavaksi aseeksi.³⁰ Melua ja meluksi kulttuurisesti miellettyä musiikkia on käytetty myös kidutuskeinona.³¹ Irakia tällä hetkellä (2006) miehittävän Yhdysvaltain armeijan tiedetään soittaneen vuonna 2003 irakilaisille pidätetyille kovaäänistä heavy-musiikkia, muun muassa Metallica-yhtyeen kappaleita ja lasten tv-sarjojen musiikkia. Kovalla soitettu musiikki estää nukkumasta, ja kyseinen musiikki sisältää elementtejä, jotka vangit kokevat kulttuurisesti loukkaavina.³²

Melu liitetään länsimaisessa kulttuurissa myös voimaan ja tehokkuuteen. Tätä kuvaava esimerkki löytyy 1700-luvun lopun varhaisteollisesta Englannista. James

23 Schafer 1994 (1977), 182

24 Bailey 1996, 51–53.

25 Schafer 1994 (1977); Bijsterveld 2001; Baily 1996; Gay 1996 11–35; Smith 2001, esim. 249.

26 Agar 2002, 202.

27 Järviluoma 1996; Tagg 1992; Jokinen 2001.

28 Attali 2002 (1977), 27.

29 Jeremia 19:3.; Joosua 6:20.

30 Ampuja 2007, 319–321; Watson 1980, 153.

31 Bailey 1996, 52; Ampuja 2007, 317–319.

32 Irakin kidutukset BBC:n verkkosivut 2003; Irakin kidutukset The Guardian-lehden verkkosivut 2003; Ampuja 2007, 317–319.

Watt, joka ansioitui höyrykoneen kehittämisessä (entistä toimivammaksi), aikoi saman tien myös vaimentaa sen helvetillistä ääntä. Englantilaiset tehtailijat halusivat kuitenkin jättää koneen äänen ennalleen, sillä heille ja ennen kaikkea yleisölle koneen mahtava pauhu oli korvinkuultava todistus sen voimasta.³³ Vastaavia esimerkkejä löytyy 1900-luvultakin. Tehtaiden ”terässinfonia” ja modernisoituvien kaupunkien humina kuulosti monien 1900-luvun alkupuolella eläneiden kirjailijoiden korvissa miellyttävältä. Heille melu oli paitsi voiman ja tehokkuuden, myös edistyksen symboli. Hiljainen kaupunki miellettiin takapajuiseksi.³⁴ Olavi Paavolaisen runossa *Terässinfonia* (vuodelta 1932) kysytään muun muassa näin:

Veli, sisar –
salotölliien hankien uuvuttamaan
kuuletko jättiläiskaupungin sähköisen laulun,
kaarilamppujen suhinan betonihalleista?

Veli, sisar –
tehdassaleissa, melusta turtunein korvin,
kuuletko aarniometsistä huilujen voihkeen,
ukulelet rantojen palmustoista?

[...]

Veli, sisar –
kaivosaukkojen mustaan helvetinkuuluun
kuuletko Atlantin-höyryjen lähtöhuudot,
autotorvien mylvinnän leveiltä viertoteiltä?
[...]
Kaiken näet ja kuulet, kaiken tiedät ja tunnet,
ajatustesi huimaa lentoa estä ei mikään;
laskenut olet kiertotähdet ja unelmissasi nostat
lentokoneen Marsin kenttien ylle.

Olavi Paavolainen, otteita runosta Terässinfonia.
(Lähde: Suomen runotar I, 1990, 493–494.)

Kirjailija Toivo Tarvas kirjoitti romaanissaan *Eri tasoilta* vuonna 1916 Helsingistä ja sen sykkeestä varsin ylistävään sävyyn:

Kenellä oli tarkka korva, hän kuuli paljon enemmän kuin vain tuon niin sanotun ”kaupungin hermostuttavan melun”. Hän kuuli sen katujen huumaavassa pauhussa koko ihmiselämän voimakkaan sykkinnän, hän näki sen pitkissä, toreiksi avautuvissa kaduissa järjellisen ajatuksen suoran, voitokkaan kulun [...]sen huimaavaa vauhtia eteenpäin kiitävissä autoissa ja raitio-

33 Mumford 1949, 158.

34 Ks. esim. Liuttu 1963; Bijsterveld 2001, 51; Toyka-Seid 2002; Smith 2001, esim. 245. Melusta edistyksen äänenä esiintyi jo melko varhain eriäviäkin mielipiteitä. Yhdysvalloissa se koettiin myös merkinä sivilisaation taantumisesta. Tämä ei silti estänyt uskomasta, että tekniikan kehityksessä melu tultaisiin eliminoidaan ja entisaikojä tultaisiin tulevaisuudessa muistelemään meluina aikoina. Smilor 1977.

vaunuissa hän näki keksintöjen voittokulun ensiviestit ja sen monisäikeisessä johtolankaverkossa hän kuuli ihmisjärjen ja työn yhä kauniimpaan vireeseen sointuvan jättiläissoiton.³⁵

Tämä melua positiivisena elävän kaupungin merkinä ja edistyksen symbolina pitävä kulttuurinen arvoasetelma tuntuu elävän edelleen, kuten pyrin tässä tutkimuksessa esittämään, vaikka melusta puhutaankin yhä useammin myös negatiivisessa valossa.

Nykyaikana, melua ympäristöongelmana käsittelevissä tutkimuksissa melu määritellään ei-toivotuksi ääneksi, jonka ihminen kokee epämiellyttäväksi tai häiritseväksi tai joka on muulla tavoin on hänen hyvinvoinnilleen haitallista. Melu voidaan myös määritellä yksilön ja ympäristön kannalta epämiellekkääksi ja häiritseväksi ääneksi, joka rasittaa tai vahingoittaa elimistöä fyysisesti tai psyykkisesti.³⁶ Melun ympäristöongelmaksi määrittävissä tutkimuksissa melun pääasiallisiksi lähteiksi nimetään erilaiset liikennevälineet ja tuotantoon tai rakentamiseen käytettävät raskaat koneet. Myös ihmiset, eläimet, sade ja tuuli voivat aiheuttaa melua.³⁷

Edellä olen esittänyt joitakin melun määritelmiä. Se, mitä käsitän meluksi tässä tutkimuksessa on asia, jota en katso voivani määritellä näin ”ylhäältäpäin” tai etukäteen. Tässä kohdassa annan tutkimusaineistolle ja sen kautta ”puhuville” kaupunkilaisille määrittelyvallan: käsittelen meluna sellaisia ääniä, jotka he ovat määrittäneet kulloinkin meluksi ja jota nykyisin termein voidaan kutsua muun muassa ympäristömeluksi. Pyrin kuitenkin tietoisesti välttämään anakronistisia tulkintoja.

Entä hiljaisuus, tuo melun ikuinen kääntöpuoli, millaisia määritelmiä ja merkityksiä siihen sisältyy? Hiljaisuuden (ja yksinäisyyden) merkityksestä kontemplation ja ylipäänsä syvällisen ajattelun ennakkoehtona on kirjoitettu läpi ihmiskunnan historian. Sitä korostetaan useissa uskonnollisissa teksteissä ja maallisestakin filosofiasta löytyy ajattelijoita, jotka tunnustavat hiljaisuuden arvon. Saksalainen filosofi Arthur Schopenhauer häiriintyi melusta ja vihasi erityisesti kadulta kuuluvaa äkillistä ruoskan iskun ääntä, joka ”halvauttaa aivot, repii mietteen säikeet rikki ja murhaa ajatuksen”.³⁸ Hiljaisuuden merkitystä kultivaatiolle on korostettu jopa siinä määrin, että kulttuurin kyvyn sietää melua on katsottu korreloivan suoraan sen sivistystason kanssa. Itävaltalaisen etnologin Michael Haberlandin mukaan meluisa kulttuuri on barbaarinen ja hiljaisuutta vaaliva taas ylemmän sivistyksen kehto.³⁹ Hienovaraisemmin ajatuksen hiljaa olemisen ja ajattelun yhteydestä ilmaisi suomalaiseseen nousevaan sivistyneistöön ja Tulenkantajiin kuulunut kirjailija Katri Vala, joka kritisoi omaan ajatteluun kykenemätöntä 1930-luvun ”suggeroimalla kasvatettua” nuorisoa käyttäen esimerkkinä omaa naapuriaan:

Oven erottamana minusta asuu nuori mies, reipas, notkea. Hänen päiväjärjestyksenä on seuraava: ylös vihellellin, työ, ateriat, tennistä, biljardia, urheilua, sanomalehdistä urheilua ja suojeluskunta uutiset, kirjallisuudesta seikkailuromaanit. Milloin hän sattuu olemaan yk-

35 Tarvas 1916, 80.

36 Lahti 2003, 10; Jauhiainen et al 1997, 7.

37 Esim. Vuori et al 1984, 8; Liikonen – Björk 1997, 8.

38 Lainaus Bijsterveld 2001, 45 (alkuteos ks. viite 38), suom. allekirjoittanut; myös Schafer 1994 (1977), 62

39 Bijsterveld 2001, 45, joka viittaa Haberlandt 1900, 177–183.

sin ja ilman mitään tekemistä, niin gramofoni soimaan ja varmemmaksi takeeksi ajattelua vastaan vihellystä.⁴⁰

Hiljaisuudella tarkoitetaan edellä mainittujen asioiden lisäksi taukoja puheen keskellä, organisaatioiden tai tiettyjen ihmisryhmien, kuten naisten hallussa olevaa hiljaista tietoa. Hiljaisuuden kokeminen joko positiivisena, neutraalina tai negatiivisena riippuu siitä, missä hiljaisuus kohdataan ja kuinka se vastaa odotuksiamme. Sille, joka etsiytyy erämaahan kokemaan luonnon rauhaa hiljaisuus näyttäytyy erilaisena kuin metsään eksyneelle. Kaupungin hiljaiset kadut saatetaan kokea pelottavina, rauhoittavina tai masentavina kokijasta riippuen. Hiljaisuus merkitsee kulttuurissamme myös pysähtyneisyyttä, jopa kuolemaa.⁴¹

MELUN LYHYT HISTORIA JA AIKAISEMPI TUTKIMUS

Meluksi määriteltyä ääntä on epäilemättä esiintynyt ihmisyyhteisöissä aina. Kaupunkien kasvaessa ja sitä myöten yhä suurempien ihmismäärien ahtautuessa pienelle maa-alueelle melu on saatettu kokea ongelmaksi hyvinkin varhain ihmiskunnan historiassa.⁴² Sumerilaisen myytin mukaan vedenpaisumus tuli ihmisille rangaistukseksi siitä, että he jatkuvasti lisääntyessään ja perustaessaan kaupunkeja aiheuttivat jumalia, erityisesti myrskyn jumala Enliliä häiritsevää melua.⁴³ Myös ”ikuisessa kaupungissa” Roomassa kärsittiin melusta, jota aiheutti erityisesti jatkuva liikennevirta. Meluhaitan vuoksi Julius Ceasar kielsi rattailta kulkevien ajoneuvojen käytön kaupungissa auringon nousun ja kaksi tuntia ennen auringon laskua välisenä aikana. *Lex Iulia Municipalis* johti kaupungin tavaraliikenteen siirtymiseen yöaikaan, mikä taas häiritsi ohutseinäisissä taloissa ikkunat auki nukkuvien roomalaisen unta ja johti lukuisiin valituksiin.⁴⁴

Vaikka Roomassakin kärsittiin liikennemelun lisäksi myös teollisuuden, rakentamisen ja kaupankäynnin aiheuttamasta melusta,⁴⁵ on teollinen vallankumous mitä ilmeisemmin ollut se käännekohta ihmiskunnan historiassa, jolloin meluksi koetut äänet alkoivat suuremmassa mittakaavassa hallita yhä useampien ihmisten arkipäivän ääniympäristöä. Tekniikkaan kriittisesti suhtautuneen yhdysvaltalaisfilosofi Lewis Mumfordin mielestä 1900-luvun vaihteen teollisuuskaupungit olivat niin meluisa, ”etteivät koskaan aikaisemmin historian kulussa sellaiset valtavat ih-

40 Vala 1981, 34; vrt. myös Jon Agar, joka siteeraa Britannian tuolloisen terveysministerin Walter Elliotin lausahdusta hänen vieraillessaan Manchesterissa vuonna 1939: ”Toisinaan mietin, millainen meitä seuraava sukupolvi tulee olemaan. En koskaan näe heidän olevan onnellisia – en miesten enkä naisten – ilman melua. Jos he eivät pysty itse tuottamaan melua, he vuokraavat koneen tuottamaan sitä heidän puolestaan. He soittavat gramofonia, eivät siksi, että heidän mielestään sitä olisi hauska kuunnella, vaan siksi, että he eivät pidä hiljaisuudesta.” Agar 2002, 211. Agar käyttää lähteenään *Quiet* -lehteä, huhtikuu 1939, 5.

41 Koivunen 1997; Rauhala 1998, 181–188.

42 Esim. Thompson 2002, 115–116.

43 Jacobsen 1976, 114.

44 Hughes 1994, 149, 156–157.

45 Hughes 1994, 157.

misjoukot ole eläneet niin häikäilemättömästi tarvellyssä ympäristössä.” Tätä elinympäristöä Mumford piti pahempana kuin missä ”itämaiden kaleeriorjat, Ateenan hopeakaivosten vangit ja Rooman alaisten saarien poljettu proletariaatti” joutui konsanaan elämänsä viettämään. Erityisesti hän hämmästeli sitä, että tätä elämänmuotoa pidettiin normaalina ja väistämättömänä.⁴⁶

Melu ei ollut kuitenkaan aivan kaikkien mielestä 1990-luvun alussakaan kaupunkiin väistämättä kuuluva asia. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä monissa Euroopan maissa ja Yhdysvalloissa perustettiin melun vähentämiseen tähtääviä kampanjoita. Näitä ”*Noise Abatement Campaigns*” -nimellä kutsuttuja ilmiöitä on historian tutkimuksen saralla tutkittu etenkin viime vuosina melko paljon. Yhdysvaltalaisia ”*Anti-Noise*” -kampanjoita ovat selvitelleet Raymond W. Smilor ja Emily Thompson. Smilorin kahta artikkelia *Cacophony at 34th and 6th. The Noise Problem in America, 1900–1930* ja *Towards an Environmental Perspective: The Anti-Noise Campaign, 1893–1932* voitaneen pitää melua koskevinä, kansainvälisinä pioneeritutkimuksina.⁴⁷ Artikkeleissaan *Cacophony at 34th and 6th* Smilor luotaa kiinnostavasti melunvastustamisliikkeiden tekemiä huomioita siitä, että melusta valittamisen kynnyistä nosti valittajien haluttomuus leimautua edistyksen vastustajiksi. Melusta protestoimista ei myöskään voinut perustella taloudellisesti, sillä meluvalittajan oli vaikea ellei mahdoton todistaa, että hän menetti enemmän rahaa melulle altistumisen seurauksena mitä joku toinen tienasi melun tuottamiseen liittyvällä toiminnallaan. Smilor päätyy kuitenkin johtopäätökseen, että 1900-luvun alkupuolen melunvastustamiskampanjat saivat varsin laajaa kannatusta kolmesta syystä: ne antoivat ihmisille väylän ilmaista koneellistumisen ja teknistymisen synnyttämää ahdistusta, testata mahdollisuuksiaan fyysisen ympäristönsä kontrolloimisessa ja vähensi ihmisten huolta sen suhteen, miten tulla toimeen uudessa ympäristössä.⁴⁸ Toisessa melua koskevassa artikkelissaan *The Anti-Noise Campaign, 1893–1932* Smilor tekee huomiota muun muassa siitä, kuinka eri luokkiin kuuluvilla oli erilaiset mahdollisuudet vältellä melua: vähävaraisimmat työläiset joutuivat kärsimään melusta eniten. Smilor päättää artikkelinsa johtopäätökseen, että innostus melun vastustamiseen laantui 1900-luvun alkupuolella havaintoon, että meluongelmaan ei ollut löydettävissä yksikertaista ratkaisua. Melunvastustamiskampanjoista opittiin, että melun vaimentamiseksi tarvittiin lakien ja uuden teknologian lisäksi myös uusi ajattelutapa ja uudet arvot. Huomattiin, että melulle altistumisen hinta ei ihmisten mielestä ollut tuolloin vielä niin suuri, että melun vaimentamiseksi oltaisiin oltu valmiita muuttamaan elintapoja tai tekemään taloudellisia uhrauksia.⁴⁹ Lähteenään Smilor on käyttänyt muun muassa lehtikirjoituksia, viranomaisten raportteja ja aikalaiskirjallisuutta.

Emily Thompsonin vuonna 2002 ilmestynyt tutkimus *The Soundscape of Modernity. Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America, 1900–1933* käsittelee melun vastaisen kampanjoinnin lisäksi laajasti sisätilojen, kuten konserttisalien suunnittelua akustiikan näkökulmasta, kuuntelukulttuuria ja myös me-

46 Mumford 1949, 159.

47 Smilor 1977; 1980.

48 Smilor 1977.

49 Smilor 1980.

luntorjuntatoimia Yhdysvalloissa vuosina 1900–1933. Hän sijoittaa tutkimuksensa teknologian historian tutkimuskenttään. Hänen tutkimuksensa keskiössä ovat ääntä tuottavat ja tallentavat laitteet ja akustiikkasuunnittelijoiden ja -insinöörien merkitys äänen tuottamisessa ja sitä kautta modernin kuuntelukulttuurin kehittymisessä. Thompson ilmoittaa tutkimuksensa yhdeksi tavoitteeksi saada arkkitehtuurin historiaa tutkineet katselun ohella myös kuuntelemaan menneisyyden rakennuksia. Thompsonille melu on osin sivuteema, jota hän käsittelee lähinnä tutkimuksensa neljännessä luvussa. Hän esittelee säädöksiä ja lakeja, joilla melua pyrittiin torjumaan sekä antaa kiinnostavia esimerkkejä ja kuvauksia tuon ajan meluvalituksista, jotka koskivat muun muassa autojen äänitorvia, kaupustelijoiden huutoja, musiikkia ja monia muita kaupungissa ”tarpeettomiksi” koettuja ääniä. Tutkimusaineistona Thompson on käyttänyt muun muassa lehdistöaineistoja, monenlaista arkistoaineistoa, kuten kirjeitä, yksityishenkilöiden arkistoaineistoja ja viranomaisten arkistoja. Varsinaista teoreettista viitekehystä tutkimuksesta ei hahmotu.⁵⁰

Britanniassa syntyneistä melukampanjoista tai -keskusteluista ovat julkaisseet artikkeleita Karin Bijsterveld, Peter Bailey ja Jon Agar, joskin kaikissa näissä tutkimuksissa pohditaan laajemminkin muun muassa melun kulttuurihistoriaa, siihen liitettyjä arvostuksia ja tekniikan osuutta melun lisääntymiseen erityisesti kaupungeissa.⁵¹ Bijsterveld on lisäksi tutkinut muun muassa kuulonsuojauksen yleistymisen kohtaamia asenteita tehdastyöläisten parissa Alankomaissa.⁵² Artikkelissaan *The Diabolical Symphony of the Mechanical Age: Technology and Symbolism of Sound in European and North American Noise Abatement Campaigns, 1900–40* Bijsterveld käsittelee lyhyesti Yhdysvalloissa ja Euroopan eri maissa, kuten Saksassa, Itävallassa, Hollannissa ja Ranskassa sekä Alankomaissa 1900-luvun alussa virinneitä melun vastaisia kampanjoita. Bijsterveld kiinnittää huomionsa ääneen ja meluun liitettyihin merkityksiin muun muassa tehokkuuden, maskuliinisuuden, edistyksen ja dynaamisuuden symbolina. Toisaalta melunvastaiseen kampanjointiin osallistuvien ihmisten mielissä melu yhdistyi pikemminkin epäjärjestykseen, rumuuteen ja primitiivisyyteen. Bijsterveld näkee, että meluun liitetyt arvot vaikuttivat ratkaisevasti meluntorjuntakeinojen valintaan, joksi nostettiin yhteisen meluetiketin opettaminen kaikille kaupunkilaisille. Melun vaimentaminen joutui kuitenkin vastatuuleen ja se leimautui ”feminiiniseksi” toiminnaksi, joka nähtiin negatiivisena vastakohtana maskuliiniseksi koetulle melun tuottamiselle.⁵³ Artikkelissaan *The City of Din. Decibels, Noise, and Neighbours in the Netherlands, 1910–1980* Bijsterveld tutkii desibelimitauksiin liittyvien ohjearvojen soveltamisen kohtaamia ongelmia naapurimeluun liittyvien konfliktien ratkaisemisessa ja säätelyssä. Desibelimitaukset koettiin jopa naurettaviksi keinoksi asettaa rajoituksia esimerkiksi musiikin kuuntelulle, jonka koettiin olevan tärkeä ja oleellinen osa yksityistä vapaa-ajan viettoa.⁵⁴

Peter Baileyn artikkeli *Breaking the Sound Barrier: A Historian Listens to Noise* tekee kiinnostavia havaintoja meluun liittyvistä kulttuurisista merkityksistä ja

50 Thompson 2002.

51 Bijsterveld 2001, Bailey 1996; Agar 2002.

52 Bijsterveld 2006.

53 Bijsterveld 2001.

54 Bijsterveld 2003.

myös käytöstapojen suhteesta meluun ja hiljaisuuteen (joihin viitataan myöhemmin tässä tutkimuksessa). Baileyn mukaan viktoriaanisessa Englannissa lapset ”tuli nähdä mutta ei kuulla” ja 1890-luvulla jalankulkijat protestoivat polkupyörää vastaan, koska hiljainen ajoneuvo ei antanut äänellistä varoitusta lähestymisestään.⁵⁵ Saksalainen historioitsija Michael Toyka-Seid on tutkinut meluongelman historiaa Saksassa 1900-luvulla. Hän on kartoittanut 1990-luvun alussa toimineiden melun vastustamiseen keskittyneiden yhdistysten toimia sekä tarkastellut meluun liittyviä kulttuurisia merkityksiä muun muassa 1800-luvun lopun asiakirjoissa ja 1900-luvun sotien välisenä aikana sekä toisen maailmansodan aikana.⁵⁶ Mainituissa artikkeleissa on käytetty aineistoina lehtiartikkeleita, viranomaisten tuottamia raportteja ja aikalais- että kaunokirjallisuutta ja niin edelleen, joskaan artikkelimuoto ei välttämättä anna mahdollisuutta lähdeaineistojen kokonaisvaltaiseen esittelyyn. Äänen ja melun ympäristöhistoriallisen, lähinnä Yhdysvaltalaisen tutkimuksen tutkimushistoriaa, taustaa ja tavoitteita käsittelee kokoavasti Peter A. Coates artikkelissaan *The Strange Stillness of the Past: Toward an Environmental History of Sound and Noise*. Käytyään lyhyesti läpi useita alan tutkimuksia hän päätyy peräänkuuluttamaan meluongelman ja äänen historiallista tutkimusta, joka keskittyisi etenkin toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan ja sijoittaisi meluongelman muiden ympäristöongelmien yhteyteen.⁵⁷

Muita, tulkintani mukaan varsinaisesti historian tutkimuksen piiriin luettavia, nimenomaan melua koskevia tutkimuksia ovat Ruth Schwartz Cowanin teknologian historian alaan liittyvä artikkeli sähkökäyttöisen jääkaapin yleistymisen vaikutuksesta keittiöiden ja kotien ääniympäristöön. Lisäksi on mainittava ympäristöhistorioitsija Carolyn Merchantin pienimuotoinen pohdinta melun aiheuttamasta kiusasta urbaanissa ympäristössä.⁵⁸ Meluun, kuuntelu- ja tapakulttuuriin liittyvänä historiallisena tutkimuksena voi pitää Peter Gayn lyhyttä lukua teoksessa *The Naked Heart*, jossa hän käsittelee musiikin kuuntelun ja erityisesti konsertteihin liittyvän kuuntelu- ja tapakulttuurin muutosta 1700- ja 1800-luvuilla.⁵⁹

Jako historiallisten melua ja hiljaisuutta koskevien tutkimusten ja leimallisemmin kulttuurintutkimuksen ja musiikintutkimuksen piiriin kuuluvien äänimaisematutkimusten kesken on hyvin liukuva ja tulkinnanvarainen. Yleisenä piirteenä voi kuitenkin viimeksi mainituissa nähdä sen, että melua ei käsitellä äänimaisematutkimuksessa lähtökohtaisesti negatiivisena asiana eikä etenkin (ympäristö)ongelmana, vaan pikemminkin yhtenä melko neutraalina ja kulttuurisesti varioivana äänimaiseman piirteenä. Silti R. Murray Schaferin äänimaisematutkimuksen klassikotutkimusta *The Tuning of the World* voi myös pitää historiallisena tutkimuksena. Tutkimuksessaan Schafer käy kattavasti läpi äänimaiseman muuttumisen teollisen vallankumouksen myötä ja kirjaa lukemattomia esimerkkejä ääneen ja meluun liittyvistä määritelmistä ja arvoasetelmista historian eri aika-

55 Bailey 1996.

56 Toyka-Seid 2005, 215–229 (valmistelelee melua käsittelevää historiallista tutkimusta); Toyka-Seid 2002.

57 Coates 2005.

58 Cowan 1985; Merchant 1993, 416–417; myös Schwartz 2004.

59 Gay 1996, 11–35.

kausina.⁶⁰ Menneisyyden äänimaisemaa koskeva tutkimus on myös Bruce R. Smitthin *The Acoustic World of Early Modern England*, jossa hän pohtii Shakespearin aikaisen Britannian äänimaisemaa muun muassa teattereissa, linnoissa ja kadulla keskittyen paljolti kielen ja musiikin esittämisen sävyihin.⁶¹ Kiinnostava menneisyyden äänimaisemaan suuntautunut tutkimus on Mark M. Smithin teos *Listening to Nineteenth-Century America*, jossa hän luotaa äänen merkitystenannon kautta Yhdysvaltain kahtiajakoa esimoderniin, orjatyövoimaa käyttävään hiljaiseen etelään ja teollistuvaan, moderniin ja eteenpäin katsovaan meluisaan pohjoiseen.⁶² Äänen merkitystä 1800-luvun ranskalaisella maaseudulla käsittelee Alain Corbinin teos *Village Bells*.⁶³ Auditiiivista kulttuurintutkimusta, joissa on mukana myös historiallista näkökulmaa hyödyntäviä artikkeleita, edustavat kokoomateokset *The Auditory Culture Reader*, *Hearing Cultures* ja *Hearing History*.⁶⁴ Näissä teoksissa lyhennelminä julkaistuihin artikkeleihin, jotka ovat relevantteja tämän tutkimuksen kannalta, olen viitannut jo edellä.

Edellisiä tutkimuksia voimakkaammin nimenomaan musiikintutkimuksen näkökulmasta melun ja äänen kulttuurihistoriaa ovat selvitelleet Jacques Attali ja Barry Truax, joista Truax on kiinnostunut erityisesti digitaalisen teknologian merkityksestä äänen kuuntelukulttuuriin ja kulutustottumuksiin.⁶⁵ Äänentoistolaitteiden kehitystä ja merkitystä modernissa kulttuurissa on tutkinut Jonathan Sterne, joka teoksessaan *The Audible Past* pohtii muun muassa radion ja äänityslaitteiden merkitystä informaatioyhteiskunnan synnylle ja uuden keskiluokan nousulle.⁶⁶

Kotimaisesta äänimaisematutkimuksesta mainittakoon äänimaisematutkija Helmi Järviluoma, joka on tutkinut muun muassa nuorten roolia äänimaisemoina ja toimittanut useita äänimaisematutkimukseen liittyviä artikkelikokoelmia.⁶⁷ Kiinnostava hanke on myös *Sata suomalaista äänimaisemaa* -projekti, jossa kerättiin suomalaisten äänimuistoja ja miellyttäviksi kokemia äänimaisemia.⁶⁸ Vallan ja melun suhdetta ja tilan äänellistä haltuunottoa ovat pohtineet muun muassa Vesa Kurkela, Ola Stockfelt ja Philip Tagg.⁶⁹ Järviluoman, Kurkelan, Stockfeltin ja Taggin sekä moniin muihin äänimaisematutkimuksen piiriin lukeutuviin artikkeleihin olen viitannut tarkemmin tässä tutkimuksessa kulloinkin relevantissa kohdassa.

Kaarina Kilpiö käsittelee historian alaan kuuluvassa väitöskirjassaan mainosten musiikkia ja äänimaisemia.⁷⁰ Äänimaisematutkija Heikki Uimonen tarkastelee väitöskirjassaan ääniympäristön historiallisia ja kulttuurisia muutoksia skotlantilaisessa Dollarin kylässä ja kanadansuomalaisten Brittiläisessä Kolumbiassa sijaitsevassa Sointulan siirtokunnassa. Tutkimuksessaan hän pohtii muun muassa sitä, kuinka sähköakustiset innovaatiot ovat muokanneet ympäristöä ja vaikuttaneet

60 Schafer 1994 (1977).

61 Smith 1999.

62 Smith 2001.

63 Corbin 1998.

64 Bull – Back 2003; Erlmann 2005; Smith 2004.

65 Truax 2001; Attali 2002 (1977).

66 Sterne 2003.

67 Järviluoma 1994; 1995; 1996; Schafer – Järviluoma 1998; Järviluoma – Wagstaff 2002.

68 Järviluoma et al 2006.

69 Kurkela 1991; Stockfelt 1994; Tagg 1992.

70 Kilpiö 2005.

kuuntelukulttuuriin.⁷¹ Ensimmäinen ja tähän saakka ainoa suomalaisen äänimaiseman historiaa käsittelevä artikkelikokoelma *Kuultava menneisyys – suomalais-ta äänimaiseman historiaa* sisältää joukon artikkeleita, joissa tarkastellaan useita äänimaisemaan ja sen historiaan sekä muuttumiseen liittyviä teemoja. Näitä ovat muun muassa taustamusiikin soitto, ääniin liittyvät muistot ja nostalgia sekä rautakautisen äänimaiseman eri piirteet ja äänten käyttö eri vuodenaikoihin liittyvissä riiteissä.⁷²

Melun kääntöpuolesta eli hiljaisuudesta ja sen eri merkityksistä ovat kirjoittaneet muun muassa Ursula Franklin ja Peter Englund. Franklin yhdistää kiinnostavasti ympäristötutkimuksessa käytetyn käsitteen *tragedy of the commons* hiljaisuuden privatisoitumiseen, jonka seurauksena hiljaisuus ja sen sisältämä potentiaali suunnittelemtomien ajatusten ja tapahtumien syntymiselle, on muuttunut uhanalaiseksi. Näin on käynyt siksi, että kaikkien yhteiseksi mutta ei-kenenkään omaksi perinteisesti käsitetty hiljaisuus on asia, joka voidaan nykyään eliminoida elinympäristöstämme yksityisiin ja yhä useammin kaupallisiin tarkoituksiin keneltäkään lupaa kysymättä.⁷³

Yllä esittämäni meluun (ja myös hiljaisuuteen) liittyvien tutkimusten luettelo ei ole suinkaan täydellinen. Etenkin äänimaisematutkimuksen piirissä on julkaistu useita artikkeleita, joihin en ole tässä yhteydessä viitannut. Tähän olen pyrkinyt kokoamaan oman tutkimukseni kannalta oleellimmat, tiedossani olevat julkaisut. Niihin sekä muihin tässä mainitsemattomiin tutkimuksiin, joissa melua on useimmiten käsitelty lyhyesti muiden aiheiden ”sivutuotteena”, tulen viittaamaan tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin kulloinkin relevanteissa kohdissa. On todettava, että melua koskeva historiallinen tutkimus oli melko vähäistä aloittaessani tämän tutkimuksen teon ja se on paljolti keskittynyt 1900-luvun alkuvuosikymmeniin tai sitä varhaisempiin aikoihin. Tilanne on kuitenkin jossain määrin muuttunut aivan viime aikoina, josta todisteena käyvät vastikään julkaistut useat kokoomateokset ja niin sanotut *readerit*, joihin olen viitannut edellä. Silti on todettava, että nimenomaan melua koskevaa, leimallisesti ympäristöhistoriallista ja etenkin yhteiskunnallista ympäristötutkimusta, on julkaistu hyvin vähän. Suomea koskien tätä tutkimusta voitaneen luonnehtia pioneiritutkimukseksi ainakin historian alalta.

Aihetta koskevien tutkimusten ja mainittujen *readereiden* sisällön perusteella näyttää siltä, että ääntä koskeva tutkimus on melko voimakkaasti painottunut musiikin tutkimiseen ja äänen kulttuurisiin merkityksiin ja eroihin eri kulttuureissa. Paljon on julkaistu lisäksi tutkimusta, joka liittyy äänentuottamis- ja tallentamisteknologian kehitykseen ja sen merkitykseen musiikin muuttumiselle niin kuuntelukokemuksena kuin käyttöympäristöjen laajentumisen kannalta. Tutkimukset, joissa on kartoitettu tilan kuunteluun ja akustiikkaan liittyvien teknologioiden kehityksen merkitystä kuuntelukulttuurin muuttumiselle edustavat ehkä nousevaa suuntausta, josta Thompsonin tutkimusta voitaneen pitää yhtenä pioneiritutkimuksena ainakin historian alalta. Tämän tutkimuksen viimeistelyvaiheessa

71 Uimonen 2005.

72 Ampuja – Kilpiö 2005.

73 Franklin 2000; Englund 2004; hiljaisuuden kaupallistumisesta esim. Vikman 2003; myös Siltala 2002, 10.

julkaistiin Barry Blesserin ja Linda-Ruth Salterin teos *Spaces Speak, Are you listening?*, jossa luodetaan sitä, miten tilan muodot, rakenteet ja materiaalit vaikuttavat kuuntelukokemukseen. Tutkimuksessa pohditaan myös sitä, miten ihminen aistii kuuloaistillaan tilan ja kuinka oikealla suunnittelulla voidaan lisätä hyvinvointiamme erilaisissa tiloissa.⁷⁴ Myös antropologin puolella on ollut nähtävissä lisääntyvää kiinnostusta äänen ja melun tutkimiseen.⁷⁵

Mihin tämä tutkimus sijoittuu alan tutkimuskentässä? Koska tämä tutkimus kuuluu historian alaan, tuntuu vertailu muihin historiallisiin tutkimuksiin luontevimmalta. Oma tutkimukseni sijoittuu monin tavoin samaan joukkoon etenkin Raymond W. Smilorin, Karin Bijsterveldin ja Emily Thompsonin julkaisemien artikkeleiden ja tutkimusten joukkoon. Myös tässä tutkimuksessa tarkastellaan melun lisääntymisen synnyttämää kansalaisaktivismia ja pohditaan kaupungistumisen ja teknologian merkitystä meluongelman synnylle sekä tarkastellaan meluun liitettyjä merkityksiä. Tosin ajallisesti tämä tutkimus sijoittuu mainittuja tutkimuksia myöhäisempään aikaan. Yhteistä mainittujen historiallisten tutkimusten kanssa on niin ikään modernin teknologian kaksijakoinen rooli sekä melun tuottajana että sen torjujana sekä lainsäädännön ja muiden melun tuottamiseen liittyvien säädösten kehityskaaren hahmottaminen. Eroiksi tämän ja aikaisempien tutkimusten välillä voidaan mainita muun muassa pyrkimys kehittää meluongelmaan liittyvää, yksittäistapausta laajempaa teoreettista mallia äänimaiseman muuttumisesta modernissa tai myöhäismodernissa yhteiskunnassa. Uuttaa alan tutkimukseen nähdäkseni tuo niin ikään melukysymyksen politisoitumisen tutkiminen, kaupunkilaisten äänimaisemaa koskeneiden odotusten kartoittaminen ja pyrkimys hahmottaa laajemmin niitä argumentteja, joilla meluun sopeutumista osana urbaania elämää on edellytetty. Tätä tutkimusta voidaan pitää myös varsin monitieteisenä ja etenkin ympäristöpsykologisten käsitteiden hyödyntämiseen aineiston tulkinnassa en ole aikaisemmassa aiheeseen liittyvässä historiallisessa tutkimuksessa törmännyt. Voidaan myös ajatella, että tämä tutkimus vastaa omalla tavallaan Peter A. Coatesin vuonna 2005 heittämiin haasteeseen, että historian tutkijoiden tulisi paitsi tutkia myös vuoden 1945 jälkeistä aikaa mutta myös tarkastella meluongelmaa muiden ympäristöongelmien yhteydessä ja selvittää niiden keskinäistä tärkeysjärjestystä yhteiskunnassa.⁷⁶ Se, kuinka paljon uutta tuova tutkimus tämä työ lopulta on, jää viime kädessä lukijoiden arvioitavaksi.

TUTKIMUKSEN RAKENNE

Pyrin tutkimuksessani selvittämään sitä, millä tavoin ja milloin äänimaisema muuttui maamme suurimmassa kaupungissa siten, että melusta alkoi tulla yhä hallitsevampi osa kaupunkilaisten arkipäivää. Keskiössä ovat ihmisten käsitykset äänimaisemasta ja se, mikä sai ihmiset huomaamaan sen muuttumisen ja miksi muutokseen kiinnitettiin huomiota juuri silloin. Tämän muutoksen havainnoimi-

74 Blesser – Salter 2007.

75 Vrt. Esim. Erlmann 2005.

76 Coates 2005, 5.

seksi lähdän liikkeelle jo 1920-luvulta, johon peilaamalla on mielestäni helpompi havaita sodan jälkeisessä äänimaisemassa tapahtuneet muutokset. Sotaa edeltävään aikaan keskittyvä katsaus on ikään kuin esipuhe ennen siirtymistä varsinaiseen tutkimusajanjaksoon, ja siksi en pyri esittämään kattavaa kuvausta 1900-luvun alkuvuosikymmenien äänimaisemasta. Ensimmäisessä luvussa keskityn paljolti tilastoihin, joiden avulla pyrin selventämään sitä, millaisesta kaupungista tutkimuksessa on kyse ja mitä väestöä ja autoja koskevat tilastot voivat kertoa kaupungin äänimaisemasta. Tutkimuksen toisessa luvussa keskityn käsittelemään melua koskevia ongelmanmäärittelykamppailuja ja pohdin melukysymyksen politisoitumista. Kolmannessa luvussa keskityn keinotekoinen äänimaisema -käsitteen esittelyyn, ja neljännessä luvussa käsitelen helsinkiläisten kotien äänimaisemaa ja siihen liittyneitä odotuksia. Tutkimuksen viidennessä luvussa tarkastelen melun siedon kulttuurista käsittelyä eli niitä tapoja ja argumentteja, joihin vedoten kaupunkilaisia on kehoitettu tai jopa vaadittu näkemään melu normaalina kaupunkielämään kuuluvana asiana. Kuudennessa luvussa käsitelen sitä, millä tavoin kaupunkilaiset arvioivat kaupungin äänimaiseman laatua ja meluntorjuntakeinojen onnistuneisuutta. Seitsemännessä luvussa esitän tutkimuksen johtopäätökset.

Tämä tutkimus on rakenteeltaan temaattisesti ja kronologisesti etenevän tutkimuksen yhdistelmä. Tutkimus etenee pääluvuissa pääosin kronologisesti, joskin niiden sisällä olen tehnyt joitakin ajallisia hyppäyksiä silloin, kun olen käsitellyt jotain tiettyä aihepiiriä tarkemmin. Samaan aikaan tutkimuksen rakenne on myös temaattinen siten, että olen jakanut tutkimuksen kahteen eri osioon lähinnä eri aihepiirien mukaan, joskin niissä on jonkin verran myös limittäisyyttä. Katson, että syklisesti etenevä rakenne on ollut välttämätön siksi, että jos pakottaisin näin monipolvisen aiheen tiukasti kronologisesti eteneväksi ”kertomukseksi”, en tekisi täyttä oikeutta aiheen monipolvisuudelle ja ehkä monimutkaisuudellekin. Tämän rakenteellisen ratkaisun vuoksi tutkimuksessa on jonkin verran toistoa ja useita ristiviitauksia. Näitä en kuitenkaan pystynyt välttämään ilman, että aiheen käsittely olisi kärsinyt kohtuuttomasti.

I MELU JA YHTEISKUNNAN MODERNISOITUMINEN

Milloin maailma muuttui meluisaksi? Hiljaisuuden historiasta kirjoittanut ruotsalainen historioitsija Peter Englund sijoittaa äänimaiseman muuttumisen höyrykoneen keksimiseen.¹ Myös äänimaisematutkija R. Murray Schafer pitää teollista vallankumousta käännekohtana äänimaiseman muuttumiselle entistä meluisammaksi.² Epäilemättä varhaiset teollisuuskaupungit saavuttivat ihmiskunnan historiassa kyseenalaista mainetta siihen asti meluisimpina paikkoina. Teollistumisen lisäksi liikenteen kasvu ja suurkaupunkien kasvaminen miljoonakaupungeiksi tuotti ympäristön, jossa melu tuntui kasvaneen aivan uusiin mittasuhteisiin. Tämän seurauksena eri puolilla Eurooppaa ja Yhdysvalloissa syntyikin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä järjestöjä, jotka pyrkivät kiinnittämään yleisön huomion kasvavaan meluongelmaan. Melunvastaisilla kampanjoillaan ne pyrkivät myös luomaan säädöksiä ja rajoituksia, joilla pyrittiin rajoittamaan ”turhaa” melua, kuten liikennevälineiden merkinantolaitteiden käyttöä, katukaupustelijoiden kovaäänisiä mainosääniä ja niin edelleen.³

Myös Suomeen kulkeutui kaikuja eri maissa virinneistä ”melunvastustamisliittoista”. *Valvoja*-lehdessä julkaistiin vuonna 1913 lyhyt artikkeli, jossa raportoitiin melunvastaisen toiminnan periaatteista ja siihenastisista saavutuksista ulkomailta. Artikkelissa korostettiin sitä, että tällaisen liikkeen varsinaisena työmaana olivat ”etupäässä suurkaupungit, miljoonapesät, joihin ihmisten tavattoman kasaantumisen ja liikkeen valtavuuden takia ei lopulta enää voi löytää ainoatakaan rauhallista kolkkaa eikä lepoa piiskatuille, kiusatuille hermoille.”⁴ Vaikka Suomessa ei ollut 1900-luvun alussa yhtään teollista miljoonakaupunkia eikä täällä syntynyt vastavia ”melunvastustamisliittoja”, raportoitiin ruotsinkielisessä *Teknikern*-lehdessä vuonna 1906 professori H. C. Nuszbaumin ajatuksista, jotka koskivat ”äänensuojausta kaupungeissa” (*ljudskydd i städer*). Nuszbaumin ajatuksena oli eri tahojen yhteistyön kehittäminen siten, että häiritsevä liikenteen ja teollisuuden aiheuttama melu pidettäisiin erillään muun muassa asuma-alueista ja sairaaloista.⁵ Myös *Arkitekten*-lehdessä julkaistiin vuonna 1911 kirjoitus, jossa kiinnitettiin huomiota puistojen merkitykseen rauhallisina paikkoina kaupungeissa. Kaupungissa liikenteen ja teollisuuden aiheuttama melu ja kolina kun ”ärryttää suurkaupunkilaisen jo ennestään päivän aherruksesta kiusaantuneita hermoja ja säälimättömästi häiritsee ihmisen oikeutta kotirauhaan.”⁶ Näistä asioista erityisen kiinnostunut tuntui olevan suomalainen arkkitehti Bertel Jung, joka oli yksi Kulosaaren puutarhakaupungin suunnittelijoista. Puutarhakaupunki-ideaa esittelevien artikkeleiden yhteydestä

1 Englund 2004, 28.

2 Schafer 1994 (1977), esim. 73–74.

3 Lähdeviitteet ks. tämän tutkimuksen luku Melun lyhyt historia ja aikaisempi tutkimus.

4 *Valvoja* nro II, 1912, 166–169.

5 *Teknikern* nro 493/1906, 312.

6 *Arkitekten* nro 9/1911; eri materiaalien ääneneristävyydestä ja huoneiden sijoittelun merkityksestä asumisrauhalle ks. mm. *Arkitekten* nro 9/1904; *Teknikern* nro 795/1912, 303–304.



Liikennettä Helsingissä vuonna 1912. Näkymä Heikinkadulta (myöh. Erottajankatu) nykyiselle Mannerheimintielle. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

löytyy mainintoja rauhan ja hiljaisuuden merkityksestä vuoden 1899 *Teknikern*-lehdessä. Puutarhakaupunkien ajateltiin tarjoavan pakopaikan niille, jotka janoavat rauhaa ja hiljaisuutta, mitä kasvava Helsinki ei saattanut enää suoda.⁷

Suomessakin ryhdyttiin vähitellen pienimuotoisiin toimiin joidenkin liikenteeseen liittyvien häiriöiden minimoimiseksi. Vuoden 1926 asetuksessa moottoriajoneuvoliikenteestä kiellettiin räikeä-äänisen merkinantolaitteen käyttö asutuskeskuksissa. Vuonna 1931 kiellettiin tarpeeton äänimerkkien anto.⁸ Autojen ”koneen syöksyä tyhjiltään käydessä” kehoitettiin välttämään varsinkin kello 22 ja 8 välisenä aikana vuoden 1932 kunnallisessa asetuskokoelmassa. Kimeä-äänisiä torvia ei myöskään saanut käyttää eikä merkkiä saanut antaa pakoputkella. Rämisevää tavaraa ei ollut lupa kuljettaa liikenneväylillä ilman, että oli ryhdytty toimenpiteisiin kolinan välttämiseksi.⁹ Vuonna 1937 annetussa Helsingin kaupungin valtuustoaloitteessa mainittiin Helsingissä otetun käyttöön ”hiljaisen liikenteen periaate”,

7 *Teknikern* nro 216/1899; Kolbe 1988, 48.

8 Asetus moottoriajoneuvoliikenteestä § 53, HK:n kunnallinen asetuskokoelma 1926; 32. asetus muutoksista moottoriajoneuvoliikenteestä § 55, HK:n kunnallinen asetuskokoelma 1931. HKA.

9 HK:n liikennejärjestys luku I §23, luku II § 25, HK:n kunnallinen asetuskokoelma 1932. HKA.

johon liittyi muun muassa pyrkimys kieltää autossa olevasta radiovastaanottimesta tulevan musiikin kuuluminen auton ulkopuolelle.¹⁰ ”Hiljaisen liikenteen periaatteen” tarkoituksena oli mitä ilmeisimmin hillitä juuri äänimerkkien käyttöä ja muuta ”turhaa” äänen tuottamista liikenteessä.

Vaikka mainitut asetukset ja säädökset antavat viitteitä siitä, että liikenne toisinaan aiheutti epätoivottua häiriötä johon haluttiin asetuksilla puuttua varsin aikaisessa vaiheessa, ei vaikuta siltä, että liikenteen aiheuttama äänihaitta olisi koettu ongelmaksi. Sotaa edeltävältä ajalta olevissa valtuustoaloitteissa ei puhuta liikenteen häiriöstä lainkaan samassa mittakaavassa kuin sodan jälkeen. Sana *melu* esiintyy ensimmäisen kerran Helsingin kaupungin valtuustoaloitteissa vasta vuonna 1954, jolloin sitä käytettiin liikenne-sanana yhteydessä.¹¹ Otavan Isossa tietosanakirjassa melu esiintyy hakusanana ensimmäisen kerran vuonna 1968 julkaistussa painoksessa.¹² Tätä varhaisemmat Otavan tietosanakirjat eivät tunne sanaa lainkaan, eivät erillisenä hakusanana eikä myöskään hakusana ”äänen” kohdalla. Nykysuomen etymologinen sanakirja tosin tietää kertoa sanan melu mainitun ensi kertaa suomen kirjakeleessä Kristfrid Gananderin sanakirjassa 1786.¹³ Myöskään Helsingin Sanomien yleisönosastolla ei ainakaan vuosina 1925 tai 1930 mainita sanaa melu. *Häiriötä* tuottivat kyllä asuintaloissa sijaitsevat tehdasmaiset teollisuuslaitokset, joiden toiminnassa käytettiin kovaäänistä jyrinää ja häiriötä aiheuttavia koneita. Kunnollisten ihmisten yöunia häiritsivät myös ”juopporähinöitsijät”.

Vuonna 1930 erästä kirkossakävijää häiritsivät ”kommunistien talossa” rämisevät jazz-rummut, joiden tahdissa ”kommunistit retkuttelevat ylistystä Moskovalle ja uskonvainoille Venäjällä”.¹⁴ Aihetta koskeva kirjoittelu oli kuitenkin hyvin pienimuotoista verrattuna sotien jälkeiseen aikaan. Tosin ennen sotaa yleisönosastokirjoittelua koskeva kulttuuri oli toisenlainen verrattuna myöhempiin aikoihin; palsta ei ollut samanlainen mielipiteiden vaihtoareena kuin myöhemmin. Tulkintani kuitenkin on, että tässä vaiheessa melua, jota kutsutaan häiriöksi, ei Helsingissä käsitelty tai määritelty vielä ongelmaksi samalla tavoin kuten samaan aikaan esimerkiksi Yhdysvalloissa tai Britanniassa, jossa melunvastaiset kampanjat elivät kukoistuskauttaan. Tilanne kuitenkin muuttui Suomessa ja Helsingissä toisen maailmansodan jälkeen.

10 HKV:n esitys nro 14, asia nro 8, kokous 13.10.1937, HKH:n esitys eräiden lisäysten tekemisestä Helsingin kaupungin liikennejärjestykseen. HKV painetut esityslistat 1937. HKA.

11 HKV:n kokous 10.3.1954 esityslista nro 5, asia nro 19, Vt. Liljebergin ym. aloite Hesperian puiston kaunistamisesta ja käyttämisestä leikkipaikkana. HKV asiakirjat 1955. HKA.

12 Otavan Iso Tietosanakirja, osa 5, Helsinki 1968, 1492.

13 Melu sanan etymologia: melu merkitsee voimakasta äänten hälyä. Sana on johdos metelin ääntä jäljittelevästä vartalosta. Häkkinen 2004, 700.

14 HS yleisöltä-palsta 23.2.1925 ”Laki asunto-osaakeyhtiöstä”; 18.9.1925 ”Elämä kunnallisilla työväenasunnoilla Vallilassa”; 25.4.1930 ”Onko Rauman kommunistinen työväenyhdistys poikkeus- asemassa pääsiäisen viettotapaan nähden?”.

HELSINGIN ÄÄNIMAISEMA TILASTOINA JA DESIBELEINÄ

Yksi tämän tutkimuksen tiimoilta minua eniten askarruttaneista kysymyksistä on, millaisen historiallisen aineiston avulla äänimaiseman muutos ja meluongelman muotoutuminen olisi mahdollista todentaa. Koska menneisyyden äänimaisemasta ei ole jäänyt konkreettista todistusaineistoa, kuten esimerkiksi sedimenttejä maaperään, on historiantutkijan tukeuduttava kirjallisiin toisen käden lähteisiin ja tilastoihin. Kirjallisten lähteiden merkitys korostuu myös sitä kautta, että Helsingin äänimaisemaa koskeva auditiivinen aineisto ei anna kokonaisvaltaista ja luotettavaa kuvaa kaupungin äänimaisemasta tai melutilanteesta. Esimerkiksi Yleisradion kaupungissa tekemiä nauhoituksia on tehty satunnaisesti eri paikoissa. Hajanaiset äänitykset eivät ole millään tavalla keskenään vertailukelpoisia, eikä niiden perusteella ole mahdollista tehdä ”objektiivisia” päätelmiä kaupungin melutilanteesta. Nauhoituksilla on arvoa lähinnä kuriositeettina. Näin ollen olen tässä tutkimuksessa päättänyt hyödyntämään viidenlaisia lähteitä pyrkiessäni todentamaan Helsingin kaupungin alueen melutilannetta, äänimaisemaa ja siinä tapahtuneita muutoksia. Niitä ovat a) tilastot kaupungissa rekisteröidyistä moottoriajoneuvoista, b) viranomaisen liikennemääriä koskevat laskennat, c) kaupungin alueella tehdyt melumittaukset, d) ympäristömelulle altistuneita ja melun häiritseväksi kokevia asukkaita koskevat, Helsingissä tehdyt tutkimukset ja e) erilaiset hallinnolliset ja poliittiset lähteet, joissa muun muassa kaupunkilaiset, viranomaiset ja lainsäätäjät tekevät huomioita tai ilmaisevat mielipiteitään ja näkemyksiään kaupungin ääniympäristöstä ja melutilanteesta. Tähän ryhmään kuuluvat myös melua ja ääntä koskevat yleisönosastokirjoitukset. Erityisesti viimeksi mainittuja lähteitä tulen käyttämään jatkuvasti läpi koko tutkimuksen.

AUTOILEVAT HELSINKILÄISET

Helsingissä rekisteröityjä moottoriajoneuvoja ja liikennemääriä koskevien tilastojen mielekkyys kaupungin ääniympäristön muuttumisen ja meluongelman muotoutumisen kuvaajina perustuu siihen, että tie- ja katuliikenne on selvästi suurin yksittäinen melunaiheuttaja kaupungissa.¹⁵ Silti tarkoitukseni ei ole väittää, etteikö melua olisi esiintynyt ja koettu ennen moottoriajoneuvojen yleistymistä. Tilastot rekisteröityjen moottoriajoneuvojen kasvavista määristä eivät myöskään yksiselitteisesti todista ympäristömelun lisääntymisestä; esimerkiksi 1950- ja 1960-luvuilla käytössä olleet autot olivat todennäköisesti meluisampia verrattuina esimerkiksi 1990-luvun automalleihin. Lisäksi on huomattava, että rekisteröityjen autojen lisääntymiseen on vaikuttanut myös kaupungin pinta-alan lisääntyminen, joka kasvoi muun muassa vuonna 1946 suuren alueliitoksen myötä.¹⁶ Uskoakseni tilastot antavat kuitenkin osviittaa ääniympäristön muuttumisesta ennen kaikkea siksi, että tieliikenne määrittää voimakkaasti modernin kaupungin äänimaisemaa. Moot-

¹⁵ Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 7.

¹⁶ Helsingin alueliitoksista ks. Helsinki tilastoina 2000, 18.



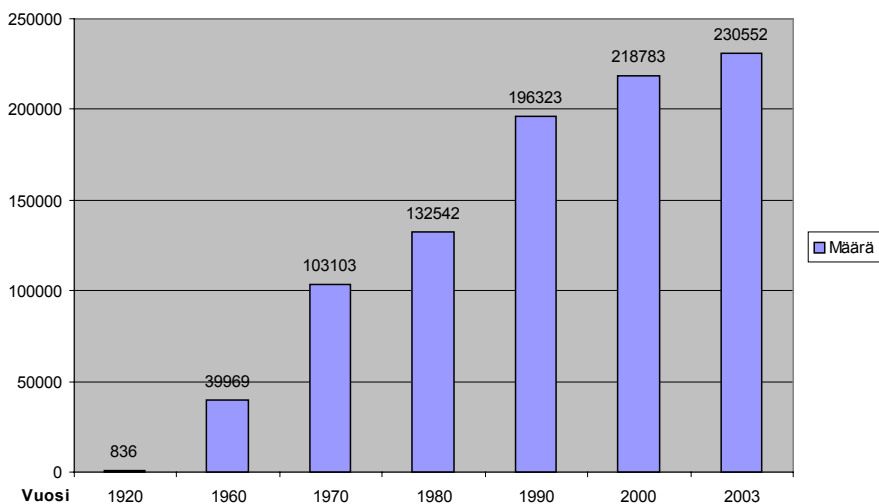
Näkymä Vanhan ylioppilastalon katolta Erottajankadulle 1930-luvulla. Vuonna 1930 Helsingissä oli rekisterissä alle 3000 henkilöautoa. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.



Liikennettä Kaivokadun ja Heikinkadun (nyk. Mannerheimintien) risteyksessä vuoden 1935 tienoilla. Liikennettä ohjaamaan tarvittiin liikennepoliisi. Juuri ennen toisen maailmansodan puhkeamista Helsingissä oli rekisterissä noin 6 800 moottoriajoneuvoa. Kaikki hevosajoneuvot olivat poistuneet käytöstä. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

toriajoneuvoja koskevien tilastojen kautta hahmottuvat kaupungin äänimaiseman muutosta koskevat päälinjat, vaikka äänimaisemaan kuuluu toki paljon muitakin elementtejä ja melulähteitä kuin liikenne.

Vuonna 1915 Helsingissä oli rekisteröitynä 170 henkilöautoa.¹⁷ Vuonna 1920 niiden määrä oli lisääntynyt 514 henkilöautoon. Kuorma-autoja kaupungissa oli 174 kappaletta ja moottoripyöriä 151. Hevosajoneuvoja oli vuokra- ja kuorma-ajureilla käytössä 1 336 kappaletta. Juuri ennen toisen maailmansodan puhkeamista kaupungin kaikkien moottoriajoneuvojen määrä oli kivunnut 6 810:een ja hevosajoneuvot olivat poistuneet käytöstä.¹⁸ Vuonna 1960 kaupungissa oli rekisteröity yhteensä 39 969 moottoriajoneuvoa ja vuonna 2003 niitä oli yhteensä 230 552.¹⁹ Toisen maailmansodan jälkeen moottoriajoneuvojen määrä on kasvanut jatkuvasti lukuun ottamatta 1990-luvun alkupuolen taloudellisen laman jälkeisiä vuosia (ks. kuvio 1.).



Lähteet: Herranen, 97, Tilastokeskus, Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2003.

Kuvio 1. Helsingissä rekisteröidyt moottoriajoneuvot vuosina 1920–2003.

Vuonna 1988 Pääkaupunkiseudun liikennetutkimuksessa todettiin autoilun kasvaneen pääkaupunkiseudulla vuodesta 1966 vuoteen 1988 kolminkertaiseksi. Kun vuonna 1966 tehtiin alle 300 000 matkaa vuorokaudessa, niin vuonna 1988 matkoja tehtiin vuorokaudessa lähes miljoona.²⁰ Vuonna 1992 julkaistun tutkimuksen mukaan kaupungin pääväylien liikennemäärät olivat 10 000–65 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Monilla kantakaupungin pääkaduilla liikenne oli 35 000–50 000 ajoneu-

¹⁷ Helsinki tilastoina 2000, 150.

¹⁸ Herranen, 97

¹⁹ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2003; Tilastokeskus.

²⁰ Pääkaupunkiseudun liikennetutkimus 1988, ei sivunumeroa.

voa vuorokaudessa, eli yhtä paljon kuin moottoriteillä. Keskustan vilkkaimmilla jalankulkualueilla sijaitsevilla kaduilla liikenne oli varsin vilkasta, 25 000–30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.²¹ Vuoteen 1997 mennessä matkojen määrä oli jo nelinkertaistunut vuoteen 1966 verrattuna.²² Vuonna 2003 Kehä I:stä pitkin Pirkkolan kohdalla kulki 103 000 autoa vuorokaudessa. Pääkatujen liikenne kasvoi 13 prosenttia vuodesta 1993. Vuosien 1993–2003 liikenteen määrä on vuosittain vaihdellut –2 ja +3 prosentin välillä. Vuoden 2003 liikenteen kehitystä tarkastelleessa raportissa todetaan, että liikenteen kasvu on painottunut jo pitkään kantakaupungin ulkopuolelle, ja verrattuna vuoden 1993 tilanteeseen pääkaduilla liikennettä oli yhteensä 13 prosenttia enemmän. Esikaupunkialueiden liikenteen kasvu on ollut maltillisempaa kuin 1990-luvun loppuvuosina.²³

Tietävästi ensimmäinen Helsingissä tehty melumittaus on Työterveyslaitoksen suorittama mittaus vuodelta 1956. Tuolloin Helsingin keskustasta, Mannerheimintieltä, mitattiin 75–76 desibeliä (dB(A))²⁴. Hämeentiellä aamuruuhkan aikaan saatiin 77 desibelin lukemia. Vuonna 1971 samoilla paikoilla tehdyt mittaukset antoivat Mannerheimintielle 74–79 desibeliä ja Hämeentiellä 73 dB(A). Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolle desibelimitauksia suorittaneen diplomi-insinööri Unto Miettisen mukaan nämä mittaukset eivät ole kuitenkaan keskenään vertailukelpoisia: niitä on tehty eri aikoihin päivällä ja eri etäisyydeltä tiestä. Lisäksi kaikista mittauksista ei ole tiedossa, mitä keskiarvon määrittelytapaa käyttäen arvot on laskettu. Miettisen mukaan niiden perusteella ei voida sanoa mitään melutilanteesta tapahtuneista muutoksista.²⁵

Edellisiä mittauksia ehkä luotettavamman kuvan antavat melumittaukset, joita Heikki Lehtonen suoritti Helsingissä vuosina 1968 ja 1971. Näistä mittauksista Unto Miettinen on koonnut taulukon (taulukko 1.), josta referoin seuraavassa muutamia kohtia:

Taulukko 1. Helsingissä tehdyt desibelimitaukset vuosilta 1968 ja 1971.

mittauspaikka	1968	1971	
	(määrittelemätön keskitaso)	L50...L84	klo
Senaatintori	61–65	64..66	15.20–15.37
Rautatientori	61–65	66..71	09.40–09.57
Kauppatori	61–65	68..70	13.15–13.32
Vanha Kirkkopuisto	61–65	64..69	18.25–18.55
Kallion kirkko	51–55	60..67	12.45–13.15
Lastenlinna	51–55	68..73*	12.00–12.30
Sibelius-monumentti	56–60	57..59	11.40–11.57

21 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 2.

22 Liikenteen nykytilan arviointi 1997, ei sivunumeroa.

23 Helsingin kaupungin ympäristöraportti 2003.

24 Desibelin määritelmästä ja keskiäänitasoista ks. liite 5.

25 Miettinen 1972, 142–143.

mittauspaikka	1968	1971	
	(määrittelemätön keskitaso)	L50...L84	klo
Töölön kirkko	61–65	74..78*	11.05–11.35
Munkkivuoren kirkko	51–55	60..65	10.30–11.00

* Mittaus tapahtunut määrällä kelillä.

Lähde: Miettinen 1972, 143.

Myös näistä mittauksista Miettinen toteaa, että niiden vertailukelpoisuus ei ole kovin korkea. Vuoden 1968 mittauksen keskitason määrittelytapa ei ole tiedossa ja mittauksia on tehty todennäköisesti hieman eri paikoissa ja eri sääoloissa kuin vuoden 1968 mittauksia. Silti Miettinen uskaltautuu toteamaan, että melutaso on noussut tuona aikana edellä mainituissa paikoissa. Sen sijaan yhdessäkään 22 paikasta, jotka sisältyvät Miettisen esittämään taulukkoon (jos yllä oleva taulukko on lyhennelmä), melutaso ei laskenut.²⁶ Myös Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisussa vuodelta 1982 todetaan kaupungin melutasojen nousseen selvästi 1960- ja 1970-luvuilla.²⁷ Vuonna 1983 julkaistussa tutkimuksessa Hämeentiellä mitattiin 73,7–86,3 dB melutasoja ja Mechelininkadulta 75,0–87,0 dB melutasoja.²⁸ Ainakin näillä kaduilla melutasot olivat nousseet edelleen 1970-luvulla tehtyihin mittauksiin verrattuna.

Desibelimitoituksia ehkä kattavamman kuvan kaupungin melutilanteesta tapahtuneista muutoksista antavat viranomaisten tekemät arviot tietyille melutasoille altistuvien asukkaiden määristä. Seuraavassa luettelossa esittelen eri vuosikymmeninä tehtyjä arvioita siitä, kuinka moni helsinkiläinen altistui haitalliselle määrälle melua. Varhaisemmissa arvioissa on käytetty myöhempiin arvioihin verrattuna huomattavasti korkeampia desibeliluokituksia ja siksi melulle altistuneiden määrrien johdonmukainen vertailu tai taulukointi ei ole järkevää. Melulle altistuneiden laskentatavat ovat myös tarkentuneet vuoden 1998 jälkeen.²⁹ Niistä kuitenkin selviää yleinen linja kaupungin melutilanteen kehittymisestä.³⁰

- Vuonna 1982 eri melualueilla asui 74 000 asukasta, joista yli 73 dBA:n melualueilla asui 16 600 helsinkiläistä.
- Vuonna 1985 yli 74 000 helsinkiläistä asui tieliikenteen melualueilla, joilla melu ylitti 64 dB(A).
- Vuonna 1987 eri melualueilla asui noin 74 100 asukasta.

26 Miettinen 1972, 144.

27 Liikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1982, 1.

28 Melutilanne Helsingissä 1992, 11, jossa viitataan Paikkala et al 1983.

29 Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998, 26.

30 Luettelon lähteet: Väliraportti 1992; Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998; Liikenteen melualueilla asuvien määrä 1982; Melutilanne Helsingissä 1992; Tieliikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1987; Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1993; Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998; Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003.

- Vuonna 1992 julkaistun raportin mukaan Helsingissä noin 300 000 ihmistä asui yli 55 desibelin alueilla ja yli 64 dB(A):n tie- ja katuliikenteen melualueella asui 74 000 ihmistä.
- Vuonna 1993 285 000 helsinkiläistä asui yli 55 desibelin melualueilla. 70 000 kaupunkilaisen asuinalueella tieliikenteen melu ylittää 65 dB. Yli 55 desibelin melualue kattoi lähes koko kantakaupungin ja huomattavan osan esikaupungeista.
- Vuonna 1998 noin 130 000 helsinkiläistä asui yli 55 desibelin tieliikenteen melualueilla. Yhteensä yli 55 desibelin melualueilla asui noin 150 000 helsinkiläistä.
- Vuonna 2000 92 400 helsinkiläistä asui tieliikenteen melualueilla, joiden melutaso oli yli 55 dB(A).
- Vuonna 2003 tehdyn ennusteen mukaan tieliikenteen aiheuttamalle yli 55 desibelin melulle tulee vuonna 2020 altistumaan 117 500 helsinkiläistä, mikäli meluntorjuntaan käytettäviä resursseja ei kasvateta vuoden 2003 tilanteesta.

Vuonna 1982 julkaistun tutkimuksen mukaan noin 32 000 (7 %) helsinkiläistä häiriintyi katuliikenteen melusta.³¹ Vuonna 1997 julkaistun kyselytutkimuksen mukaan, joka suoritettiin eri pientaloalueilla Helsingissä ja jonka tulokset sovellettuna varauksin koko Helsingin väestöön, reilut satatuhatta helsinkiläistä koki ympäristömelun melko tai erittäin häiritseväksi.³² Monien kantakaupungin alueella sijaitsevien puistojen on todettu olevan hyvin meluisia jo 1970-luvulta lähtien. Myös hautausmaiden, joita monet helsinkiläiset käyttivät ulkoilualueinaan, on todettu olevan varsin meluisia.³³ Ajoneuvoliikenteen aiheuttamia korkeitakin melutasoja mitattiin 1980-luvun lopulla lasten leikkialueilla, joilla keskimääräiset päivittäiset melutasot vaihtelivat 46 desibelistä 73 desibeliin.³⁴ On myös syytä epäillä, että useiden helsinkiläisten päiväkotien piha-alueet olivat meluisia. Vuonna 1996 Vantaalla tehdyn tutkimuksen mukaan useiden vantaalaisten päiväkotien pihojen melutaso ylitti lääkintöhallituksen ohjearvon, joka oli 55 desibeliä.³⁵ Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelman (1994–1998) seurantaraportissa vuodelta 1998 esitettiin, että päiväkotien, vanhainkotien ja sairaaloiden sekä koulujen piha-alueet eivät saisi sijaita yli 55 dB:n meluvyöhykkeellä. Raportissa kuitenkin todettiin, että melusteitä on usein vaikea sijoittaa herkkien kohteiden lähelle siten, että ympäristö muuten säilyisi viihtyisänä (valoisana ym.). Ilmeisesti herkkien kohteiden melutasovaatimukset voitiin huomioida lähinnä uusien kohteiden sijoittamisessa.³⁶ Päiväkotien sisätilojen melutasojen on myös todettu olevan korkeita.³⁷

31 Liikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1982, yhteenveto.

32 Liikonen – Björk 1997, 4.

33 Miettinen 1971, 17.

34 Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunnan mietintö 1989, 147.

35 Koskentalo – Lahtinen 1996, 21.

36 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998, seurantaraportti 1998, 93.

37 Sala 2005, 52.

Autoliikenteen lisäksi pääkaupunkiamme rasitti lentoliikenteen ja raideliikenteen aiheuttama melu. Vantaalla sijaitseva Helsinki-Vantaan lentokenttä on maamme suurin ja sen kautta lennetään valtaosa ulkomaille suuntautuvista lennoista sekä suurin osa kotimaan lentoliikenteestä. Lisäksi Helsingissä sijaitsee Helsinki-Malmin lentoasema, joka on keskittynyt pienilmailuun. Vuonna 1992 julkaistun raportin mukaan 29 000 helsinkiläistä asui lentoliikenteen melualueilla, joiden koko vuorokauden painotettu melutaso ylitti 55 dB(A).³⁸ Vuonna 1998 tehdyn arvion mukaan Helsinki-Vantaan lentokentän yli 55 desibelin meluvyöhykkeellä asui 4 700 helsinkiläistä ja Malmin kentän meluvyöhykkeellä 2 600 asukasta. Lentomelulle altistuneiden helsinkiläisten määrä oli saatu vähenemään Helsinki-Vantaan lentokentän kiitoratojen käyttösuhteita muuttamalla ja rajoittamalla yöliikennettä. Malmin kentän laskujen ja nousujen määrä oli vähentynyt yli puoleen verrattuna 1990-luvun alkuvuosiin.³⁹ Raideliikenteen yli 55 desibelin melualueilla asui vuonna 1990-luvulla tehtyjen arvioiden mukaan 6 300 helsinkiläistä. Lisäksi ampumaurheilun aiheuttamilla melualueilla asui tuhansia helsinkiläisiä.⁴⁰

Yhteenvetona voidaan todeta, että huomattava määrä helsinkiläisiä, vajaasta 100 000:sta aina 300 000:een, on altistunut jatkuvasti vähintään 1970-luvulta lähtien melulle, jolla on haitallisia vaikutuksia terveyteen. Oletettavaa on, että melulle on altistunut huomattava määrä kaupunkilaisia ainakin 1950-luvulta lähtien. Vaikka arkistoissa vastaani ei ole tullut ainuttakaan 1950- ja 1960-luvuilla tehtyä viranomaisten esittämää arvioita melulle altistuvien kaupunkilaisten määristä, mielestäni melua koskevia yleisönosastokirjoituksia voi pitää todisteena siitä, että melua on esiintynyt kaupunkiympäristössä ennen ensimmäisten melua koskevien tutkimusten ilmestymistä. Lisäksi tilastot autojen määrän ja muun liikenteen kasvusta toisen maailmansodan jälkeen antavat viitteitä samasta asiasta. Myös Helsingin kaupunginvaltuuston valtuustoaloitteista löytyvät ensimmäiset meluun tai häiriöön (tulkintani mukaan häiriö-sanaa on toisinaan käytetty melun synonyyminä) liittyvät aloitteet 1950-luvulta ja aivan 1960-luvun alusta nekin osaltaan todistavat samaa.

MELUAIHEET YLEISÖNOSASTOLLA

Meluun ja ääneen liittyvät yleisönosastokirjoitukset ovat aineisto, jonka uskon omalta osaltaan valottavan kuvaa kaupungin äänimaiseman muuttumisesta ja myös melun lisääntymisestä. Kirjoitukset antavat myös osviittaa siitä, mihin toimintaan liittyvä melu on milloinkin häirinnyt kaupunkilaisia. Tässä kohtaa käyn lyhyesti läpi tämän aineiston pääpiirteet. Aineiston eri yksityiskohtiin palaan useaan otteeseen tämän tutkimuksen myöhemmissä luvuissa. Melua ja ääntä käsitteleviä yleisönosastokirjoituksia julkaistiin otantajaksolla 8–63 kappaletta vuodessa koko otannan keskiarvon ollessa 42 kirjoitusta vuodessa. Vähiten aiheesta kirjoitettiin ja/tai julkaistiin yleisönosastokirjoituksia 1950- ja 1960-luvuilla, jolloin aiheesta kir-

38 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 9.

39 Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998, 26; tämän tutkimuksen kirjoitushetkellä (2006) Malmin lentokenttä oli jo päätetty siirtää pois Helsingin kaupungin alueelta.

40 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 9; Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998, 26.

joitettiin keskimäärin 22 kirjoitusta per otantavuosi. 1970-luvulla oltiin kaikkein aktiivisimpia, keskimäärin 52 kirjoitusta vuodessa. Melua koskeva kirjoittelu jatkui miltei yhtä runsaana 1980- ja 1990-luvulla.

Olen jakanut yleisönosastokirjoitusten aihepiirit kahteen pääluokkaan. Ensimmäiseen luokkaan kuuluvat ne kirjoitukset, joissa käsiteltiin kotien ulkopuolisia melulähteitä, kuten liikenteen ja tihankkeiden aiheuttamaa melua, erilaisista vapaa-aikaan ja moottoriurheiluun liittyvistä moottoriajoneuvoista aiheutuvaa melua ja teollisuuteen ja liiketoimintaan liittyvää melua.⁴¹ Toiseen luokkaan kuuluvat niin kutsutut naapurimelu-kirjoitukset, joissa käsiteltiin melua ja ääniä, joiden aiheuttajat oletettavasti joko asuivat kirjoittajan kanssa samassa talossa tai aivan naapuristossa. Tähän luokkaan kuuluvat ihmisten ja lemmikkieläinten lisäksi myös asuinkiinteistöihin liittyvien teknisten laitteiden, kuten ilmastointilaitteiden aiheuttama melu ja asuntojen äänieristykseen liittyvät kirjoitukset.⁴² Näiden kahden pääluokan ulkopuolelle olen jättänyt kirjoitukset, joissa käsiteltiin hiljaisuutta ja sen merkitystä ihmisille sekä luokituksen ”muut” saaneet kirjoitukset, joissa käsiteltiin mitä erilaisimpia meluun ja ääneen liittyviä asioita.

Yleisönosastokirjoitusten jako kotien ulkopuoliseen meluun ja niin sanottuun naapurimeluun on tietysti ongelmallinen ja mielivaltaisenkin, sillä oletettavasti suurimman osan kaikista meluhavainnoista ihmiset tekivät kotonaan. Lisäksi esimerkiksi nuorison tai humalaisten metelöiminen, joista yleisönosastolla kirjoitettiin säännöllisesti miltei koko otannan ajan, on tapahtunut kadulla kotien ulkopuolella samalla tavoin kuten esimerkiksi liikenteen meluun liittyvät tapahtumat. Havaintojen tekopaikkaa oleellisempi jakoperuste onkin kyseessä olevien melulähteiden linkittyminen joko laajemmin yhteiskunnan taloudellisiin ja teknologisiin infrastruktuureihin ja niiden vaikutukseen ympäristön tilaan (ensimmäinen luokka) tai edellisiä korostetummin inhimillisiin toimiin, asumiseen ja kotiin ja sen piirissä tapahtuviin harrastuksiin (toinen luokka). Luonnollisesti teknologia ja inhimillinen toimija on mukana molemmissa luokissa, mutta naapurimeluun liittyvät ratkaisut tehdään usein paikallisella ja arkipäiväntasolla useammin kuin esimerkiksi lentoreittejä koskevat päätökset. Lisäksi naapurien meluaminen on sikäli ”ajaton melua”, että se ei ole sidoksissa siinä määrin esimerkiksi yhteiskunnan liikennetarkaisuihin kuten liikenteen aiheuttama melu. Jo sumerilaiset tuntuivat kärsineen kaupunkien tiheän väestön aiheuttamista meluhaitoista.⁴³ Ihmisyhteisöissä on voitu vaikka kuinka kauan sitten kuulla valituksia kujilla hoilaavista juhlijoista tai naapurin lapsen huudosta. Moottoriajoneuvojen ja moottorikäyttöisten työkonoiden aiheuttama melu sen sijaan on huomattavasti uudempi ilmiö.

41 Esimerkkejä ensimmäiseen pääluokkaan kuuluvien kirjoitusten prosentuaalisista osuuksista suhteessa kaikkiin melua koskeviin yleisönosastokirjoituksiin ks. liitteet 1 ja 2.

42 Esimerkkejä toiseen pääluokkaan kuuluvien kirjoitusten prosentuaalisista osuuksista suhteessa kaikkiin melua koskeviin yleisönosastokirjoituksiin ks. liitteet 3 ja 4.

43 Jacobsen 1976, 114.

PÄRINÄÄ, JYRINÄÄ, KOLINAA JA ULINAA

Moottoriajoneuvojen esiinmarssi sotien jälkeisen kaupungin äänimaisemaan näky – tai kuului – yleisönosastokirjoituksissa monin eri tavoin. Vuonna 1955 nimimerkki Tavallinen mies huomioi autojen lukumäärän viime vuosina suuresti lisääntyneen, vaikka eniten kirjoittajaa tuntui häirinneen ”pärinäpoikien” moottoripyörillään tuottama melu, josta hän kirjoitti näin:

[...] Paitsi vaarantaessaan liikenneturvallisuutta pärinäpojat saavat aikaan paljon häiriötä sillä melulla, jonka he moottoreillaan synnyttävät. Yksi ainoa pärinäpoika, joka kesäaikana kiertelee yökaudet edestakaisin nauttien sitä enemmän mitä suuremman melun hän saa synnytteykksi, häiritsee pahasti monien ihmisten yörauhaa, ajoipa hän maaseudulla, kaupungissa tai muussa asutuskeskuksessa, joissa hänellä on lisäksi useita samanlaisia tovereita.⁴⁴

Kymmenen vuotta myöhemmin liikenteen aiheuttama melu poiki jo useita kirjoituksia, joissa valitettiin muun muassa viheralueiden ja rantojen pirstoutumisesta ja rauhan katoamisesta kasvavan liikenteen vuoksi, autojen tyhjäkäytöstä ikkunoiden alla ja kasvavan linja-autoliikenteen aiheuttamasta melusta. Nimimerkillä Luoteislauttasaarelainen kirjoittanut kommentoi vuonna 1965 kasvanutta linja-autoliikennettä seuraavin sanakääntein:

[...] Olen seurannut moottoritien rakentamista ja pettyneenä todennut, että vasta Lauttasaartien luona on pysäkeille sopivat tienlevennykset. Luoteislauttasaarelaiset ovat kävelleet pitkän matkan bussipysäkeille. Käveleminen onkin idyllisessä rauhassa ollut miellyttävää, mutta kun rauha nyt loppuu tienoiltamme ja mm. liikennelaitoksen bussit jyrisevät uutta tietä pitkin, pääsisimme mielellämme helpommin osalliseksi liikennelaitoksen palveluksista.⁴⁵

Kirjoittajaa huolestutti, että heidän osakseen tulisi vain bussien tuottama melu mutta linja-autopysäkit tulisivat edelleen sijaitsemaan turhan kaukana. Samalta vuodelta olevassa kirjoituksessa päiviteltiin jälleen autojen tyhjäkäyttöä:

[...] Autoilija, joka itse istuu moottorin ääressä ja painaa kaasua, ei tyhjäkäynnillään tunne eikä havaitse mikä voimakas ja kantava ääni siitä syntyy, joka häiritsee talon asukkaita. On myös herrasmiesautoilijoita, jotka osaavat ajaa ”sukkasillaan” tullessaan taloon ja lähtiessään sieltä. Nyt kun alkaa kevät aika ja tulee kesä, niin mielellään moni pitäisi ikkunat läpi yön – mutta auton hurina, voimakas kaasun painallus, useimmiten tarpeeton, sekä auton ovien paiskominen synnyttää niin voimakkaita ääniä, että yöuni häiriintyy ja on vaikea pitää ikkunoita auki.⁴⁶

Tyhjäkäyttö, bussiliikenteen jyrinä, viritetyt mopot ja puutteelliset äänenvaimentajat puhuttivat palstalle kirjoittaneita myös vuonna 1968. Myös tässä kirjoituksessa päiviteltiin autojen tyhjäkäyttöä tähän tyyliin:

44 HS 14.8.1955 ”Pärinäpojat’ – uusi maanvaiva”, nimim. Tavallinen mies.

45 HS 1.10.1965 ”Liikennelaitokselle”, nimim. Luoteislauttasaarelainen.

46 HS 21.4.1965 ”Autoilijoille”, nimim. Autoilija.

[...] Nyt kuukauden ajan kun pakkaset ovat vaikuttaneet haitallisesti autoliikenteeseen, ovat eräät autoilijat ruvenneet jättämään autonsa käyntiin jopa yöksi. Sen ymmärtää jokainen millainen ylimääräinen melu syntyy kun tavallisen liikenteen lisäksi kolme jopa neljäkin autoa saattaa päristä ikkunoitten alla ja sumuisina pakkaspäivinä kaasut tunkeutuvat huoneisiin ja myymälöihin niin voimakkaana, että eräiden maitokauppojen pullatkin alkavat maistua diesel-öljyltä.⁴⁷

Samat aiheet, kuten tyhjäkäyttö ja ulkoilualueiden kaventuminen uusien liikenneväylien alta, edelleen lisääntyvä yksityisautoilu ja joukkoliikenteen ja pyöräilyn vaikeutuminen uusien moottoriliikenteelle tarkoitettujen väylien rakentamisen myötä puhuttivat palstalla vuonna 1969.

Pyöräilyn puolesta, yhtenä muiden joukossa, korotti äänensä seuraava kirjoittaja, joka kirjoitti:

[...] Kaupunkisuunnitteluvirasto & liikenneviranomaiset: Autot ja poliisit pitävät polkupyörää toisen asteen kulkuneuvona. Tosiasia on kuitenkin se, että pyörät eivät lisää ruuhkaa, eivät saastuta ilmaa eivätkä kohota liikennemelua. Luulisi kaupungin suosivan tätä liikennevälinettä. Helsingissä on 100 000 polkupyörää (80 000 autoa), missä viipyvät pyöräilytiet ja -kaistat, miten pyöräilijän tulee ryhmittyä jne.? Pyytäisin ystävällisesti selvitystä pyöräilijän asemasta Helsingissä.⁴⁸

Yksityisautoilua koskeva kritiikki jatkui palstalla voimakkaana myös vuosina 1970–1974. Sen koettiin pilaavan kaupunkilaisten elinympäristön ja yhä useampi kaupunkilainen tarttui kynään. Kirjoituksissa vaadittiin muun muassa moottoritiehankkeiden peruuttamista, julkisen liikenteen kehittämistä ympäristöystävällisempään suuntaan, raskaan liikenteen rajoittamista asuinkortteleissa ja Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi. Kirjoituksissa oltiin lisäksi huolissaan kaupungin viheralueiden ja jalkakäytävien kaventumisesta. Seuraavassa esimerkkinä vuonna 1971 yleisönosastolla julkaistu kirjoitus, jossa vastustettiin suunniteltua Lapinlahdelta Meilahteen kulkevaa rantamoottoritietä seuraavin sanakääntein:

[...] Ensiksikin kyseinen suunnitelma toteutettuna ei turmelisi ainoastaan läntistä rantanäkymää, vaan häiritsisi pahoin Seurasaaren rauhaa. Toiseksi, jos Pihlajasaari turmellaan ja Espoon väkiluku kasvaa sitä vauhtia kun nyt, niin taitaapa kohta helsinkiläisillä, jotka eivät satu omistamaan kesähuvilaa, olla pitkä matka löytääkseen rauhallisia virkistys- ja viikonloppualueita. Kolmanneksi, eikö suunnitelma ole jo moneen kertaan saanut kielteisen vastaanoton paikallisten ja muidenkin helsinkiläisten taholta? Vai eikö yleinen mielipide merkitse mitään? Kunhan vain avainasemassa olevat suunnittelijat saavat vapaasti toimia muista maista ottamiensa mallien mukaan.⁴⁹

Helsingin kaupunkisuunnittelua kritisoitiin myös tässä samalta vuodelta olevassa kirjoituksessa:

47 HS 20.1.1968 ”Seisovat autot käynnissä yölläkin”, nimim. Air Freshner.

48 HS 15.6.1969 ”Polkupyörä kunniaan”, nimim. Autoton.

49 HS 14.3.1971 ”Päästäkää meidät rantamoottoritiestä”, nimim. Asiaa seurannut.

Nyt näyttää suunnitelmat sellaiselta, että Helsingin kaupungin alueelle (MaTaPuPu) aiotaan rakentaa suuri moottoritie, joka melualueineen olisi jopa 200 m leveä. Samaan ääneen puhutaan ko. alueen tiivistämisestä. Onko tämä moottoritie niin kuin lumiaura, joka työntää pientalot, ympäristön rauhan, turvallisuuden ja ihmiset sivuun vaan? Eikö ihmistä, yksilöä ajatella laisinkaan? [...] Onko moottoritie ja autot tärkeämpää kuin ihmiset ja heidän kotinsa? Jos moottoritie tai ehkä lentokenttä on kysymyksessä, niin näyttää se olevan vähempi-osaisten alueille herrojen mielestä hyvin tarpeellinen.⁵⁰

Tässä vuodelta 1973 olevassa kirjoituksessa käsiteltiin muun muassa jalkakäytävien kaventamista:

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös Caloniuksenkadun jalkakäytävän kaventamisesta metrillä on jälleen kerran esimerkki siitä, miten jalankulkijoiden ja ennen kaikkea paikallisten asukkaiden edut ovat toissijaisia tekijöitä alati lisääntyvien yksityisautoilijoiden intressien rinnalla. [...] Kerta kaikkiaan radikaalisella ja ankaralla pysäköimispolitiikalla voitaisiin aikaansaada jalankulkijoiden, paikallisten asukkaiden, julkisen liikenteen ja loppujen lopuksi yksityisautoilijoiden itsensä kannalta (onko henkilöauton käyttö keskustassa välttämätöntä?) parempi ratkaisu mm. Caloniuksenkadun kriisiin kuin on metrin levyisen kaistaleen



Lisääntynyt liikenne kirvoitti Helsingin Sanomien yleisönosastolla lukuisia krüttisiä kirjoituksia, joissa ilmaistiin huoli etenkin kantakaupungin muuttumisesta asumiskelvottomaksi. Näkymä Pohjoisesplanadilta toukokuuisena aamupäivänä varsinaisen ruuhka-ajan jälkeen vuonna 1971. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

50 HS 3.3.1971 ”Näin suunnitellaan Helsingin kaupunkia”, nimim. Suuraa asiaa.

repäiseminen jalkakäytävästä. Melua ja saastetta on Caloniuksenkadulla, kiitos yksityisautoilijoiden, jo ennestään liikaa.”⁵¹

1970-luvun alkuvuosina yleisönosastolla julkaistiin useita melua käsitteleviä tai sitä sivuavia kirjoituksia, joiden voi tulkita heijastelleen Liikennepoliittinen Yhdistys Enemmistö ry:lle ominaista ajattelutapaa. Näille kirjoituksille oli leimallista tyytyväisyyttä kaupungin liikenneratkaisuja ja kasvanutta yksityisautoilua kohtaan. Yksi syy kritiikkiin oli myös melun lisääntyminen. Yhdistyksen toimintaa käsittelevän seuraavassa pääluvussa.

Liikenteen aiheuttama melu ja sen tunkeutuminen yhä uusille alueille nosti tuolloin esiin varsin pessimistisiä äänenpainoja, joita kuvaa oivasti erään vuonna 1973 julkaistun kirjoituksen otsikko: ”Hukumme meluun ja saasteeseen”, jossa kommentoitiin tilannetta seuraavasti:

Lähiaikoina on ollut sangen useita kirjoituksia autoilijoiden puolesta tässäkin lehden osastossa. Vähemmän pitävät puoliaan Helsingissä asuvat ihmiset, me, joiden täytyy asua, elää ja nukkua tässä kamalassa pärinässä ja ainaisessa bensiinin käryssä. Jos esimerkiksi tästä Topeliuksenkadun ja Meilahdenkadun kuusikulmasta tultaisiin mittaamaan melun desibelejä ja ilman saasteisuutta, taidettaisiinpa saada aika lailla korkeita ja asukkaiden hermoille sekä hengityselimille sopimattomia lukuja. Nämä kaksi Topeliuksenkadun tiheästi rakennettua kerrostalokorttelia [...] ovat niin ylikuormitettuja bussiliikenteen, ainakin parinkymmenen linja- sekä rekka- ja henkilöautojen ympärivuorokautisen ajon takia, että tällä seudulla asuminen käy kohta mahdottomaksi.⁵²

Vuonna 1980 meluun liittyvissä kirjoituksissa käsiteltiin hyvin samantyyppisiä aiheita, kuten autojen tyhjäkäyttöä, mopojen pärinän häiritsevyyttä ja Keskuspuistoon suunniteltua tiehanketta. Viisi vuotta myöhemmin kirjoittajien asuinalueiden läpi kulkevien, yhä lisääntyvien liikennevirtojen ja raskaan liikenteen aiheuttama melu puhutti useita kirjoittajia. Töölön kaupunginosassa lisääntynyt liikenteen aiheuttama melu kirjoitti seuraavan kommentin vuonna 1985:

Koko Töölö, mutta varsinkin Mannerheimintie, Runeberginkatu, Topeliuksenkatu ja Nordenskiöldinkatu ovat jo jääneet ja ovat yhä pahemmin jäämässä ohikulkuliikenteen jalkoihin. Töölöläisten melu. Ja ilmansaasteet ovat huomattavat. Vanhasta Töölö-hengestä ei ole jälkeäkään. Esikaupunkilaiset huristavat ohi ikkunoittemme ja entisten rauhallisten kävelyreittemme. Siksi metro pitäisi saada Töölön kautta kulkeväksi. Töölö töölöläisille, läpikulijat maanalle.⁵³

Vuonna 1990 kirjoittajia harmittivat muun muassa melusteiden puuttuminen tai niiden rakentamisen viivästyminen pääväylien varsilta, Kehä II:n rakentamissuunnitelmat, ”katurallin” aiheuttama melu ja yleensä liikenteen lisääntymistä edistävien ratkaisujen tekeminen. Monen kirjoittajan mielestä kaupunki oli liian mas-

51 HS 15.1.1973 ”Yhä vain kavennetaan jalkakäytäviä”, Juhani Joutsen.

52 HS 5.12.1973 ”Hukumme meluun ja saasteeseen”, nimim. Topeliuksenkatu 10 asukkaat.

53 HS 30.12.1985 ”Metro Töölön kautta”, nimim. Syntyperäinen töölöläinen.

siivisen liikenteen pilaama ja Kauppatorillakaan ”ei voi edes torin antimia ostaa huutamatta”, kuten siellä työskennellyt kirjoittaja huomioi.⁵⁴ Vuonna 1990-luvun loppupuolella kirjoittajia puhutteli muun muassa keskustatunnelin merkitys melun vähentäjänä ja vuonna 2002 palstalla keskusteltiin muun muassa eri liikenne-
muotojen eduista ja meluttomuudesta toisiinsa nähden. Seuraavassa puheenvuorossa esitettiin johdinautoliikenteen⁵⁵ palauttamista uudelleen Helsinkiin:

[...] Tosin tästä joustavasta, ympäristöystävällisestä ja äännettömästä liikennemuodosta [johdinautoista] luovuttiin Suomessa parahiksi 1970-luvun öljykriisin aikoihin! [...] Onko siis myös Helsingissä aika palata johdinautoliikenteen käyttöön [kuten Ruotsissa oltiin tekemässä]?⁵⁶

Myös lentoliikenteen aiheuttama melu sai palstatilaa enenevässä määrin 1970-luvun alkuvuosina. Vuonna 1970 eräs helsinkiläinen ihmetteli, millä oikeudella pienkoneet saavat lennellä kaupungin yllä ja häiritä satojentuhansien kaupunkilaisten lepopäivien rauhaa muun liikennemelun hetkeksi tauotessa.⁵⁷ Muutamien lentoharrastajien huvittelu pienkoneilla sekä vesitasoilla ja aikeet helikopterikentän tuomisesta kaupunkiin kiukuttivat kirjoittajia vuosina 1971 ja 1972. Vuonna 1973 yllä pidettiin keskustelua samoista aiheista mutta mukaan tuli yhä kasvavaa kritiikkiä Seutulan (nykyisen Helsinki-Vantaan) lentokentän aiheuttamaa melua kohtaan. Vuonna 1974 kasvavan kritiikin kohteeksi joutui Malmin pienlentokenttä. Näin asiasta kirjoitettiin tässä kirjoituksessa:

[...] Viime syksynä keskusteltiin lehdistössä vesilentokoneiden ympäristölleen aiheuttamasta haitasta. Vesistöt ovat vielä osin jäässä, mutta pienlentokoneet viettävät juhlaa Malmin lentokentällä ja varsinkin sen lähistöllä. Parhaina päivinä pyörii Malin ja lähiseudun alueiden yläpuolella kymmeniä koneita häiritsen kymmeniätuhansia ihmisiä. On turha väittää, että koneen melu on vain hetkellinen, sillä kun koneessa olevilla ei ole varsinaisesti matka minnekään, niin ne lentelevät edes ja takaisin. Miten voi olla mahdollista, että muutamien varakaiden annetaan typerällä harrastuksellaan häiritä monituhantista asukasmäärää?⁵⁸

Vuonna 1980-luvulla kirjoittajia puhuttivat edelleen vesitasojen ja Malmin ja Helsinki-Vantaan lentokenttien aiheuttama melu. Vuonna 1990 edellisten aiheiden lisäksi muutamia kirjoittajia kiukutti lisääntynyt pienilmailu joko kansallispuistossa tai asuinalueiden yllä. Vuonna 1998 palstalla valitettiin Helsinki-Vantaan lentokentän lentoreittien keskittämisen aiheuttamasta melusta, jonka kirjoittajat kokivat jo kohtuuttomasti rasittavan heitä. Vuonna 2002 palstalla puhuttiin edelleen lentoreittien keskittämisen seurauksista ja Malmin lentokentän lentomeluhaitoista, johon liittyen eräs kirjoittaja esitti vuosikymmenien ajan palstalla eri muodoissa esitetyn kysymyksen: ”Miten on yleensä mahdollista, että suhteellisen pieni harras-

54 HS 21.6.1990 ”Karkotetaan autot torilta”, Vivian Granlund.

55 Johdinautoliikenteestä Helsingissä ks. tämän tutkimuksen 2. luku.

56 HS 17.11.2002 ”Olisiko aika palata johdinautoihin?”, Mikko Alameri.

57 HS 19.4.1970 ”Lentokoneet Helsingin yllä”, nimim. Alas melu.

58 HS 3.5.1973 ”Pienkoneiden karmea riesa”, Esa Nick.

tajien joukko voi harrastuksellaan tuhota kokonaisten kaupunginosien asukkaiden ilta- ja viikonloppurauhan?”⁵⁹

Asukkaiden rauhaa näytti häirinneen samoin vuosikymmenestä toiseen myös teollisuuden, rakennustoiminnan ja liiketoiminnan aiheuttama melu. Vuonna 1955 Suomenlinnassa asuvaa henkilöä kiusasi yöllä tehtävä koneellinen halkojen kuor-
maus, ja vuonna 1960 kirjoittajia kiusasivat muun muassa erilaiset tiehakkeisiin liittyvät räjäytykset, kivenmurskaamojen tuottama melu ja yölliset maidonkul-
jetukset. Vuonna 1965 Hanasaaren voimalaitos vonkui kiusallisesti, kuten se te-
ki edelleen vuonna 1968. Vuonna 1970 palstalla keskusteltiin kiivaasti Ruovedelle
suunnitellusta ”melutehtaasta”, jonka yhteydessä nousi esiin kysymys siitä, tulisiko
teollisuuden aiheuttamaa melua sietää työpaikkojen toivossa.⁶⁰ Puhetta oli myös
kerrostalojen alakerroksissa sijaitsevista autoverstaista, jäteautojen meluamisesta
aamuisin makuuhuoneen ikkunoiden alla. Jäteautoista kirjoitettiin tähän tyyliin:

Mistä saisi apua, etteivät jäteautot pitäisi niin sietämätöntä melua makuuhuoneeni ikkunan
edessä aamuisin? Asun kadun puolella. Autot ajavat noin 1 m:n päähän ikkunasta jauhamaan
jätemyllyllä roskia 20 minuutiksi, jolloin saan kärsiä tästä melusta, jyskeestä ja pakokaasuis-
ta, joka tulee ikkunasta sisään. Eikö Helsingin kaupungin asukkailla ole mitään suojaa täl-
laista menettelyä vastaan?⁶¹

Ja Hanasaaren voimalaitoksen ulinaa ei ollut saatu vielääkään loppumaan. Vuonna
1971 kirjoittajia kiusasivat raskaan teollisuuden meluhaitat muun muassa Salmi-
saareissa ja Vallilan suunnalla. Vuosina 1972–1974 teollisuuden aiheuttamasta melu-
sta kirjoitettiin hyvin vähän. Vuonna 1980 kirjoittajia häiritsivät muun muassa
räjäytystyöt ja jäteautojen kello viisi aamulla tapahtuvat vierailut. Vuonna 1985
vonkui Linnanmäen huvipuiston läheisyydessä, ja vuonna 1990 kirjoitettiin maali-
kennekeskuksen toiminnan aiheuttamasta melusta ja rakennustöiden meluhaitois-
ta. Vuonna 2002 valitettiin satamasta kantautuvasta melusta, jonka eräs kirjoittaja
pelkäsi laskevan alueella sijaitsevien asuntojen arvoa.⁶²

Lyhyenä yhteenvetona voikin todeta, että suurin yksittäinen melulähde eli liiken-
teen melu puhutti yleisönosastolla eniten.⁶³ Painotuksiltaan kirjoitukset eivät muut-
tuneet eri vuosikymmeninä sanottavasti, joskin tyhjäkäyntiä koskevat valitukset
poistuivat aineistosta 1980-luvun kuluessa. On mahdollista, että tähän vaikutti jou-
tokäyntiä koskevien rajoitusten kirjaaminen valtakunnalliseen lainsäädäntöön en-
simmäisen kerran vuonna 1982. Tuolloin ajoneuvoa sai joutokäyttää vain jos se oli
välttämätöntä ajoneuvon teknisen käytön kannalta tai turvallisuuden vuoksi. Kah-
den minuutin tyhjäkäytön raja kirjattiin lakiin vuonna 1992.⁶⁴

59 HS 8.9.2002 ”Odotan hartaasti Malmin kentän loppumista”, Toini Oksala.

60 Tästä teemasta ks. tämän tutkimuksen 5. luku.

61 HS 1.3.1970 ”Jäteautojen melu ja saaste”, nimim. Yksi monien puolesta.

62 HS 18.2.2002 ”Melu haittaa läntisessä kantakaupungissa”, Timo Kurki.

63 Vrt. Liikenteen osuus melua koskevissa yhteydentotoissa ja valituksissa on ollut suuri myös
muualla maailmassa, joskin tässä on havaittavissa myös paikallisia eroja. Myös eläinten ja ilmas-
tointilaitteiden tuottama melu on poikunut paljon yhteydenottoja mm. Johannesburgissa ja
Chicagossa. Schafer 1994 (1977), 186–188; vrt. Saksaa koskien Laucken – Mees 1987.

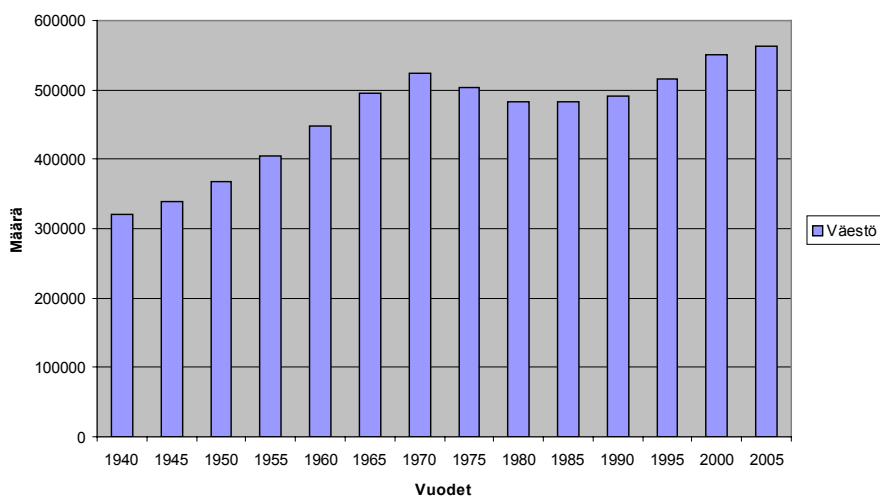
64 Tiedot joutokäyntiä koskevasta lainsäädännöstä minulle toimitti Liikenne- ja viestintäministe-
riön erityisasiantuntija Juhani Hienonen sähköpostiviestissään 6.3.2006.

Lentomelua koskeissa keskusteluissa aiheet pysyivät yhtä lailla miltei samalaisina vuosikymmenten ajan. Teollisuuteen, liike- ja rakennustoimintaan liittyvästä melusta käydyt keskustelut kävivät kiivaimpina 1970-luvulla. Niiden väheneminen aineistossa sen jälkeen saattaa liittyä siihen, että teollisuus siirtyi vähitellen pois kaupungin alueelta 1960-luvulta lähtien.⁶⁵

Edellä olen pyrkinyt osoittamaan lähinnä tilastollisesti, kuinka etenkin liikenteen aiheuttama melu alkoi hallita Helsingin äänimaisemaa yhä enemmän. Seuraavassa luvuissa käsitelen sitä, mihin yhteiskunnan rakenteellisiin ja ehkä aatteellisiinkin muutoksiin kaupungin äänimaiseman muuttuminen oikeastaan kytkeytyi.

”MASSOJEN FORTE” – MODERNISAATION PAIKALLISHISTORIAA

Toisen maailmansodan jälkeiset vuosikymmenet olivat Suomessa voimakkaan rakennemuutoksen aikaa. Tosiasiallisesti maamme modernisoitui, teollistui ja kaupungistui lopullisesti vasta tuolloin, vaikka esimerkiksi teollisuutta oli ollut maassamme jo vuosisatojen ajan. Rakennemuutoksen seurauksena Helsinkiin, kuten myös muihin suuriin kaupunkeihin, suuntautui voimakas muuttoliike, jota kasvatatti myös sodan vuoksi asunnottomaksi jääneen karjalaisen siirtolaisväestön asuttaminen (kuvio 2.).



Lähde: vuodet 1940–1945 Herranen, s. 95; vuodet 1962–2005

Helsingin kaupungin tietokeskus, <http://hel03.vovogroup.com/asarjat/hkiT1.asp>

Kuvio 2. Helsingin väkiluku vuosina 1940–2005.

65 Leminen – Pyrylä 2001, 79, ks. tämän tutkimuksen liite 1.

Helsingin kaupungin virkamieskoneisto joutui uudenlaisten haasteiden eteen. Maaseudulta pääkaupunkiin työn perässä muuttaville piti rakentaa asuntoja, lastentarhoja, kouluja ja sairaaloita. Kaupungin hallinto- ja suunnittelukoneistoa piti kasvattaa, jotta se selviytyisi sille asetetuista odotuksista. Kaupungin palveluksessa olevien työntekijöiden määrä kasvoikin voimakkaasti 1950-luvulta lähtien.⁶⁶ Kaupungin tuli huomioida kaupunkilaisten tarpeiden ohella myös liike-elämän vaatimukset, joista yksi keskeisin liittyi liikenteen sujuvuuteen. Raaka-aineiden, tavarain ja työvoiman tuli päästä liikkumaan kaupungissa esteettömästi. Nopeasti kasvavan liikenteen ja erityisesti yksityisautojen lisääntyminen etenkin 1960-luvulta lähtien pakotti kaupunkisuunnittelijoita ja päättäjiä harkitsemaan massiivisten liikennetarkaisujen tekemistä. Maaltamuuton, lähiöistymisen ja elinkeinorakenteen muutos oli tuonut Helsinkiin uudenaikaisen kaupunkielämän vaatimukset ja rytmin, joka kulminoitui Teuvo Auran (Helsingin kaupunginjohtaja 1968–1978) lauseessa, joka löytyy hänen muistelmistaan koskien Helsingin kasvuvuosikymmeniä: ”Uusi vauhti ja sen mukanaan tuomat uudet ihmiset synnyttivät käsitteen ruuhka-aika: massojen forte, työhön tulo ja työstä paluu. Kaksi ruuhkahuippua, jotka veivät mennessään rauhan ja myös pilasivat kaupunkikuvaa.”⁶⁷ Elinkeinoelämän, modernisoituvan yhteiskunnan ja kaupunkilaisten ”vaatimuksiin” uskottiin voitavan vastata modernien suunnittelujärjestelmien avulla, joiden ydin kiteytyi käsitteisiin tehokkuus, moderni teknologia, kehitysoptimismi ja rationalisointi. Suomessa näihin iskusanoihin yhdistyi vielä pyrkimys kehittyä kohti eurooppalaista, nimenomaan länsieurooppalaista modernia yhteiskuntaa, ja siten erottautua itäisestä naapurimaastamme. Mallia tähän haettiin etenkin Yhdysvalloista.

Yhdysvaltalainen valtiotieteen ja antropologian professori James C. Scott luettelee modernia yhdyskuntasuunnittelua kriittisesti tarkastelevassa kirjassaan *Seeing like a state* muutamia keskeisiä piirteitä, jotka ovat leimallisia kiihkeän modernistiselle (*high-modernist*) ajattelulle. Scottin mukaan tähän ajatusmalliin sisältyy vahva luottamus tieteelliseen ja teknologiseen kehitykseen, tuotannon laajenemiseen, ihmisten tarpeiden tyydyttämiseen, luonnon hallitsemiseen – mukaan lukien ihmislunnon hallitseminen – ja ennen kaikkea luonnontieteellisiin lainalaisuuksiin perustuva sosiaalinen järjestys. Ajattelun juuret ovat länsimaissa ja se syntyi ennenkuulumattoman tieteellisen ja teollisen kehityksen sivutuotteena.⁶⁸ Scott käy läpi useita esimerkkejä eri puolilta maailmaa, miten ”sosiaaliset insinöörit” pyrkivät ylhäältäpäin suunnittelemaan sellaisen sosiaalisen elämänmuodon, joka minimoisi edistykseen liittyvän kitkan.⁶⁹ Vaikka Scottin näkemys voi tuntua liioittelulta sovellettuna Suomen ja pääkaupunkimme oloihin, lukiessa 1950- ja 1960-luvuilla kirjoitettuja Helsingin kaupunki- ja liikennesuunnitteluun liittyviä selontekoja, suunnitelmia ja päätöslauselmia, ei voi välttyä ajatukselta, että samansukuista ajatuksellista voimavirtaa kulki myös pääkaupunkimme päättävissä piireissä ja suomalaisessa virkamiehissä yleensä.

66 Kolbe – Helin 2002, liite 5, 614–615.

67 Aura 1982, 244; Hankonen 1994, 293.

68 Scott 1998, 4.

69 Scott 1998, esim. 93.

Esimerkiksi Tapiolan keskustan suunnittelijana toiminut ja vuodesta 1965 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston ensimmäisenä virastopäällikkönä toiminut Aarne Ervi lausui mielipiteitään julki vuonna 1958 Helsingissä järjestetyillä Liikenneteknisillä luentopäivillä seuraavaan tapaan: ”Suuret muutokset ovat tulossa. Sen ajan, minkä ihmiset nyt käyttävät juniin tai maanalaisiin metropoleissa, käyttävät tulevaisuudessa työssäkäyjät miellyttävään hetkeen autolla-ajoon ja tehokkaampaan vapaa-ajan viettoon. Ajokillaan he asioivat nopeasti ja viihtyisästi, jos liikenne on tarkoituksenmukaisesti järjestetty.”⁷⁰ Ervi myös uskoi helikopteriauton muodostuvan lähitulevaisuudessa jokamiehen kulkuneuvoksi.⁷¹

Helsingin kaupungin liikennejärjestelmiä koskevista, 1960-luvulla tehdyistä suunnitelmista ja mietinnöistä löytyy useampia esimerkkejä massiivisista liikennetarkaisuista, jotka sisälsivät suorastaan utopistisia ajatuksia kaupungin tulevaisuuden liikennetarkaisuista. Helsingin kaupungin metrotoimikunnan mietinnön ensimmäisessä osassa on huolellisesti pohdittu erilaisia teknisiä liikennevaihtoehtoja, joiden avulla liikenne saataisiin tulevaisuudessa entistä sujuvammaksi. Esimerkiksi helikoptereiden käyttöä Helsingin keskustassa pohdittiin tarkkaan, jolloin keskusta-alueelle ja metron eri asemien läheisyyteen voitaisiin sijoittaa kymmenenkin helikopterikenttää.⁷² Vuonna 1968 valmistunut niin kutsuttu Smith – Polvisen suuri liikennetutkimus (Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, osat I–II ja yhteenveto) sisälsi suurisuuntaisia ja kaupungin rakennetta voimakkaasti määrittäviä tiehankkeita koko (kanta)kaupungin alueelle.⁷³ Myös Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnitelmaa terassitoreineen, joka käytännössä olisi ollut katettu paikoitusalue, voidaan pitää ennen kaikkea suurena liikennesuunnitelmana, kuten Marjatta Rahikainen on huomauttanut.⁷⁴ Yksi syy Aallon suunnitelman ja myös monien



Yksityiskohta nk. Smith – Polvisen liikennetutkimuksesta vuodelta 1968. Kuvassa eritasoliittymä Pohjoissataman ja Tervasaaren välissä. Liittymä oli suunniteltu osaksi Ruoholahti-Koskela -moottoritietä. Kuva: Smith – Polvinen 1968, osa II, s. 19.

70 Hankonen 1994, 290; Liikennetekniset luentopäivät Helsingissä 20.–22.10.1958, 166.

71 Liikennetekniset luentopäivät 1958, 165; Hankonen 1994, 290.

72 Metrotoimikunnan mietintö, osa I, 1959, 91–92.

73 Smith – Polvinen 1968.

74 Rahikainen 1985, 81; Helsingin keskustasuunnitelma 1965.

muiden tuon ajan kaupunkisuunnitelmien painottumisesta liikennesuunnitteluun suuntaan voi olla se, että funktionalistisessa kaupunkisuunnittelussa, jota Aalto edusti, keskeistä oli panoraamanäkymän ohella tehokas ja nopea siirtyminen paikasta toiseen. Kaupunkia ei enää suunniteltu 1800-luvun kaupunkisuunnittelijoiden tapaan päämäärättömästi kuljeskelevan jalankulkijan sattumanvaraisia katseita ja reittivalintoja silmälläpitäen. Uuden avoimen kaupunkitilan symboliksi nousivat kulkuvälineet.⁷⁵ Helsingissä tuo kulkuväline oli ensisijaisesti henkilöauto.

Yhteistä edellä mainitulle ja monille muille tuon ajan liikennesuunnitelmille ja mietinnöille oli, että niissä kiinnitettiin huomio miltei yksinomaan siihen, mitä sellaista modernin teknologian avulla voitiin saavuttaa, jota ennen sitä ei ollut saatavilla: tehokas ja suorituskykyinen liikennejärjestelmä. Tuon ajan liikenneinsinöörien ajattelussa ei ollut paljoa sijaa niille muutoksille, haittavaikutuksille tai jopa uhrauksille, joita teknologian käyttö ja sen käytölle sopivien rakenteiden luominen edellytti.⁷⁶ Uusien lakien ja säädösten luomisen tarve, asuinalueiden pirstoutuminen ja jopa kokonaisten vanhojen kortteleiden purkaminen, jalankulun ja pyöräilyn hankaloituminen⁷⁷ ja viihtyvyystekijät, kuten melun lisääntyminen, eivät saaneet juurikaan huomiota. Esimerkiksi vuonna 1963 ilmestyneessä Metrotoimikunnan mietinnön toisessa osassa melu mainitaan vain muutaman kerran – muun muassa vertailtaessa eri joukkoliikennemuotoja toisiinsa, jolloin johdinauton todettiin olevan vähiten meluisa verrattuna raidekulkuneuvoihin ja linja-autoihin. Tässä yhteydessä liikennemuodon meluisuuden ei kuitenkaan katsottu vaikuttavan valintaan esimerkiksi johdinautojen ja dieselkäyttöisten linja-autojen välillä, sillä viihtyvyyden todettiin olevan osaksi ”makuasia”.⁷⁸ Smith – Polvisen liikennesuunnitelmassa todettiinkin, että ”melu ja pakokaasut ovat nykyaikaisen liikenteen välttämättömiä seurauksia”.⁷⁹

Ajatus siitä, että modernin teknologian aiheuttamia tahattomia sivuvaikutuksia, kuten melua, piti sietää modernin teknologian käytöstä väistämättä lankeavana hintana, ei ollut tuntematon asia tavallisille kaupunkilaisillekaan. Tästä löytyy esimerkkejä Helsingin Sanomien melua koskevista yleisönosastokirjoituksista. Seuraava esimerkki on vuodelta 1960, ja siinä eräs kirjoittaja vastasi yleisönosastolla aikaisemmin öisen lumenaurauksen aiheuttamasta melusta valittaneelle diplomi-insinöörille. Tämä kirjoittaja paheksui diplomi-insinööriä ja kehui, kuinka yötyöläiset eivät valita, vaikka eivät saa unta päivisin matonhakkuun, kadulta kuuluva melun tai ovien paukkumisen vuoksi, sillä

He [yötyöläiset] ymmärtävät, että asuminen kaupungissa tuo mukanaan omat haittansa, jotka yhteisen edun saavuttamiseksi hyväksytään ilman lapsellista narinaa.⁸⁰

75 Saarikangas 2002, esim. 488–489.

76 Vrt. Fielder 1992, 106; Ellul 1964, 323–324; Lasch 1991, esim. 35.

77 Marjatta Rahikaisen mukaan Smith – Polvisen suunnitelmassa jalankulkija mainitaan kaksi kertaa: ensin liikenteen häiriötekijänä ja toisen kerran työmatkojen kulkutapajakautumassa. Rahikainen 1985, 80.

78 Metrotoimikunnan mietintö, osa II, 1963, 152.

79 Smith – Polvinen, osa I, 1968, 271.

80 HS 29.1.1960 ”Dipl.ins.”, nimim. M. M.



Alvar Aallon suunnittelema terassitori.

Näkymä Töölönlahdelta Aallon keskustasuunnitelman mukaan.

Kuva: Helsingin keskustasuunnitelma 1965, s. 7.

Toisessa vastaavansisältöisessä esimerkissä vuodelta 1968, nimimerkillä ”Edistyksen puolesta” kirjoittava vastasi aikaisempaan yleisönosastokirjoitukseen, jossa oli paheksuttu Uuteenkaupunkiin rakennettavaa, melua aiheuttavaa uutta tehdasta:

Te nimim. Uusikaupunkilainen, laajentakaa mielikuvianne kauniista maisemista arkisiin toimeentulokysymyksiin saakka. [...] minä olen kymmenkunta vuotta ansainnut leipäni niistä meluavista tehtaista, joita te paheksutte. Jos nekin puuttuisivat, olisi leipäkakkuni maan tomussa ja petäjänkuoren alla, siis maa- ja metsätöissä. [...] Jättäkäämme nyt ihmeessä rauhaan auto, nykyihmisen paras palvelija. Mitä pahaa se on tehnyt? Samanaikaisesti sillä voidaan ajaa sekä lujaa että turvallisesti. [...] Yksityisautoilijat, nyt saamme kotimaisen auton, painetaan kaasu pohjaan.⁸¹

Tämän kaltaiset kehitysoptimismia ja uskoa modernin lupaukseen paremmasta huomisesta huokuvat mielipidekirjoitukset olivat epäilemättä modernismin niemeen vannovien liikennesuunnittelijoiden mieleen. Kaikki eivät kuitenkaan suh-

81 HS 5.9.1968 ”Aina maristaan”, nimim. Edistyksen puolesta.

tautuneet yhtä varauksettomasti tieteen ja tekniikan mahdollisuuksiin yhteiskunnan kehittämisessä entistä paremmaksi ja tasa-arvoisemmaksi. Vaikka 1950- ja 1960-luvut olivatkin Suomessa ennennäkemättömän optimismin aikaa, jolloin eri tahoilla vallitsi melko laaja yksimielisyys kyvystämme kehittyä kohti taloudellisesti ja koulutuksellisesti entistä tasa-arvoisempaa yhteiskuntaa keskiluokkaisine yhteinäiskulttuurisine arvoineen, eivät kaikki muutokset suinkaan tapahtuneet kivuttomasti ja ilman vastarintaa. Siksi modernien suunnittelujärjestelmien puolestapuhujat olivat valmistautuneita myös siihen, että kaupunkirakenteen ja ”luonnon” ohella myös ihmistä saattoi ja täytyi tarvittaessa muokata nykyaikaiseen yhteiskuntaan sopivaksi. Helsingissä vuonna 1958 pidetyillä Liikenneteknisillä päivillä puhunut Tampereen kaupungin rakennustoimiston asemakaavainsinööri Mikko Mänty katsoi modernin liikennetekniikan tarvitsevan ympärilleen erityistä toimikuntatyötä: ”Luotaessa liikennekelpoista yhdyskuntaa ei kuitenkaan riitä pelkäämään liikennekelpoinen, oikein mitoitettu tie tai katuverkko vaan tarvitaan myöskin tarkoituksenmukaiset liikenneolosuhteet ja liikennekelpoinen ihminen.”⁸² Tähän ihmisten odotusten tai jopa mielipiteiden ”muokkaamiseen” modernin ihanteita vastaavaksi, muiden yhteiskunnan osa-alueiden ohella, palaan myöhemmin tässä tutkimuksessa.



Kuva Helanderin ja Sundmanin Kenen Helsinki -kirjasta. Kuvaan on liitetty kuvatekstit: ”Siinä missä Alekski päättyy siinä päättyy myös jalankulkijan elintila.” ”Kesäkuu 1970. Jalankulkijat häiritsevät liikennettä Erottajalla: pysäkit siirretään, suojatiet poistetaan. Joudut kiertämään kuuden eri ajoradan kautta päästäksesi yli (Erottaja).” Kuva: Helander – Sundman 1970, s. 6.

82 Hankonen 1994, 290–291; Liikennetekniset luentopäivät Helsingissä 1958, 176.

Teknologinen ja taloudellinen kehitysoptimismi ja sen nimissä toteutetut uudistukset kaupungeissa ja muuallakin saivat ankaraa kritiikkiä vastaansa etenkin 1960-luvun loppupuolelta lähtien. Suurin yksittäinen syy modernin kritiikkiin ainakin Helsingissä ja tämän tutkimuksen aihepiiriä koskien, oli autoliikenteen ja tiepinta-alan voimakas lisääntyminen. Vaikka juuri mitkään 1960-luvun mahtavista liikennesuunnitelmista eivät toteutuneet ainakaan suunnitellussa mittakaavassa, lisättiin Helsingin keskustassa autoille varattua tilaa vähitellen.⁸³ Tämä näkyi myös liikenteen melua käsittelevissä yleisönosastokirjoituksissa, kuten edellä on todettu. Esimerkkinä kirjoitus vuodelta 1969, jossa nimimerkillä ”Joukko kaupunkilaisia” kirjoittaneet parahtivat ulkoilualueiden puolesta:

Kaupungin tiesuunnittelijoille: Älkää hyvät ihmiset pilatko Hietaniemen rauhaa tiesuunnittelulla [...]. Täällä hermoja repivän kaupungin melussa on Hietaniemi rauhallisena ulkoilualueena suurimerkityksellinen kaupunkilaisille.⁸⁴

Helsingin autoistumista kriittisesti tarkastelleessa teoksessa *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista 1970* kuvailtiin havainnollisten ennen ja jälkeen -kuvaparien avulla yksityiskohtaisesti sitä, miten ”puistoja asfaltoidaan, jalkakäytäviä kavennetaan, suojateitä poistetaan, jalankulkijat viedään maan alle pois autojen tieltä. Torit pienenevät, puut kaatuvat yhä uusia kaistoja vedettäessä. Ilma saastuu ja melu kasvaa.”⁸⁵ Helsingistä kasvoi sodan jälkeisinä vuosikymmeninä nopeasti moderni kaupunki, jonka rakennetta määritteli liikenne. Asukkaiden osaksi jäi yrittää elää sen keskellä parhaansa mukaan. Osa heistä nousi vastarintaan.

83 Rahikainen 1985, 81–82.

84 HS 2.4.1969 ”Onko rantojen suojelu tarpeen?”, nimim. Joukko kaupunkilaisia.

85 Helander – Sundman 1970; lainaus s. 16.

II MELUKYSYMYKSEN POLITISOITUMINEN

Mitä tarkoitetaan politisoitumisella? Yrjö Hailan mukaan *ympäristön politisoitumisella* tarkoitetaan sitä, että ihmisten elinympäristöön kuuluvat ja sen laatuun vaikuttavat eri tekijät ovat nousseet poliittisten erimielisyyksien ja kiistojen kohteeksi.¹ Ympäristön osatekijät eivät enää ole merkityksellisiä vain resurssina, kulttuurihistorian osina tai ”erämaina”, vaan ne ovat tulleet tärkeäksi osaksi yhteiskuntien elämää.² Tällöin tärkeitä kysymyksiä ovat muun muassa: Ovatko ympäristön pilaantumista osoittavat ilmiöt paikallisia vai ilmentävätkö ne koko yhteiskuntajärjestelmää vaivaavaa sairautta? Mitä asialle voidaan ja pitäisi tehdä? Kykeneekö julkinen valta vastaamaan kansalaisten elinympäristön terveellisyydestä ja onko julkinen ylipäänsä valta vastuussa ympäristön tilasta? Haila katsoo politisoitumisen olevan prosessi, jonka voi käynnistää jokin vähäpätöinenkin tapahtuma, joka saa ihmiset toimimaan uudella tavalla. Se taas aiheuttaa ennakoimattomia seurauksia – kyseessä on eräänlainen ketjureaktio.³

Ympäristöongelmien politisoitumista ja ympäristöpolitiikkaa on tutkittu paljon ympäristösosiologian piirissä, jonka alaan luettavissa tutkimuksissa voidaan toisistaan ongelmakeskeinen ja *policy*-keskeinen lähestymistapa. *Policy*-keskeisessä lähestymistavassa ongelmat otetaan annettuina ja siinä keskitytään tarkastelemaan taloudellisten ja poliittisten järjestelmien mahdollisuuksia käsitellä niitä.⁴ Ongelmakeskeisessä lähestymistavassa tarkastellaan meluongelman määrittely- ja politisoitumisprosesseja. Oma lähestymistapani on pääasiallisesti ongelmakeskeinen, ja pyrin käsittelemään ongelmaa konkreettisenä ja historiallisesti muotoutuneena ilmiönä, joka syntyi tietyssä paikassa tietyssä aikana. Määrittelyn ja tutkimuksen kohteena olevaa ongelmaa ei voi siis määritellä ikään kuin kontekstinsa ulkopuolelta annettuna.⁵ Oleellista on ongelman määrittely. Se luo perustan ongelman ratkaisukeinojen etsinnälle: Tietty tapa määritellä ongelma sulkee pois osan mahdollisista ratkaisukeinoista.⁶

Kuka määritteli melun ympäristöongelmaksi Helsingissä ja milloin tämä tapahtui? Näihin kysymyksiin sisältyy implisiittisesti useita lisäkysymyksiä tai oletuksia: se, että jonkun ilmiön voi määritellä ongelmaksi, liittyy yhteiskunnallisiin valtasuhteisiin ja niissä mahdollisesti tapahtuneisiin muutoksiin. Entä millainen melu sai ongelmanmäärittelmän – naapurin kissan yöllinen naukuna vai rekkaliikenteen jyrinä? Tähän kysymykseen vastaaminen (muiden kysymysten ohella) vaatii myös kulttuuristen ja traditioihin liittyvien seikkojen huomioimista. Seuraavassa esitän

1 Haila 2001a, 11.

2 Haila – Jokinen 2001, 310.

3 Haila 2001a, 9–17.

4 Lainen – Peltonen 2003, 17; Haila 2001a, 17–18; Vehmas 2002, 10–16.

5 Laine ja Peltonen katsovat, että ympäristöongelmien politisoitumista historiallisesti tarkastelevissa tutkimuksissa *policy*-keskeinen lähestymistapa johtaa anakronistisiin tulkintoihin. Laine – Peltonen 2003, 17, viite 1.

6 Haila 2001a, 17–18.

historialliseen, kirjoitettuun aineistoon perustuvan tulkintani mukaiset vastaukset esitettiin kysymyksiin. Lähdän liikkeelle konkreettisista tapahtumista pyrkien laajentamaan ”tarinaa” yhä laajempaan historialliseen ja kulttuuriseen kontekstiin ja yhteiskunnallisiin rakenteisiin, pyrkien myös lopulta pohtimaan yhteiskunnallisten ja taloudellisten instituutioiden kykyä käsitellä ongelmaa.

Väistämättä joudun ottamaan kantaa myös siihen, käsitätkö ongelmanmäärittelykamppailut ja niitä kuvastavat käsitteet ja diskurssit ensisijaisesti jatkuvasa muutostilassa olevana kielipelinä vai katsonko, että toisia määrittelyjä voi pitää ”todempina” kuin toisia. Tutkimukseni edustaa maltillista konstruktionismia, jolla tarkoitan ihmistieteellistä lähestymistapaa, jonka mukaan kaikki ihmisen tuntema todellisuus on tietoinen tai tiedostamaton inhimillinen tulkinta.⁷ Olen tutkijana riippuvainen muun muassa siitä, kuinka todeksi melua koskeva luonnontieteellinen tieto kulttuurissamme määrittellään verrattuna vaikka yksilön subjektiiviseen tietoon.

”YMPÄRISTÖHERÄTYS” – MORAALINEN PROTESTI?

Länsimaissa tapahtunut ”ympäristöherätys” on se murroskohta, jolla nykyään katsotaan olleen suuri merkitys ympäristökysymysten politisoitumiselle. Yhdysvaltalainen politiikantutkija Lynton Caldwell katsoo, että 1960-luvun lopulla politiikkaan ilmaantui uusi ulottuvuus. Ennen sitä missään ei ollut selväsanaisesti ilmastu, että julkinen valta oli vastuussa ympäristön tilasta.⁸ Tätä edelsi eri puolilla maailmaa herännyt ja levinnyt huoli ympäristön tilasta, ympäristön kestäkyvystä ja kietoutumisesta modernin yhteiskunnan toimintaperiaatteisiin, kuten jatkuvan taloudellisen kasvun ideaan. Ympäristöherätys kasvoikin moraaliseksi protestiksi koko yhteiskunnan kehityksen suuntaa vastaan, kuten Yrjö Haila on osuvasti todennut.⁹ Keskeisinä tapahtumina kansainvälisen ympäristön saastumista koskevan keskustelun käynnistäjinä mainitaan usein Rachel Carsonin kirja *Silent Spring*, joka ilmestyi vuonna 1963 (suom. *Äänetön kevät* 1963). Vaikka pääosin 1960-luvulla tapahtunut ympäristöherätys oli äkillinen ja sen seuraukset ulottuivat laajalle yhteiskuntaan, on huomattava, että huolta ympäristön muuttumisesta ja tuhoutumisesta on kannettu aikaisemminkin. Yhdysvalloissa luonnonsuojeluaatetta edustivat 1800-luvun lopulla muun muassa Henry David Thoreau, John Muir sekä Aldo Lepold.¹⁰ Suomalaisyyntyinen Adolf Erik Nordenskiöld esitti kansallispuistojen perustamista jo vuonna 1880, ja maamme kaupunkien vesistöjen pilaantumiseen kiinnitettiin huomiota viimeistään 1900-luvun alusta lähtien.¹¹

Myös melukysymyksen kohdalla oli sama tilanne: melun lisääntymisestä keskusteltiin jo 1800-luvun lopulla ja erityisesti 1900-luvun alkuvuosikymmeninä etenkin

7 Tämän tutkimuksen taustalla olevasta todellisuuskäsitelmästä ks. johdanto.

8 Caldwell 1970, 2–3; Haila 2001b, 22.

9 Haila 2001b, 23.

10 Thoreau ja Muirin tekemistä ääneen liittyvistä havainnoista ”erämaissa” ks. Coates 2005, 7–9.

11 Esim. Haila 2001b, 26–32; Haila 2003a; Laakkonen et al 1999; 2001; Jokisalo 1991, 302–304; Saikku 1991.

Keski-Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Suomeen näistä melukampanjoista kantautui lähinnä vain etäisiä kaukuja. 1950-luvulta 1960-luvun alkuvuosiin tilanne pysyi maassamme tulkintani mukaan melko samanlaisena. Ainakin Helsinkiä koskevassa aineistossa meluun – jolla tässä kohtaa tarkoitan ensimmäiseen luokkaan kuuluvaa melua¹² – liittyviä teemoja puitiin jonkin verran, mutta tulkintani mukaan sitä ei määritelty ainakaan viranomaisten toimesta niin vakavaksi asiaksi, että se olisi johtanut käytännössä juuri minkäänlaisiin toimenpiteisiin. Esimerkiksi Helsingin kaupunginvaltuustossa vuonna 1961 käsitellyssä, kiitolinjojen öistä häiriötä koskevassa aloitteessa todettiin seuraavaa:

Ulkomailla on uudenaikaisessa suurkaupungissa vallitsevan tavattoman metelin vuoksi on jo alettu säätää ns. melunestolakeja. Vaikkakaan meillä toistaiseksi ei ole tarvetta mennä yhtä pitkälle, tulee meidän joka tapauksessa pitää huolta, että oikeutta häiriintymättömään uneen ei loukata.¹³

Tätä ennen kaupunginvaltuustossa oli ollut jo muutamia aloitteita, joissa oli käsitelty muun muassa Malmin lentokentän ja Huopalahden ampumaradan alueiden asukkaille aiheuttamaa häiriötä. Helsingin puistoja ja viheralueita koskevissa aloitteissa sivuttiin samoin muutamana kerran rauhan merkitystä kaupunkilaisille. Silti esimerkiksi liikenteen aiheuttamaa ”häiriötä” tai melua ei käsitelty vakavana ja yhteiskunnassa laajalle levinneenä ilmiönä tai ongelmana. Tilanne oli sama muiden ympäristöön liittyvien kysymysten kohdalla niin Suomessa kuin muualla Länsi-Euroopassa. Ennen 1960-luvun loppua ympäristökysymystä ei ylipäänsä ymmärretty yhtenä kokonaisuutena ja ympäristöasioita käsiteltiin, jos lainkaan, terveyteen liittyvinä erityiskysymyksinä.¹⁴

Markus Laine ja Lasse Peltonen katsovat Tampereen kaupunkiympäristön politisoitumista koskevassa tutkimuksessaan käsitteiden muuttumisen indikoivan keskeisesti ympäristöherätystä ja ympäristön politisoitumista: luonnonharrastus, luonnonsuojelu, ympäristönsuojelu ja ympäristöpolitiikka muodostavat heidän mukaansa tätä kuvaavan jatkumon.¹⁵ En halua kiistää, etteikö käsitteiden muuttuminen voisi peilata tehokkaastikin ympäristökysymyksen merkityksen nousua ja politisoitumista. Melun kohdalla voidaan kyllä havaita vastaava käsitteiden muuttuminen: häiriö, melu, meluongelma ja meluntorjunta osana ympäristöpolitiikkaa. Itse nostaisin moraalisen närkästyksen tai protestin ilmestymisen edellistä keskeisemmälle sijalle. Käsitteet tulevat ja menevät ja ne saattavat olla alttiita valtaapitävien ideologisesti värityneille uskielisyshankkeille tai akateemiselle käsitetehtäilulle. Sen sijaan moraalista näkökohdista ponnistava epäily ja asiantilaa kohtaan tunnettu vastenmielisyys, joka kasvaa moraaliseksi protestiksi vallitsevia arvoja ja yhteiskunnallisia käytäntöjä kohtaan – sen täytyy nähdäkseni sisältää jotakin enemmän. Pelkkä moraalinen paheksunta ei tietenkään johda mihinkään, mutta passii-

12 Ks. luku I, alaluku Meluaiheet yleisönosastolla. Ns. naapurimeluun tai asuntomeluun liittyviä kysymyksiä käsitellen tutkimuksen neljännessä luvussa.

13 Vt. Ehrnroothin ym. aloite 18.1.1961, HKV asiakirjat -61, HKA.

14 Järvikoski 1991, 164–167.

15 Laine – Peltonen 2003, 494.

visuus auttaa tilanteen jatkumista ennallaan. Tämä havainto saattaa saada jotkut toimimaan.

Helsingin Sanomien melua koskevassa yleisönosastokirjoituksista tekemässäni otannassa ensimmäinen kaupungin ympäristön tilaa ja melutilanteeseen vaikuttavia käytäntöjä kohtaan suunnattu, moraaliseksi protestiksi tulkitsemani kirjoitus on vuodelta 1965. Se on sikäli kiinnostava, että siteeraan sen tähän kokonaisuudessaan:

Esteettiseltä näkökannalta katsottuna on valtakunnan ja koko maailmankin suunnittelun osalta päästetty tänä materialismin ja turhan kiireen aikakautena sellaiseen kurimukseen ja noidankehään, että silmänkeivät eivät enää uskalla tehdä realistista leikkausta hornamaisen ja turmiota tuottavan liikenteen jyrkäksi rajoittamiseksi ja supistamiseksi. Uhataan haudantakaisella helvetillä, eikä tahdota kiinnittää huomiota siihen, että ihmiskunta on sen järjestänyt vapaaehtoisesti itselleen jo maan päällä, jossa sitä tulevaisuudessa näyttää odottavan väistämätön ja lopullinen inferno, odotetun ja ihmiskunnan kaipaaman lopullisen onnen sijasta. – Vai tämäkö joka puolella kuuluva ainainen moottoreiden pauke ja muu melu, ajoneuvon aiheuttama turma ja tärinä olisikin tämän matosen elämän tarkoitus, kun ei haluta panna tikkua ristiin tilanteen muuttamiseksi.¹⁶

Vaikka esimerkin kaltaisia painotuksia sisältävät yleisönosastokirjoitukset eivät suinkaan vuoden 1965 jälkeen yhtäkkiä muodostaneet missään määrin enemmistöä melua koskevien yleisönosastokirjoitusten joukossa, pidän niiden ilmestymistä merkittävänä siinä prosessissa, joka tulkintani mukaan lopulta johti melukysymyksen politisoitumiseen. Vuonna 1968 yleisönosastolla oli kaksi kirjoitusta, joissa kiinnitettiin huomiota yhteiskunnan materialisoitumiseen ja samaan aikaan ilmenevään henkiseen tyhjiyteen. Toisessa näistä kirjoituksista näkyi syvä huoli ympäristön säilymisestä tuleville sukupolville, jota etenkin jatkuvaan taloudellisen kasvun perustuva yhteiskuntajärjestelmämme uhkasi.

Vuonna 1969 yleisönosastolla ilmeni edelleen moraalista paheksuntaa ja pessimismia yhteiskunnan kehityssuuntaa kohtaan. 1970-luvun alkuvuosina moraalisia kannanottoja alkoi olla yhä enemmän. Näissä 1960- ja 1970-lukujen taitteessa kirjoitetuissa kirjoituksissa ympäristön laadun huonontumisen nähtiin johtuvan yhteiskunnan toiminnasta. Näyttää siltä, että osa kirjoittajista vetosi suorastaan rutiininomaisesti ympäristön huonontuvaan tilaan. Seuraava esimerkki on vuodelta 1973:

Tiedostamme myös sen, että autoistuva maailma pelaa taloudellista ja kaupallista uhkapelejä ihmisten terveyden kustannuksella. Melu, saaste, invalidisoituminen, luonnon turmeluminen, ihmiskehon rappeutuminen, tarpeeton energian hukka ja sadat muut ekologiset kysymykset ovat jokapäiväisiä tuttavuuksia. [...] Olemme joutumassa työllisyyden, teknologian, kaupan ja kulutuksen noidankehään. Olemme muuttumassa epäinhimillisiksi roboteiksi, joitten ainoana harrastuksena on teknologian palveleminen.¹⁷

16 HS 29.7.1965 ”Moottoriajoneuvoliikenne”, nimim. Arli.

17 HS 21.9.1973 ”Auto ei ole lainsuojaton”, Arvo W. Heino.

Näyttää siltä, että viittaamisesta ympäristökysymykseen tuli 1970-luvun alkuvuosiin mennessä yleisesti hyväksytty puhetapa, joka heijasteli koko yhteiskunnan läpikäymää murrosta.

Toinen seikka, jonka melua koskevassa yleisönosastoaineistossa katson ilmentäneen melukysymyksen politisoitumista on se, että kirjoittajat alkoivat yhä useammin käsittää vastuun ympäristön tilasta ja siis myös melun lisääntymisestä kuuluvan kaupungin viranomaisille ja kaavoittajille – siis julkiselle sektorille. Viranomaisille osoitettiin yhä enemmän vaatimuksia hiljaisempien alueiden, kuten puistojen ja merenrantojen säilyttämisestä. Nähtiin, että lisääntyvä liikenne ja sitä varten rakennettavat uudet liikenneväylät levittivät melua yhä laajemmalle ja aikaisemmin hiljaiset alueet olivat uhattuina. Toki melua koskevassa kirjoittelussa oli tätä ennenkin vedottu viranomaisiin lakien ja säädösten aikaansaamiseksi ja niiden noudattamisen valvomiseksi – itse asiassa viranomaisiin ja lainsäätäjiin kohdistetut odotukset ja vaatimukset ovat yleisönosastokirjoituksia hyvin voimakkaasti määrittävä piirre läpi koko tutkimusperiodin. Usein nämä vaatimukset koskivat kuitenkin vain pieniä yksityiskohtia, kuten bussireitin siirtoa tietylle kadulle, autojen tyhjäkäyttöä koskevia säädöksiä ja niiden valvomista tai sitä, että viranomaisten tulisi pitää nuoret ”lättähattumotoristit” tai muut kulloisenkin kirjoittajan epäsosiaaliseksi katsomat ja sopimattomasti käyttäytyvät ”ainekset” poissa puistoista. 1960-luvun lopulta lähtien ympäristökysymysten noustua pinnalle ja julkiseen keskusteluun, yleisönosastolla ryhdyttiin vaatimaan, että viranomaisten tulisi ottaa vastuu koko ympäristön tilasta. Enää ei riittänyt, että viranomainen olisi puuttunut vastaansanomattoman auktoriteetin suomalla arvovallalla yhden yksilön sosiaalisesti paheksuttavaan käytökseen. Muutosta kuvastavat hyvin seuraavat yleisönosastolta poimimani esimerkit, joista ensimmäinen on vuodelta 1960 (ennen melukysymyksen politisoitumista), toinen vuodelta 1971 ja kolmas vuodelta 1973:

Esimerkki 1: Moni meilahtelainen odotti iloisena puistoteiden valmistumista päästäkseen luontoon kävelemään pois kaupungin melusta, joka valtaisan bussiliikenteen takia alkaa olla sietämätön. Moni isä suunnitteli retkeä sunnuntaiaamuisin perheen pienempien kanssa näille seuduille. Mutta toisin kävi. Ajateltua rauhallista idylliä ei syntynytäkään. Tilalle tulivat lättähätkä, kuka mopollaan, kuka ilman. [...]Kukaan ei asiaa valvo, niin että mukavahan siellä on kurvailla. Miksi ei pystytetä oikeita liikennemerkkejä, joista selvästi näkyy, että polkupyörällä ajo on kielletty näillä alueilla? [...] Ja jos on oikeat liikennemerkit paikalla, voi kiellon rikkojaa rangaista liikenneriikkomuksesta. Siis: pois mopot ja motoristit puistokäytäviltä.¹⁸

Esimerkki 2: [...] Kun [Oulun]kylä oli pystytetty, tehtiin vielä maaliikennekeskus Pasilaan. Sieltä jyräävät monikymmentonniset koteja korkeammat moottorihirviöt muutaman metrin päässä ohuen seinän takana ihan kuin pihojen läpi. Milloin ne hetkeksi vaikenavat, möyryää yöllinen ylinopeus- ja loisliikenne ja muu. Söit, joit tai nukuit, aina ulvoo moottori. Tulee tippa silmään kun ajattelee miten viehättävä alue samalle paikalle olisi saatu jos suunnittelijalla olisi ollut ammattitaitoa. Olisi saatu ihmiskeskeinen yhteiskunta. Nyt saatiin melukeskeinen moottorilummi.¹⁹

18 HS 18.10.1960 ”Helsingin kaupungin rakennusviraston puisto-osastolle”, nimim. Harmistunut meilahtelainen.

19 HS 22.9.1971 ”Ogelin kehnoa kaupunkisuunnittelua”, nimim. Kitkerä velkavanki.

Esimerkki 3: Eikö luonnon tuhoamiselle ja ihmisten rauhallisten hetkien hävittämiselle enää miltään taholta aseteta rajoja. Helsingiläisillä ei läheisyydessään ole paljoa pakopaikkoja melulta, saasteilta ja muilta ihmisistä rikkirepiviltä ilmiöiltä. Espoon korpialueilla tällainen mahdollisuus on tähän saakka ollut ja se on eräs harvoja seikkoja, mistä Helsingin kaupungin viranomaisia on ollut aihetta kiittää. Lahnus ja yleensäkin Luukkaan seudut ympäristöineen on säilytettävä rauhassa ja luonnontilassa. Helsingin kaupungin ja valtion viranomaisten sekä luonnonsuojeluväen on estettävä hotellin rakentaminen Lahnukseen.²⁰

Huomattavaa on, että kaikki kolme edellä lainattua kirjoittajaa ilmaisivat närkeä-tyksensä samasta asiasta eli lähinnä liikenteen aiheuttamasta melusta. Tuo melu tunkeutui ihmisten arkipäivän ympäristöön ja paikkoihin, joista he odottivat löytävänsä rauhaa ja hiljaisuutta. Myös taho, jolle vastuu asiantilasta vieritettiin, oli sama. Mutta laajuus, jolla viranomaisiin vedottiin ja mistä heidän katsottiin olevan vastuussa, oli aivan toisenlainen. Syntyy vaikutelma, että ihmisille oli alkanut kehittyä ajatus oikeudesta parempaan ympäristöön entistä laajemmassa merkityksessä ja että viranomaiset voidaan laittaa vastuuseen ympäristön laadusta aikaisempaa laajemmassa mittakaavassa. Oletettavasti tämä vaatimus liittyi väestön kohonneeseen koulutustasoon ja yhteiskunnan muuttumiseen entistä individualisemmaksi. Näin ollen ”kansaa” alkoi entistä tiukemmin äänenpainoin vaatia, että virkamiehet huomioivat heidät yksilönä ja tekevät jotain heidän osoittamansa ongelman ratkaisemiseksi.

Selvää on, että ainoastaan yleisönosastokirjoitteluun perustuvan aineiston perusteella ei voi tehdä näin pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Tulkinta saa kuitenkin tukea muista historiallisista lähteistä, joita ovat Helsingin kaupunginvaltuustolle tehdyt aloitteet samalta ajanjaksolta. Helsingin kaupunginvaltuutettujen tekemisissä aloitteissa, joissa on käsitelty melua ja jotka olen käynyt johdonmukaisesti läpi vuosittain, vedenjakajaksi muodostuu vuosi 1968. Sitä varhaisemmissa valtuustoaloitteissa käsiteltiin melua – joskin melko vähäisessä määrin – yksityiskohtien kautta. Viranomaisilta ja kaupungilta saatettiin vaatia melun vähentämiseksi sellaisia toimenpiteitä kuten 30 km/h nopeusrajoitusta tietyille kadulle, Eläintarhan ajon (moottoriurheilutapahtuma) siirtämistä pois asutuksen läheisyydestä ja uusien puistojen perustamista esikaupunkeihin ja niiden jatkuvaa puhtaanapitoa ja vartiointia ”jolla häiritsevät ja epäsosiaaliset ainekset pidetään poissa virkistysalueelta”.²¹ Aloitteiden sisältö ja asioiden käsittelytapa oli siis hyvin samansisältöinen kuin melua koskevissa yleisönosastokirjoituksissakin ennen murroskohtaa, minkä katson indikoivan melukysymyksen nousemista ensin julkiseen keskusteluun, sitä koskevaa ongelmanmäärittelyä ja lopulta melukysymyksen politisoitumista.

Vuonna 1968 tehty aloite oli ensimmäinen, jossa ehdotettiin kaupunginhallitusta ryhtymään laajempiin toimiin meluntorjunnan kehittämiseksi eri aloilla. Aloitteessa ehdotettiin, että eri alojen virkamiehille, teollisuuden johtohenkilöille, liikenneoitsijöille, rakennusten suunnittelijoille ja kaupunkisuunnittelijoille tulisi

²⁰ HS 6.3.1973 ”Espoon korvet rauhaan”, nimim. Luonnon ystävä.

²¹ Esim. Vt Londenin aloite 19.9.1964 (asia nro 12), HKV asiakirjat -64; Vt Aminoffin ym. aloite 12.2.1964 (asia nro 3), HKV asiakirjat -64; suora lainaus Vt Matvejewin ym. aloite 16.6.1965 (asia nro 11); HKV asiakirjat -65. HKA.

tiedottaa aiheesta. Aloitteessa myös mainittiin, että asemakaavoja laadittaessa tulisi huolehtia asuntoalueiden erottamisesta melua aiheuttavista liikenneväylistä ja teollisuusalueista.²² Vuonna 1969 tehdyssä aloitteessa ehdotettiin, että kaupunkien ja kuntien tulisi ryhtyä estämään ”ympäristöturmela”, jonka yhdeksi osa-alueeksi myös liikenteestä aiheutuva melu laskettiin. Aloitteessa ehdotettiin erityisen keskuselimen perustamista, ”jonka ensisijaisena tehtävänä olisi tarkkaan kartoittaa ympäristöturmela, sen laajuus ja kehitysvauhti sekä sen vaikutus helsinkiläisten terveyteen, viihtyvyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin samoin kuin selvittää ja koodinoida toimenpiteet, joihin kaupungin olisi ryhdyttävä ympäristöturmelun estämiseksi”.²³ Samansisältöisiä, kaupungin ja viranomaisten vastuun ympäristöasioissa ja myös melukysymyksessä tunnustavia aloitteita tehtiin edelleen 1970-luvulla ja myöhemminkin. Toki valtuustossa keskusteltiin myös edelleen meluun liittyen yksityiskohdistakin kuten yleisönosastollakin. Silti ajatus julkisen sektorin vastuusta ympäristön tilasta ja viihtyisyydestä, oli tullut jäädäkseen.

MELUUN LIITTYVÄT KANSALAIKLIKKEET

Kuten tunnettua, ympäristökysymysten politisoituminen ei tapahtunut yhtäkkiä ja sitä edelsi monta asiaa, muun muassa elin- ja koulutustason nousu, luonnontieteellisen tiedon lisääntyminen ja niin edelleen. Usein ympäristökysymyksen yhteiskunnallistumisen yhteydessä nostetaan esiin ympäristöön liittyvien kansalaisliikkeiden aktivoituminen. Paljon on keskusteltu siitä, kuinka merkittävä rooli eri kansalaisliikkeillä ja ympäristöjärjestöillä on lopulta ollut ympäristön politisoimisessa ja ympäristöpolitiikan kehittymisessä.²⁴ Ehkä jonkinlaisena yhteenvetona niiden roolia voisi todeta Lasse Peltosta mukaillen, että kansalaistoiminnan voima on suhteellista, mutta julkisen määrittelyvallan (viestimet) ja ylipaikkallisten instituutioiden (esim. eri ministeriöt) avulla ne pystyvät voittamaan aikaa ja saavat tilanteen ehkä kääntymään ainakin osin tavoitteidensa mukaiseksi.²⁵ Tyypillistä kansalaisliikkeille Karl Polanyin mukaan on se, että ne perustuvat vapaaehtoisuuteen, ovat kollektiivisia, usein kansainvälisiä ja ne ovat puolustusmekanismeja, jotka nousevat suojaamaan ihmisiä ja luontoa kapitalismin ja markkinatalouden repiviä vaikutuksia, sen ”saatanallista myllyä” vastaan.²⁶ Kollektiivinen toiminta tuottaa myös uusia eliittejä yhteiskunnan instituutioiden sisälle ja saattaa siten vähitellen muuttaa niiden käytäntöjä.²⁷

Kysymykseen kansalaisliikkeiden merkityksestä melun politisoimisessa Helsingissä ja ehkä laajemmin koko Suomessa on vaikea vastata. Aktiivisimpina kansalaisryhmittyminä meluun liittyvissä kysymyksissä 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa Helsingissä nousevat esille kaksi yhdistystä ylitse muiden: *Meluntorjunnan*

22 Vt Paavolan ym. aloite 24.1.1968 (asia nro 2), HKV asiakirjat -68, HKA.

23 Vt Appelqvistin ym. aloite 12.11.1969 (asia nro 469, HKA asiakirjat -69, HKA).

24 Esim. Suhonen 1994, 20–21; Järvikoski 1991; Peltonen 2001; Melucci 1996.

25 Peltonen 2001, 161.

26 Polanyi 1957; kaikki eivät tosin korosta yhteiskunnallisten rakenteiden merkitystä liikkeiden synnylle, vaan painottavat yksilöllisten valintojen merkitystä, esim. Olson 1965.

27 Peltonen 2001, 164.

edistämisyhdistys ry (vuodesta 1974 Meluntorjunta ry.) ja *Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry*. Muita merkittävämpiä tällä saralla tuolloin toimivia järjestöjä olivat vuonna 1942 perustettu *Ääniteknillinen yhdistys ry – Ljudtekniska Förening r.y.* (vuodesta 1970 Akustinen Seura ry. – Akustiska Sällskapet rf.) ja vuonna 1969 Suomen luonnonsuojeluyhdistyksen pohjalta organisoitu *Suomen Luonnonsuojeluliitto*. Akustista Seuraa ei voi mielestäni pitää varsinaisena kansalaisjärjestönä tai kansalaisliikkeenä, koska sen toiminta viittaa enemmän tieteellis-tekniseen asiantuntijajärjestöön. Lisäksi Akustisessa Seuran ja Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen aktiivisina jäseninä toimi osittain samoja henkilöitä, kuten diplomi-insinöörit Juhani Borenius, Pentti U. Lehtinen ja Eero Lampio. Näistä kahdesta yhdistyksestä Meluntorjunnan edistämisyhdistys keskittyi Akustiseen Seuraan verrattuna selkeämmin liikenteen meluun liittyviin kysymyksiin ja toimi aktiivisemmin ”ulospäin” suhteessa kansalaisiin. Akustinen Seura taas keskittyi tulkintani mukaan Meluntorjunnan edistämisyhdistykseen verrattuna selkeämmin huoneakustisiin ja esimerkiksi soitinten virityksen standardoitiin liittyviin kysymyksiin. Tässä tutkimuksessa huomioin Akustisen Seuran toimintaa siinä määrin kun se liittyy oleellisesti käsittelemiini aiheisiin. Suomen Luonnonsuojeluliitto taas on jatkuvasti ollut Suomen suurin ja merkittävin ympäristönsuojelujärjestö, jonka toiminnassa ympäristömeluun liittyvät kysymykset ovat vain yksi kapea osa-alue. Siksi en käsittele sitä tässä yhtä perusteellisesti kuin Meluntorjunta ry:tä ja Enemmistö ry:tä. Tosin myöskään Enemmistö ry ei ollut pääosin melukysymyksiin keskittyvä yhdistys, mutta 1960- ja 1970-lukujen taitteessa ja Helsinkiä koskien Enemmistön rooli nousee meluasioissa selkeämmin esiin verrattuna Suomen Luonnonsuojeluliittoon. Siksi katson Enemmistön toiminnan käsittelemisen olevan perusteltua.²⁸

MELUNTORJUNNAN EDISTÄMISYHDISTYS RY.

Meluntorjunnan edistämisyhdistys perustettiin loppuvuodesta 1965. Yhdistyksen perustajajäseniä olivat muun muassa diplomi-insinööri T. K. Laakso, E. J. Paavola ja diplomi-insinööri ja myöhemmin myös Uudenmaan alueen Työterveyslaitoksen johtaja toiminut Pentti Uolevi Lehtinen. Puoluepoliittisesti vapaan painostusryhmän kotipaikkana oli Helsinki ja toiminta-alue kattoi koko valtakunnan. Yhdistyksen säännöissä perustamisen syinä mainittiin olevan havainto siitä, että ihmistä ympäröivä melu oli muodostunut eri alueilla terveydelle vaaralliseksi tai ihmiselle muuten haitalliseksi. Tällaisina paikkoina mainittiin muun muassa työpaikat, kuluneuvot, liikennevälineet, ruokailupaikat ja asunnot.²⁹ Yhdistyksen perustamisen

28 Haluan vielä huomauttaa, että melun politisoitumiseen ja siihen liittyvien kansalaisliikkeiden tutkiminen ei ole tämän tutkimuksen pääteema. Lisäksi melua koskeva aktiviteettia on harjoitettu fragmentoituneesti eri puolilla ilman, että juuri mikään järjestö olisi yksinomaan keskittynyt siihen. Esimerkiksi Liikennesuunnittelun Seuran (rek. -75) ja Yhdyskuntasuunnittelun Seuran (rek. -70) kaltaiset yhdistykset ovat käsitelleet myös meluasioita joidenkin kaupunginosayhdistysten ohella. Aikalaiskeskusteluissa niiden rooli ei ole kuitenkaan noussut juurikaan esille, joten olen rajannut ne tutkimuksen ulkopuolelle.

29 Yhdistyksen säännöt. Meluntorjunnan edistämisyhdistystä koskeva aineisto PRH.547 320/IV, KA.

motiivina oli myös se, että Suomesta koettiin puuttuvan ”tehokkaasti toimiva laajalle pohjalle perustuva ns. valtakunnallinen kansalaisjärjestö, joka tekisi julkista valistustyötä meluntorjunnan tarpeellisuudesta ja aloitteita toimenpiteistä, joiden avulla meluntorjuntaa olisi tehostettava, sekä jakaisi kansalaispiireihin tietoutta käytännössä koetelluista meluntorjuntamenetelmistä.”³⁰ Yhdistyksen perustamista oli ehkä osaltaan motivoimassa lisäksi lehdistössä vuosina 1962–1965 useaan otteeseen puheena ollut tarve meluntorjunnan tarpeellisuudesta.³¹ Yhdistyksen perustamiseen vaikutti myös Pentti U. Lehtisen mukaan se, että 1960-luvun lopulla melusta ja akustiikasta ryhdyttiin puhumaan entistä enemmän ja esimerkiksi akustiikan alalla ryhdyttiin luomaan kansainvälisiä standardeja.³²

Yhdistyksen toiminta käynnistyi vireänä. Vuonna 1966 yhdistys lähetti muun muassa kirjelmän kauppa- ja teollisuusministeriölle, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle sekä rakennushallitukselle koskien asuintalojen äänieristysmääräyksiä. Kirjelmän avulla Meluntorjunnan edistämisyhdistys halusi vaikuttaa tuolloin asuintalojen ääneneristysmääräyksiä valmistelevan toimikunnan työn tuloksiin ja niiden soveltamistapoihin. Yhdistys painotti kirjelmässään muun muassa sitä, että määräykset tulisi tehdä riittävän ankariksi ja täsmällisiksi ja akustisesti heikkoja väliseiniä ei pidä missään tapauksessa hyväksyä. Yhdistys painotti myös määräysten noudattamista koskevan valvonnan tarpeellisuutta, mitä varten tarvittiin riittävästi mittauslaitteita ja koulutettua henkilökuntaa.³³ Yhdistys järjesti myös meluntorjuntaa koskeneet yhteistyöneuvottelut muun muassa Helsingin poliisilaitoksen, Öljylämmitysteknillisen yhdistyksen, Suomen Rakennusmestariiliiton, Helsingin kaupungin rakennustarkastusviraston, Helsingin seutukaavaliiton ja Kaupunkiliiton kanssa vuonna 1966. Tilaisuudessa oli läsnä 24 henkilöä 15:sta eri virastosta ja järjestöstä. Osanottajat painottivat puheenvuoroissaan useaan otteeseen meluntorjuntaa koskevien määräysten tarpeellisuutta ja niiden laatimisen kiirehtimistä. Myös suuren yleisön valistaminen meluasioissa koettiin tärkeänä, jotta he tietäisivät mitä ”he voivat vaatia.”³⁴

Vuonna 1967 yhdistys järjesti useita yleisöluentoja ja keskustelutilaisuuksia otsikolla ”Miten melua tutkitaan ja torjutaan”.³⁵ Vuodesta 1969 lähtien yhdistyksellä oli myös ilmainen meluntorjunnan neuvontapalvelu melusta kärsiville ihmisille. Neuvontapalvelu oli toiminnassa ainakin vuoteen 1973 saakka ja siitä vastasi diplomi-insinööri T. K. Laakso.³⁶ Yhdistys esiintyi aktiivisena myös Helsingin Sanomien yleisönsastolla, jossa sen edustajat ilmoittivat yhdistyksen toiminnasta muun muassa seuraavaan tapaan:

30 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen vuosikertomus 1966. PLY.

31 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen vuosikertomus 1966. PLY.

32 P. U. Lehtisen haastattelu 8.5.2002.

33 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen vuosikertomus 1.4.1966 päättyvältä toimintavuodelta. PLY.

34 Pöytäkirja meluntorjuntaa koskevista yhteistyöneuvotteluista 22.9.1966. PLY.

35 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen jäsentiedote 13.2.1967. PLY.

36 Kärsitkö melusta? Esitelehtinen 5.11.1973 Vanhalla ylioppilastalolla järjestettävästä tiedotus- ja keskustelutilaisuudesta. PLY.

Maassamme toimiva allekirjoittanut v. 1965 rekisteröity yhdistys on ryhtynyt keräämään tilastoa kaikenlaatuisista ihmiselämää rasittavista meluista voidakseen saamiensa selostusten perusteella ryhtyä erityistoimenpiteisiin meluntorjunnan tehostamiseksi maassamme.³⁷

Yhdistys ilmoitti myös Helsingin Sanomien yleisönosastolla maksuttomasta meluntorjuntaa koskevasta neuvontapalvelustaan ja saikin samalla palstalla erilaisia kyselyjä koskien muun muassa sitä, kuinka kovaa stereolaitteita saa soittaa kerrostalossa, millaisin materiaalivalinnoin pianonsoiton kantautumista naapurin puolelle voi estää sekä miten melua voi mitata, jotta tietää, ettei soita stereoita liian kovaa. Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen edustajat antoivat lehden palstalla erilaisia teknisiä neuvoja koskien muun muassa sitä, miten väliseinien ja ikkunoiden äänieristystä voi parantaa ja kuinka monta desibeliä naapurin puolelle melua voi lain mukaan kantautua ilman että se johtaa sanktioihin. Yhdistys antoi palstalla myös aiheeseen liittyviä kirjallisuusvinkkejä.³⁸

1970-luvulla yhdistyksellä oli yhteistyötä ammattikasvatushallituksen ja Akustinen Seura ry:n kanssa liittyen akustiikkaa ja meluntorjuntaa koskevan oppikirjan valmisteluun. Yhdistys järjesti myös edelleen useita luentotilaisuuksia aiheesta. Näistä mainittakoon yhdistyksen Vanhalla ylioppilastalolla vuonna 1973 järjestämä yleinen tiedotus- ja keskustelutilaisuus ”Kärsitkö melusta?” Tilaisuuden suojelijoina toimivat Helsingin kaupunginjohtaja Teuvo Aura ja lääkintöhallituksen pääjohtaja Leo Noro. Siihenastisen toimintansa aikana yhdistys oli tehnyt useampia aloitteita meluntorjuntaan liittyvien lakien, asetusten, säännösten ja määräysten laatimiseksi tai saattamiseksi sellaisiksi, että ”ihmistä rasittava melu saataisiin alenemaan kyllin alhaiseksi ja vaarattomaksi”.³⁹ Vuonna 1974 yhdistys muutti nimensä Meluntorjunta ry:ksi.⁴⁰ Yhdistys operoi niin konemelun kuin rakennuksiin, lentoliikenteeseen ja maantieliikenteeseenkin liittyvän melun saralla.⁴¹ Sen piirissä oltiin myös huolestuneita meluun liittyvistä mielenterveydellisistä tekijöistä, joiden selvitystarvetta yhdistyksen jäsenet painottivat muun muassa Suomen Akatemian vuonna 1979 järjestämässä meluntorjunnan tutkimusta selvittävässä kokouksessa.⁴²

1980-luvulla Meluntorjunta ry:n toiminta jatkui, joskin hieman hiipuneena. Yhdistyksen aktiivisuuden laimeneminen johtui sen tuolloisen puheenjohtajan, muun muassa Imatran Voiman sähkölaboratoriossa ja Teknillisen korkeakoulussa akustiikan erikoisopettajana toimineen tekniikan tohtori Eero Lampion mukaan T. K. Laakson luopumisesta yhdistyksen aktiivisesta johtamisesta eikä tilalle löytynyt ketään Laakson tapaista ”primus moottoria”. Yhdistyksen jäsenmäärä väheni, ja 1980-luvulle tultaessa jäseniä oli enää 74, kun niitä yhdistyksen aktiivisimpina aikoina oli ollut noin 150.⁴³ Myös yhdistyksen tavoitteet olivat muuttuneet sitten 1960-luvun. Yhdistyksessä koettiin meluntorjunnan teknisen toteuttamisen edenneen etenkin

37 HS 16.5.1970 ”Melutilastoa keräämään”, Meluntorjunnan Edistämisyhdistys ry.

38 HS yleisönosasto esim. 30.9.1970; 7.10.1970; 10.10.1970; 13.10.1970; 16.10.1970; 21.10.1970.

39 Kärsitkö melusta? Esitelehtinen 5.11.1973 Vanhalla ylioppilastalolla järjestettävästä tiedotus- ja keskustelutilaisuudesta. PLY.

40 Meluntorjunnan edistämisyhdistystä koskeva aineisto. PRH.547 320/IV, KA.

41 Juhani Boreniuksen haastattelu 7.5.2002.

42 Meluntorjunta ry:n toimintakertomus vuodelta 1979. JBY.

43 Meluntorjunta ry:n jäsentiedote 12.5.1980. ELY.

uudisrakentamisessa, koska kaikkiin meluongelmiin voitiin jo osoittaa jokin tehokas ratkaisu. Tosin näiden ratkaisujen todettiin joissain tapauksissa aiheuttavan kohtuuttomia kustannuksia ja siten pakottamaan etsimään muita halvempia ja meluntorjunnallisesti heikompia ratkaisuja. Siksi yhdistyksessä katsottiinkin, että meluntorjuntatyön painopistettä tulisi kohdistaa ”ehkäisevään meluntorjuntaan sekä melun tuottamiseen ja vastaanottoon liittyvään asennekasvatukseen.” Yhdistyksen mukaan olisi myös selvitettävä yhteiskunnan osuus meluntorjunnassa eli millaisia vaatimuksia ja velvoitteita yhteiskunta voisi asettaa melun tuottajille ja kuinka meluntorjunnan kustannukset jaettaisiin eri osapuolien kesken.⁴⁴ Tällä yhdistyksessä tarkoitettiin Pentti U. Lehtisen mukaan sitä, että esimerkiksi kiireen tai virheiden vuoksi esimerkiksi rakentamisessa ei toteutettu kaikkea mitä pitäisi, joten ihmiset tulisi saada kokemaan asia tärkeäksi aiheen esilläpitämisen ja asennekasvatuksen avulla. Meluntorjunnan tarpeellisuutta voitiin pitää esillä muun muassa keskustelujen, lehtikirjoittelun ja opettamisen kautta.⁴⁵

Meluntorjunta ry:n 1980-luvulla ehkä merkittävin toiminta liittyi Sisäasiainministeriön vuonna 1979 asettamaan Meluntorjuntatoimikunnan mietinnön valmisteluun. Mietintö valmistui vuonna 1981 ja Meluntorjunta ry:n jäseniä, kuten P. U. Lehtistä (Uudenmaan aluetyöterveyslaitoksen edustajana) ja Tapani Jauhiaista (Helsingin yliopistollisen keskussairaalan nenä-, korva- ja kurkkutautien klinikan edustajana) oli kuultu asiantuntijoina mietintöä valmisteltaessa.⁴⁶ Mietinnön valmistuttua Sisäasiainministeriön ympäristönsuojeluosasto pyysi siitä lausuntoa useiden tahojen ohella myös Meluntorjunta ry:ltä. Meluntorjunta ry:llä olikin huomauttamista useissa kohdissa koskien muun muassa meluhaitan korvausvelvollisuutta. Yhdistys pelkäsi tämän kohdan heikentävän olennaisesti ehdotetun meluntorjuntalain tehokkuutta, koska lakia valmisteleva toimikunta ei ottanut mitään kantaa taloudellisten arvojen menetysten korvaamiseen. Ja koska melun haittaa voidaan arvostella ”merkitsevyys” -kriteerillä, niin meluhaitan korvausvelvollisuus jäi yhdistyksen mielestä ”tuuliajolle.”⁴⁷ Yhdistys painotti lausunnossaan myös valvovien viranomaisen vastuuta opastavana osapuolena, mihin tulisi liittyä tietty velvollisuus osallistua mahdollisten meluntorjuntatoimenpiteiden suunnitteluun ja ohjaamiseen.⁴⁸

Tiivistäen Meluntorjunta ry:n toiminnasta voi todeta, että sen ”kulta-aika” sijoittui lähinnä 1960-luvulle ja 1970-luvun alkuvuosiin. Jäsenistö koostui ainakin vuonna 1967 voittopuolisesti tekniikan alalla toimivista henkilöistä, sillä heitä oli tuolloin 35 % jäsenistä. Arkkitehtejä oli 16 %, opetuslalla 13%, lääkintäalalla 11 % ja muissa ammateissa 25 % jäsenistä.⁴⁹ Yhdistyksellä oli kansainvälisiä yhteyksiä muissa maissa toimiviin vastaaviin järjestöihin, kuten Itävallan meluntorjuntajärjestöön sekä Saksassa ilmestyvään *Lärmbekämpfung*-lehteen.⁵⁰ Sillä oli kansainvälisiä yhteyksiä myös Ääniteknillisen Yhdistyksen kautta, jossa monet Meluntorjunta

44 Meluntorjunta ry:n jäsentiedote 12.5.1980. ELY.

45 P. U. Lehtisen haastattelu 8.5.2002.

46 Meluntorjuntatoimikunnan mietintö 1981.

47 Meluntorjuntatoimikunnan mietinnöstä saadut lausunnot 1983, 46.

48 *Ibid* 116.

49 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen jäsentiedote 13.2.1967. PLY.

50 Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen vuosikertomus 1.4.1966 päättyvältä toimintavuodelta.

PLY.

ry:n jäsenet myös toimivat. Ääniteknillisen Yhdistyksen kutsumana Suomessa vieraili luennoimassa useita ulkomaisia alan asiantuntijoita. Esimerkiksi vuonna 1956 Ääniteknillinen yhdistys isännöi *Nordiska Akustika Sällskapetin* (NAS) vuosikokousta, ja jo tuolloin pohjoismaiset asiantuntijat luennoivat muun muassa melusta ja kaupunkisuunnittelusta ja lentomelun torjunnasta.⁵¹ Oletettavasti mukana olo Ääniteknillisen Yhdistyksen toiminnassa ja sen kautta saadut kansainväliset vaikutteet ja luodut kontaktit loivat pohjaa ja motivaatiota Meluntorjunta ry:n perustamiselle. Lehdistöstä Meluntorjunta ry:tä edusti alunperin Ääniteknillisen Yhdistyksen julkaisema ja myöhemmin yhdessä Meluntorjunta ry:n ja Suomen Ultraääniseuran julkaistu *Akustinen Aikakauslehti*. Lehti kuitenkin jouduttiin lopettamaan suppean levikin vuoksi vuonna 1967.⁵²

Yhdistyksen johtokuntaan koko yhdistyksen toiminta-ajan kuuluneen ja välillä puheenjohtajanakin toimineen P. U. Lehtisen mukaan Meluntorjunta ry saavutti tavoitteensa melko hyvin. Vaikka yhdistyksen tavoitteisiin suhtauduttiin toisinaan etenkin alkuaikoina melko välinpitämättömästi esimerkiksi viranomaisten taholta, alkoi Lehtisen mukaan 1970-luvulla ”yleinen ilmapiiri” muuttua siten, että ”alko olla innostusta ja semmosta lisää.”⁵³ Yhdistys onnistui toiminnallaan ja aktiivisuudellaan vaikuttamaan muun muassa asuntojen äänieristysnormistoon ja ilmeisesti sen jäsenet lopulta vaikuttivat meluntorjuntaa koskevan lainsäädännön muotoutumiseen, sillä yhdistykseltä ainakin pyydettiin lausuntoja erilaisiin komiteamietintöihin, joiden pohjalta meluntorjuntaa koskevia lakeja lopulta säädettiin. Tosin Lehtisen mukaan esimerkiksi vuosina 1965 ja 1967 Lääkintöhallituksen antamat melun enimmäistasoja koskevat ohjeavot olisi voitu säätää tiukemmiksikin, mutta ”siihen aikaan ... täytyy tyytyä siihen, että jotakin on ... ja mikä alulle saadaan.” Hänen mukaansa säädösten toteuttamista ei myöskään valvottu aina riittävästi.⁵⁴ Yhdistyksen toiminnassa tekniikan rooli oli tärkeä ja sen katsottiin olevan avainasemassa meluntorjunnassa. Lehtisen mukaan lisäksi sen rinnalle tarvittiin kuitenkin niin sanottu aatteellinen puoli, sillä jotta insinöörit saatiin vastaanottavaisiksi meluntorjuntaan liittyville ajatuksille ja yhdistyksen ajamille tavoitteille, tarvittiin kanssakäymistä ja keskustelua. Yhdistys pyrki jossain määrin, joskin epävirallisemmin, vaikuttamaan ihmisiin myös yksilöinä siten, että miten kannattaisi suhtautua naapurustoon, miten sopia asioista ja millaisia teknillisiä mahdollisuuksia näiden meluongelmien ratkaisemiseksi oli olemassa.⁵⁵ Yhdistys lopetti toimintansa vuonna 1987, koska se katsoi saavuttaneensa suurimman osan aatteellisista tavoitteistaan ja meluntorjunnasta oli tullut vakiintunut osa lainsäädäntöä ja sitä valvomaan oli perustettu omat viranomaisinstituutiot.⁵⁶ Voi olla, että yhdistyksen toiminnan loppumisen taustalla oli myös yhdistyksen jäsenten aktiivisuuden hiipuminen ja jäsenten kaikkoaminen. Näin arvelee meluasoiden parissa tuolloin ja sen jälkeenkin työskennellyt diplomi-insinööri ja konsultti Kari Pesonen, joka oli myös Akustisen Seuran hallituksen jäsen vuosina 1978–1988.⁵⁷

51 NAS:n vuosikokouksen 1956 ohjelma. ELY; Akustisen Seuran historiikki.

52 Akustisen Seuran historiikki.

53 P. U. Lehtisen haastattelu 8.5.2002.

54 *ibid.*

55 P. U. Lehtisen haastattelu 8.5.2002.

56 Juhani Boreniuksen haastattelu 7.5.2002; P. U. Lehtisen haastattelu 8.5.2002.

57 Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006.

Meluntorjunta ry:n toimintaa sävytti tulkintani mukaan usko yhteiskunnan edistymiseen, tieteeseen ja valtion edistysten toteuttajana, mikä Timo Järvikosken mukaan oli tyypillistä 1960-luvun lopun suomalaisille liikkeille.⁵⁸ Yhdistys ei ollut radiokaali ja räväköitä kannanottoja tai toimintamalleja eikä erityistä näkyvyyttä hakeva kansalaisliike. Se toiminta perustui pääosin siihen ajatukseen, että avainryhmien, kuten insinöörien, tietoisuutta lisäämällä meluntorjunnassa voitaisiin edistyä. Onkin syytä kysyä, missä määrin yhdistystä voi pitää kansalaisliikkeenä, vai oliko se sittenkin pääosin asiantuntijajärjestö. Itse olisin taipuvainen pitämään yhdistystä kansalaisliikkeenä, sillä sen piirissä kannettiin huolta melun aiheuttamasta kärsimyksestä tavallisille ihmisille. Ehkä se oli sekoitus asiantuntija- ja kansalaisliikettä. Karl Polanyita mukailen se kuitenkin nousi suojaamaan ihmisiä kapitalismin ja markkinatalouden repiviä vaikutuksia vastaan, vaikka yhdistyksen toiminnassa pyrittiinkin välttämään kaikkea ideologista tai puoluepoliittiseksi tulkittavaa kielenkäyttöä ja ratkaisemaan asioita puhtaalla (teknisellä) asialinjalla. Yhdistyksen jäsenet eivät ehkä itse näkisi toimintaansa siten, että se olisi pyrkinyt edes implisiittisesti suojaamaan ihmisiä kapitalismin haittavaikutuksilta. Kyse oli enemmänkin melko neutraaleiksi koetuista tosiasioista, joihin liittyvät ongelmat pyrittiin ratkaisemaan arvovapaaksi koetun teknologian avulla. Yhdistys täyttää mielestäni kansalaisliikkeen toimintaa usein määrittävät tunnusmerkit myös siten, että sen aktiivijäsenet toimivat myös virallisissa instituutioissa ja pääsivät näin ikään kuin sisältäpäin muuttamaan niiden käytäntöjä ja vaikuttamaan esimerkiksi lakien ja säädösten sisältöön.

AUTO VAI IHMINEN?

LIIKKENEPOLIITTINEN YHDISTYS ENEMMISTÖ RY.

Kumpi on tärkeämpi, auto vai ihminen? Tähän kysymykseen kulminoituu Helsingissä vuonna 1968 perustetun Liikennepoliittisen yhdistyksen Enemmistö ry:n toiminta-ajatus. Yhdistyksen perusti joukko nuoria arkkitehtejä, yhteiskuntasuunnittelijoita, poliitikkoja, juristeja ja opiskelijoita, joiden mielestä ”virallinen liikennepoliittikka oli lähtenyt hakoteille nostaessaan auton tärkeämmäksi kuin ihmisen.”⁵⁹ Yhdistyksen tavoitteena oli muuttaa silloisen kaupunkiympäristön kehityksen suunta ihmisystävällisemmäksi ja sitä koskevaa päätöksentekoa demokraattisemmaksi. Yhdistyksen jäsenet olivat erityisesti huolissaan yksityisautoilun kasvamisesta ja sitä suosivien liikenne- ja julkisen liikennevälineiden käyttäjien kustannuksella, joiden etujärjestönä yhdistys esiintyi. Sen tavoitteena oli valvoa ja parantaa ajamiensa ryhmien etua lainsäädännössä ja antaa kriittisiä kannanottoja ympäristöä koskevista suunnitelmista sekä järjestää keskustelutilaisuuksia ja tarvittaessa mielenosoituksia.⁶⁰

Jos Meluntorjunta ry ei turvautunut kaupungin katukuvassa näkyviin ja raflaaviin tempauksiin, niin Enemmistö ry kyllä pyrki saamaan huomiota näyttävillä

58 Järvikoski 1991.

59 Enemmistö 2/1975, 14.

60 Enemmistö 2/1971 (ei sivunumeroa).

tapahtumilla. Yhdistyksen ensimmäinen suora toiminta alkoi marraskuussa 1968 järjestetyllä mielenosoituksella Helsingin Aleksanterinkadulla. Marssijat vaativat Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi. Toista sataa henkilöä marssi Senaattorilta Aleksanterinkatua pitkin kantaen julisteita, joissa luki muun muassa ”Autot pois Aleksilta” ja ”Lasten pakokaasutus on lopetettava”.⁶¹ Yhdistys sai alusta lähtien melko paljon huomiota lehdistössä ja järjesti etenkin aktiivisimpana toimintajaksanaan 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alkupuolella useita tapahtumia. Näitä olivat muun muassa pyöräilymielenosoitukset vuosina 1969 ja 1971 sekä autonvastustusviikko vuonna 1970.⁶² Enemmistön ajatuksia tukevaa tai niitä levittäviä pamflettijulkaisuja, kuten *Alas auton pakkovalta* (1969), *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista* (1970) ja *Isokenkäisten maa* (1971) ilmestyi tiuhaan 1960- ja 70-lukujen taitteessa. Yhdistyksen jäsenmäärä olikin nousussa 1970-luvun alkuvuosina. Vuoden 1970 alussa yhdistykseen kuului noin 700 jäsentä ja saman vuoden lopussa jo yli 1 500. Vuotta myöhemmin jäseniä oli jo noin 3 300 ja vuoden 1975 alussa jäsenmäärä oli kivunnut 3 339 henkilöön. Tämän jälkeen jäsenmäärä alkoi hiljalleen laskea.⁶³ Laura Kolbe mukaillen yhdistyksen voikin todeta syntyneen yhteiskunnallisen murroksen aikalaislapsena, jolloin tyytymättömyys ympä-



Kenen Helsinki -kirjan kuvitusta. Kuvatekstin mukaan ”uudelleenjärjestelyt pakottavat jalankulkijat syrjään. Mutta tuleeko tästäkin tilapäisjärjestelystä lopullinen? Autoilijat eivät mielellään luovu valtaamastaan lisätilasta (Keskuskatu).” Kuva: Helander – Sundman 1970, s. 13.

61 Kolbe 2002, 286–288; Hinttaniemi 2003, 33, 38.

62 Hinttaniemi 2003, 52–55.

63 Enemmistö 2/1971 (ei sivunumeroa); Enemmistö1/1976.

ristön heikkoon tilaan ja esimerkiksi kaupunki- ja liikennesuunnittelua kohtaan oli muutenkin kasvamassa. Enemmistö ry hyötyi tästä tyytymättömyydestä ja Kolben mukaan enemmistöläinen ajattelutapa levisi vuoden 1969 aikana Helsingin kaupungin kunnallispolitiikkaan.⁶⁴

Melu ei ollut Enemmistö ry:n toiminnassa etusijalla, vaan sitä käsiteltiin satunnaisesti muiden teemojen yhteydessä ja osana liikenteen tuottamia haittavaikutuksia. Näin ollen en tässä tutkimuksessa pyri käsittelemään Enemmistön toimintaa kattavasti, vaan keskityn yhdistyksen melua koskeviin kannanottoihin ja siihen liittyvään toimintaan. Pääasiallisena lähteenä olen käyttänyt yhdistyksen julkaisemaa jäsenlehteä nimeltä *Enemmistö* vuosilta 1971–1987.⁶⁵

Esimerkkinä yhdistyksen meluun liittyvistä kannanotoista ja vaatimuksista mainittakoon yhdistyksen Valtioneuvoston kanslialle antama lausunto koskien vuoden 1970 ympäristönsuojelutoimikunnan II-mietintöä ja siinä esiteltyjä liikennesuunnittelun periaatteita. Enemmistön lausunnossa suhtauduttiin kriittisesti mietinnössä ilmaistuun pyrkimykseen estää moottoriajoneuvojen aiheuttamia meluhaittoja varaamalla teille riittävän leveät suojavyöhykkeet. Enemmistön mielestä oli tärkeää huomata, että ”mikäli autoliikenne kasvaa jatkuvasti ja sen tarpeet alttiisti tyydytetään samalla kuin edellä mainitusta ohjeesta pidetään kiinni, maamme taajaan asutuissa osissa ei pian enää ole muuta kuin tiealuetta ja sen suojavyöhykettä”.⁶⁶ Tämän vuoksi yhdistys puolsikin lausunnoissaan voimakkaasti sitä, että osa maantiekuljetuksista tulisi siirtää tariffipolitiikan ja rajoitusmääräysten avulla rauta- ja vesiteille. Rautateitä yhdistys puolsi vedoten meluhaittojen vähenemiseen muun muassa siksi, että tuolloin meluhaitat keskittyvät pienemmälle alueelle, ja lisäksi suuria yksiköitä kerralla kuljettavat harvemmat ajoneuvot olisivat helpommin valvottavissa. Näin niille voitaisiin asettaa tiukempia meluttomuus- ja saasteettomuusvaatimuksia kuin pienissä erissä tapahtuvalle maantiekuljetuksille. Edelleen yhdistys vaati, että ajoneuvoille tulisi asettaa vaatimuksia mahdollisimman täydellisestä meluttomuudesta ja teille olisi rakennettava akustisia suojaesteitä.⁶⁷

Melu esiintyi yhdistyksen lukuisissa muissakin kannanotoissa tai kriittisissä huomautuksissa koskien milloin autotonta keskustaa, milloin asuntoalueiden raskasta läpiajoliikennettä tai Helsingin keskustan konttoroitumista⁶⁸. Konttoroitumisen yhteydessä melu mainittiin yhdeksi syyksi siihen, miksi monet keskustan asunnot eivät enää välttämättä mene kaupaksi yksityisasunnoiksi, vaikka taloyhtiössä niin haluttaisiinkin.⁶⁹ Tero Hinttaniemen mukaan yhdistyksen liikennemanifestissa vaadittiin, että autoihin tulisi asentaa tehokkaat äänenvaimentajat. Autojen aiheuttaman melun myös katsottiin tulevan kalliiksi yhteiskunnalle sen terveydellisten haittavaikutusten vuoksi, sillä ”auto tekee kansalaisista puolikuuroja syöpäpotilai-

64 Kolbe 2002, 286–288.

65 Enemmistö ry toimii tänäkin päivänä mutta tässä tutkimuksessa käsittelem lähinnä sen 1960- ja 70-lukujen toimintaa, koska se liittyy melukysymyksen politisoitumiseen.

66 Enemmistö 5/1971, 12.

67 Enemmistö 5/1971, 12–14.

68 Konttoroitumisella tarkoitettiin erityisesti kantakaupungin asuintalojen muuttumista liikehuoneistoiksi, koska asukkailla ei ollut enää varaa asua kalliisti saneeratuissa kiinteistöissä. Ks. esim. Helander – Sundman 1970, 100–105.

69 Esim. Enemmistö 2/1972, 17; 3/1972; 3/1973, 13; 2/1976, 6.

ta”.⁷⁰ Enemmistö-lehdessä käsiteltiin melua ja sen aiheuttamia haittoja myös omana, erillisenä teemanaan. Esimerkiksi järjestön lehdessä vuonna 1977 julkaistussa artikkelissa ”Paljon melua liikenteestä” mainittiin Enemmistön tavoitteiden jottavan ”muiden vaikutustensa ohella myös melun vähenemiseen”. Artikkelissa todettiin, että liikenteen melusta kärsiviä on suuri joukko, joka koostuu usein niistä, jotka eivät voi paeta melua muuttamalla hiljaisempaan paikkaan. Siksi yhdistys vaatikin mitä pikemmin laadittavaksi meluntorjuntalakia. Yhdistys vaati myös hiljaisten liikennemuotojen suosimista, joista yhtenä mainittiin johdinautot.⁷¹

KIIISTA ”SARVIJAAKON” KOHTALOSTA

Helsingissä 1970-luvulla käyty johdinautoliikenteen kohtaloa koskeva kiivas keskustelu on havainnollinen esimerkki aiheesta, jonka yhteydessä Enemmistö nosti melun toistuvasti esille. Johdinauto eli trolleybussi tai ”trollikka” on sähkökäyttöinen joukkoliikenneväline, joka ottaa virran ilmassa kulkevista sähköjohdoista raitiovauunun tapaan mutta kulkee kumipyörillä. Johdinautot otettiin Suomessa liikenteeseen ensimmäistä kertaa 1940-luvun lopulla Tampereella ja Helsingissä.⁷² Trollikan etuina dieselbusseihin verrattuna pidettiin muun muassa sen saasteettomuutta, meluttomuutta ja pitkää käyttöikää. Monia lempinimiä, kuten ”naruauto” ja ”sarvijaakko” kaupunkilaisilta saanut joukkoliikennemuoto päätettiin kuitenkin lopettaa Helsingissä vuonna 1974 vastoin Helsingin kaupunginvaltuuston päätöstä. Lopettamis päätös herätti vastustusta kaupunkilaisten ja kansalaisjärjestöjen keskuudessa. Lakauttamista vastustettiin vetoamalla johdinautojen moniin etuihin dieselkäyttöisiin linja-autoihin verrattuna, ja liikennemuodon meluttomuutta pidettiin yhtenä sen tärkeimmistä ansioista.⁷³ Enemmistö-lehdessä kysymystä johdinautojen kohtalosta puitiin useaan otteeseen. Vuonna 1974 lehdessä kritisoiitiin kovin sanoin Helsingin kaupungin päätöstä lopettaa johdinautoliikenne vedoten muun muassa kustannusyihin. Enemmistö ry:n mielestä johdinautot olisivat oikein huollettuina lähes ikuisia ja kaupunkikäytössä ympäristöä säästäviä, ja niiden ”korvaaminen dieselkalustolla merkitsi saasteiden ja melun selvää lisääntymistä”.⁷⁴ Vuoden 1976 numerossa esiteltiin Helsingin liikennelaitoksen tuolloisen johtajan Matti Laamasen näkemyksiä johdinautoliikenteestä ja sähköbussien tilaamisesta. Laamanen mainitsi useita syitä, miksi johdinautoliikenne koettiin hankalaksi ja kannattamattomaksi. Laamanen piti kuitenkin mahdollisena, että kaupungissa toteutettaisiin 1980-luvulla muutamia johdinautokokeiluja uusilla johdinautoilla, joiden teknistä kehittymistä Liikennelaitoksessa tulnaisiin seuraamaan tarkasti. Laamanen mainitsi johdinautojen meluttomuuden niiden ainoaksi eduksi, kun johdinautoja verrattiin dieselbusseihin.⁷⁵

70 Ilta-Sanomat 24.9.1970 ”Auto tekee suomalaisista puolikuuroja syöpäpotilaita”, Rainer Nordberg; Hinttaniemi 2003, 93

71 Enemmistö 3/1977, 6.

72 Herranen, 206–207; Rollikka.net; Santaharju 1977, HKLA.

73 Enemmistö 2/1974, 20; 2/1975, 6–7; 4/1976, 6–7; 1/1977, 4–5; HS 29.4.1974 ”Helsingin valtuusto ja johdinautot”, Aarne A. Heino; HS 6.5.1974 ”Antakaa meille johdinautoja”, nimim. Trolley; Santaharju 1977, HKLA.

74 Enemmistö 2/1974, 20.

75 Enemmistö 4/1976, 6.



Johdinauto koeajossa Fredrikinkadulla vuonna 1949. Kaupunkilaisilta lukuisia lempinimiä, kuten ”naruauto ja ”sarvijaakko” saaneet johdinautot poistettiin liikenteestä ensimmäisen kerran vuonna 1974. Kovan poliittisen väännön jälkeen ”trollikat” otettiin uudelleen käyttöön vuonna 1979. Johdinautoliikenne lopetettiin Helsingissä lopullisesti vuonna 1985. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

Enemmistö piti Laamasen lupauksia tilata uusia johdinautoja koekäyttöön katteetomina ja syytti kaupungin johtoa tahallisesta viivyttelystä asiassa. Yhdistys korosti jälleen johdinautojen meluttomuuden olevan ratkaiseva tekijä liikennemuodon eduksi.⁷⁶ Johdinautojen puolesta vedottiin myös Helsingin Sanomien yleisönosastolla useaan otteeseen muun muassa seuraavin sanoin:

Uskomme, että arv. valtuusto on täysin tietoinen siitä, että erilaisten polttomoottorien aikaansaama melu ja saaste ovat kaupunkimme alueella jo siksi vakava ongelma, että sitä ei tulisi enää lisätä yhdelläkään haittatekijällä. Se, että tietyt yrittäjäpiirit pyrkivät hyötymään myös liikennelaitoksen toiminnasta, ei saisi johtaa kaupunginvaltuustoa harhaan. Arv. valtuuston tulisi myös ottaa huomioon, että laskelmat eivät aina paljasta koko totuutta vaan niiden avulla pyritään valitettavan usein todistelemaan tietyn suunnan oikeutusta.⁷⁷

Enemmistö ry:n ja kansalaisten aktiivisuus ei kuitenkaan tuottanut tulosta. Johdinautoliikenne lopetettiin ja myöhemmin aloitettu pienimuotoisempi johdinautokokeilukin (vuosina 1979–1985) lopetettiin ja linjajohdot purettiin vuonna 1985.

76 Enemmistö 1/1977, 4–5.

77 HS 29.4.1974 ”Helsingin valtuusto ja johdinautot”, Aarne A. Heino.

Lopettamispäätös tehtiin tällä kertaa vastoin Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esitystä.⁷⁸ Johdinautot korvattiin meluisimmilla ja saastuttavilla dieselbusseilla, joiden tuolloin vakuuteltiin pian olevan teknisesti niin kehittyneitä, että ne saataisiin yhtä hiljaisiksi kuin johdinauto.⁷⁹ Dieselbussit ovat kuitenkin edelleen meluisampia kuin tuolloin käytössä olleet johdinautot.⁸⁰ Johdinautoliikenteen lopettamisen ja korvaamisen dieselkäyttöisillä linja-autoilla todettiin vaikuttaneen oleellisesti yksittäisten katujen äänimaisemaan, varsinkin kun johdinautoja käytettiin liikenteen raskaasti kuormittamilla kaduilla.⁸¹ Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esityksessä vuodelta 1985 painotettiin, että kaupungin ei tulisi tehdä lainkaan ympäristöön negatiivisesti vaikuttavia päätöksiä, oli kyse kuinka pienimuotoisista ja paikallisista muutoksista hyvänsä.⁸²

Johdinautoihin liittyvässä polemiikissa nousee kiinnostavasti esiin Enemmistön pyrkimys politisoida paitsi kaupunkiympäristöön liittyviä päätöksiä, kuten liikennetarkkailuja, mutta myös teknologiaa itsessään. Johdinautoja koskevassa keskustelussa näkyy, kuinka yhdistys pyrki 1970-luvun alussa tuomaan kysymyksen eri teknologioiden välillä tehtävästä valinnasta julkiseen keskusteluun, julkiselle poliittiselle areenalle. Tätä pyrkimystä voi pitää jossain määrin kunnianhimoisena tavoitteena, sillä yllättävän usein teknologian on ajateltu olevan poliittisesti ja aatteellisesti neutraalia. Tämä ajatus näkyy selvästi esimerkiksi Meluntorjunta ry:n toiminnassa, jossa teknologiset ratkaisut nähtiin arvovapaina ja rationaalisina keinoina meluhaittojen vähentämiseksi.

Voidaankin kysyä, onko eri teknologioiden välillä tehtävät valinnat nähty tai haluttu nähdä yhteiskunnassamme puhtaasti teknis-taloudellisina kysymyksinä, jolloin ratkaisuihin on punnittu hyöty-kustannussuhdetta. Tähän vedoten ratkaisuja on voitu tehdä pitkälti suljetuin ovin insinöörien ja virkamiesten kesken ilman julkista keskustelua, kuten johdinautonkin kohdalla voi olettaa tapahtuneen. Kun aihe yllättäen nousikin julkiseen keskusteluun, ei vähiten Enemmistö ry:n ja tuolloin Helsingin kaupunginvaltuutettuna toimineen E. J. ”Piippu” Paavolan aktiivisuuden vuoksi (Paavola oli Enemmistön jäsen),⁸³ johdinautoista päättävien tahojen täytyi kovan ympäristönäkökohtiin liittyvän poliittisen painostuksen vuoksi tehdä tiettyjä myönnytyksiä. Tähän vaikutti ehkä myös omalta osaltaan samoihin aikoihin puhjennut niin kutsuttu öljykriisi.⁸⁴ Yksi myönnytys oli johdinautokokeilu, joka Helsingin liikennelaitoksen teknillisen suunnittelutoimiston päällikkönä tuolloin

78 Santaharju 1977, HKLA; Johdinautoliikenne Helsingissä 3.12.1985, HKLA; Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esitys 26.11.1985, Ca:2–4/1985 HKYKA.

79 Johdinautoliikenne Helsingissä 3.12.1985, HKLA; johdinautojen melutasoista verrattuna dieselkäyttöisiin linja-autoihin esim. Metrotoimikunnan mietintö osa II, 1963, 152; Santaharju 1977, 18, HKLA.

80 HKL:n vuonna 2002 käyttöönottamien dieselbussien ulkoinen melutaso oli 77 dB kun johdinautojen melutaso vuonna 1980 oli 72 dB ja vuodesta 1985 eteenpäin (liikennelain tavoitteellinen ylätaso) 65 dB. HKL:n ympäristöraportti 2002; Santaharju – Pönni 1979, 18, HKLA.

81 Santaharju 1977, 18, HKLA.

82 Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esitys 26.11.1985, Ca:2–4/1985 HKYKA.

83 Ks. Esim. Vt. Paavolan johdinautoja koskeva aloite 27.5.1970, käsittely 28.10.1970. HKV:n asiakirjat 1970, HKA; HS 29.10.1970 ”Helsingin valtuusto: Johdinautoja keskustalinjoille”.

84 Öljykriisi lisäsi kiinnostusta johdinautoliikenteen kehittämiseen. Noihin aikoihin perustettiin ns. COST-projekti, joka oli kansainvälinen johdinautoja koskeva tutkimushanke. COST 303, HKLA; Santaharju – Pönni 1979, 17, HKLA.

toimineen diplomi-insinööri Juhani Valannon mukaan tehtiin ”muodon vuoksi”. Ilmeisesti trollikoita koskeva negatiivinen päätös oli lyöty lukkoon jo hyvissä ajoin ennen kysymyksen nousemista julkiseen keskusteluun. Valannon mukaan Helsingin liikennelaitoksen ylin johto ”ei vain halunnut” johdinautoja liikenteeseen.⁸⁵ Neuvostoliitosta tarjottiin samaan aikaan kokeiltavaksi neuvostovalmisteisia johdinautoja, joiden huono laatu (joka oli tiedossa jo etukäteen) tarjosi sopivasti syyntä vetää johdinautot pois liikenteestä.⁸⁶ Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun suunnittelijana ja sittemmin ympäristötarkastajana (kaupungin palveluksessa 1971–1990) toiminut diplomi-insinööri Ora Patoharju kertoo antaneensa Liikennelaitokselle paljon johdinautoja koskevaa, Zürichin liikennelaitokselta saatua informaatiota. Patoharjun mukaan ”liikennelaitos sano vaan, että on niin kallista pitää kahta eri systeemiä.” Patoharjun katsoo tämän olleen syyntä johdinautoista luopumiseen.⁸⁷

Lyhyenä yhteenvedon Enemmistö ry:n roolista melukysymyksessä voi todeta, että se oli merkittävä toimija nostamalla melun esiin yhtenä kaupunkiympäristön epäkohtana. Tulkintani mukaan yhdistys vaikutti ainakin paikallisesti melukysymyksen nousemiseen julkiseen keskusteluun. Melun sijasta yhdistyksen päätaivitteena voidaan pitää liikennetarkaisujen problematisointia ja politisoimista. Yhdistys onnistuikin nostamaan liikennetarkaisut ja teknologiset kysymykset julkiseen keskusteluun kritisoimalla muun muassa teknisten asiantuntijoiden merkittävää osuutta liikennetarkaisuja koskevissa päätöksissä. Enemmistön mukaan päätöksentekoon tulisi osallistua heidän lisäksi myös taloustieteilijöitä ja poliitikkoja.⁸⁸

Enemmistön voidaan nähdä pyrkineen tarkoituksellisesti politisoimaan liikennetarkaisuja koskevat päätökset, myös johdinauto-kysymyksen. Toiminnassaan yhdistys käytti hyväkseen julkisuutta, ja sitä voi pitää 1960-luvun lopun tyyppillisenä kansalaisliikkeenä siksi, että sen piirissä uskottiin yhteiskunnan edistymiseen, tieteseen ja valtioon edistymisen toteuttajana. Tosin se ei ollut uskossaan yhtä ”konventionaalinen” kuin esimerkiksi Meluntorjunta ry, koska Enemmistö oli Meluntorjunta ry:tä halukkaampi kyseenalaistamaan ja rikkomaan kuntahallinnon vakiintuneita toimintatapoja. Silti sen piiristä on löydettävissä uskoa teknologiaan ja yhteiskunnan edistymiseen siinä mielessä, että oikeat ja teknisesti ympäristöystävällisesti toteutetut joukkoliikennemuodot, ympäristöä koskevat säädökset ja niiden toteutumisen riittävä valvonta muuttaisivat Helsingin ympäristöä pilaavan kehityssuunnan parempaan päin. Vian nähtiin olevan pääosin päätöksentekoprosessissa, jossa niskan päälle olivat päässeet ”isokenkäiset” yksityisautoilua ja enemmistöläisittäin ajateltuna vääränlaisia liikennetarkaisuja kannattavat tahot. Voi olla, että yhdistyksen aktiivien tultua valituiksi kunnallispolitiikkaan he olivat osaltaan muuttamassa kaupungin päätöksiä ympäristöystävällisempään suuntaan.⁸⁹ Yhdistyksen piirissä uskottiin myös asennekasvatukseen ja autoilijoita kehoitettiin aja-

85 Juhani Valannon puhelinhaastattelu 6.8.2002.

86 Santaharju 1977, 21 (HKL:n selvitys johdinautoliikenteeseen liittyvistä tekijöistä), HKLA; Juhani Valannon puhelinhaastattelu 6.6.2002.

87 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

88 Enemmistö 6/1971.

89 Vrt. Kolbe 2002, 286–288.

maan hiljaa, koska se on aina sekä äänitason että vauhdin suhteen kohteliasta jalkakulkijoita ja pyöräilijöitä kohtaan.⁹⁰

SUOMEN LUONNONSUOJELULIIITTO

”Henkilökohtaisesti nautin sanomattomasti luonnon syvästä rauhasta, joka on parasta lääkettä elämänkiireessä rasittuneille hermoille.” Näin kirjoitti sosiaalineuvos Akseli Kaskela *Suomen Luonto* -lehdessä vuonna 1952.⁹¹ Vuodesta 1941 ilmestynyt Suomen Luonto oli Suomen luonnonsuojeluyhdistyksen jäsenlehti ja se on vuosikymmenien ajan heijastellut kiinnostavasti yhdistyksen tavoitteita ja sitä, mitä yhdistyksen piirissä luonnonsuojelulla kulloinkin on käsitetty. Tätä tutkimusta varten luin johdonmukaisesti läpi lehden vuosikerrat ajalta 1950–1974 ja havaitsin, että melua ryhdyttiin käsittelemään luonnonsuojelun, tai tuossa vaiheessa jo pikemminkin ympäristönsuojelun, osa-alueena lehdessä vasta vuonna 1970. Tuota ennen melua ei käytännössä käsitelty ja ääniympäristöön viitattiin vain tavoilla, joista tämän kappaleen alussa lainaamani lausetta voi pitää tyypillisenä esimerkkinä. Vuonna 1970 lehdessä esiteltiin Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n toimintaa, minkä yhteydessä myös melu mainittiin autojen lisääntymisen yhtenä haittavaikutuksena.⁹² Enemmistö liittyi vuonna 1971 Suomen luonnonsuojeluliiton ulkojäseneksi.⁹³

Seuraavan kerran melua käsiteltiin lehden sivuilla vuonna 1971 artikkelissa, jossa tehtiin linjanvetoa siitä, mitä ympäristönsuojelulla ja luonnonsuojelulla tarkoitettiin. Artikkelissa otettiin selkeä kanta yhdistyksen tehtäväkenttään. Tuolloin Suomen luonnonsuojeluyhdistys oli muuttanut nimensä Suomen luonnonsuojeluliitoksi, joka organisoitiin luonnonsuojeluyhdistyksen pohjalta vuonna 1969⁹⁴ (yhdistysrekisteriin 10.2.1970). Liiton ominta toiminta-alueita katsottiin olevan alkuperäisen luonnon suojeleminen sekä sen erikoispiirteiden ja kauneusarvojen vaaliminen eli maisemansuojelu. Sen sijaan ympäristöhuollon, jonka osa-alueeksi meluntorjunta katsottiin kuuluvaksi, ei mielletty varsinaisesti sisältyvän liiton ensisijaisiin tehtäviin. Meluntorjunnan katsottiin sisältyvän muiden elimien ja järjestöjen tehtäväkenttään.⁹⁵

Muutamia vuosi myöhemmin tilanne oli kuitenkin muuttunut. Luonnonsuojeluliitto alkoi julkaista omaa järjestölehteään nimeltä *Luonnonsuojeluväki* vuodesta 1975. Meluntorjuntaa käsiteltiin heti lehden ensimmäisessä numerossa julkaistussa artikkelissa. Artikkelissa esiteltiin Luonnonsuojeluliiton asuin- ja työympäristön suojelema koskevaa ohjelmaa. Meluun liittyen artikkelissa vaadittiin muun muassa erityisen meluntorjuntalain säätämistä, liikenteen aiheuttaman melun vähentämistä suosimalla julkista liikennettä ja alentamalla nopeusrajoituksia. Liitto vaati myös tieliikenteen melurikkomuksista yhtä suuria rangaistuksia kuin nopeusrik-

90 Enemmistö 2/1975, 9.

91 Suomen Luonto 1952, 9.

92 Suomen Luonto 2/1970, 47.

93 Hinttaniemi 2003, 54.

94 Järvikoski 1991, 168.

95 Suomen Luonto 6/1971, 166–167.

komuksista, tarpeettoman tyhjäkäynnin kieltämistä, asutuksen ja voimakkaan liikennemelun eristämistä toisistaan suojavyöhykkeillä ja ulkoilu- ja virkistysalueiden suojaamista melulta. Artikkelissa kiinnitettiin huomiota lisäksi lentomeluun ja vesiliikennemeluun, joista jälkimmäisen yhteydessä kritisoitiin suuritehoisten perämootoreiden käyttöä loma-asutusalueilla. Myös asuntomelun torjumiseksi vaadittiin lakisääteisten ääneneristysnormien säätämistä.⁹⁶ Lehden samana vuonna ilmestyneessä *Luonnonsuojelutiedote*-liitteessä ilmaistiin huolestuminen Helsingin keskustan kehittämisestä yksityisautoilun ehdoilla. Artikkelissa kritisoitiin sitä, että pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää kehitettiin edelleen jo hylätyksi tulleen Smith-Polvisen liikennesuunnitelmassa esiteltyjen perusideoiden mukaan. Smith-Polvisen suunnitelmassa tiepinta-alaa olisi lisätty voimakkaasti henkilöautoliikenteen sujuvuuden takaamiseksi.

Suurimmiksi ongelmakohdiksi nähtiin kaupungin maankäytön hajautuneisuus, joka pakotti yhä useammat turvautumaan henkilöautoon. Siksi liitto vaati julkisen liikenteen kehittämistä. Artikkelissa vaadittiin myös sataman toiminnan siirtämistä ainakin osittain muualle. Syynä vaatimukselle oli satamaan suuntautuvan raskaan läpiajoliikenteen asukkaille aiheuttamat haitat, joista meluhaitta mainittiin yhtenä etenkin öiseen aikaan.⁹⁷ Näiden artikkeleiden lisäksi melu ei saanut paljoakaan palstatilaa 1970-luvun *Luonnonsuojeluväki*-lehdessä, mistä voi päätellä, että ympäristömelu ei noussut tuolloin mitenkään keskeiseksi teemaksi liiton toiminnassa. Tilanne muuttui hiljalleen 1980-luvun kuluessa ja liitto aktivoitui melu ja hiljaisuus -tematiikan suhteen erityisesti 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa.⁹⁸ Tätä ajanjaksoa käsittelemän myöhemmin tässä tutkimuksessa.

Millaiseen meluun kansalaisliikkeet kiinnittivät huomionsa? Vain hieman yksinkertaistaen voidaan todeta, että niiden parissa ilmaistiin huoli pääasiassa kahdenlaisesta melusta. Ensimmäinen niistä koski liikenteen aiheuttamaa melua – sekä maantie- että lentoliikennettä. Toinen suuri meluaihepiiri liittyi asunto- tai naapurimeluun, jonka kohdalla oltiin huolissaan asuntojen puuttuvista tai vaillinaisista äänieristysnormeista. Se, missä määrin mitään meluteemaa painotettiin ja kuinka laajasti, vaihteli eri yhdistysten kesken. Esimerkiksi Meluntorjunta ry keskittyi enemmän asuntomeluun, kun taas Luonnonsuojeluliitto oli huolissaan myös vesiliikennemelusta yhtenä liikennemelun muotona. Suomen luonnonsuojeluliitto antoi kannanottoja kaiken kaikkiaan ehkä kaikkein laajimmin eri meluaiheista, koska se oli valtakunnallinen ja suurin organisaatio. Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö kiinnitti eniten huomiota autoliikenteen aiheuttamaan meluun. Kiinnostavaa on, että kahden jälkimmäisen liikkeen kannanotoissa melukysymyksiä käsiteltiin 1960- ja 1970-lukujen taitteessa pääosin muiden ympäristöön liittyvien kysymysten ohella. Syntyy vaikutelma, että melu kulki muiden tärkeämmäksi koettujen aiheiden hännillä. Se ikään kuin ”livahti” mukaan ympäristöongelmien politisoitumisprosessiin muiden aiheiden imussa ilman, että se itsessään olisi noussut ainakaan Suomen Luonnonsuojeluliiton tai Liikennepoliittinen Yhdistys Enemmistö ry:n toiminnan keskeiseksi teemaksi. Meluntorjunta ry: kyllä keskittyi pel-

96 *Luonnonsuojeluväki* 1/1975, 6.

97 *Luonnonsuojelutiedote* 3/1975 ”Helsingin seudun liikennekysymys”, 4–5.

98 Ks. Ketola 2005, 63.

kästään melukysymykseen, mutta sen olen tulkinut olevan sekoitus kansalais- ja asiantuntijajärjestöä. Se täyttää mielestäni kansalaisjärjestön kriteerit siinä, että sen piirissä kannettiin huolta melun aiheuttamasta kärsimyksestä tavallisille ihmisille. Asiantuntijajärjestöltä se vaikutti siksi, että sen toiminnassa pyrittiinkin välttämään kaikkea ideologista tai puoluepoliittiseksi tulkittavaa kielenkäyttöä ja ratkaisemaan asioita puhtaalla teknisellä asialinjalla, minkä katsottiin olevan epäpoliittista ja arvo-neutraalia.

MILLAINEN MELU MÄÄRITELTIIN ONGELMAKSI?

Tarkasteltaessa kaupungin melutilannetta Helsingin Sanomien yleisönosastolla 1960- ja 1970-luvuilla käytyjen melukeskustelujen kautta näyttää siltä, että ihmisiä vaivasi monenlainen muukin melu, joka ei käytännössä sisältynyt kansalaisliikkeiden kannanottoihin eikä, ainakaan kovin näkyvästi, myöskään niiden melua koskevaan ongelmanmäärittelyyn. Näistä mainittakoon esimerkiksi liiketoimintaan, teollisuuteen ja rakennustoimintaan liittyvä melu, joista yleisöosastolla kirjoitettiin tuohon aikaan ja koko tutkimusperiodin ajan melko tiiviisti, kuten jo edellä olen tuonut ilmi. Teollisuuden lähiseutujen asukkaille aiheuttamasta melusta kirjoitti nimimerkki ”Hyväkuuloinen” vuonna 1968 seuraavaan tapaan:

[...] Hiljaisuuden ei pitäisi olla ylellisyyttä – siihen tulisi olla jokaisella oikeus. [...] Siis säädettäköön pian laki, joka asutuksen läheisyydessä ainakin [...] 3. Velvoittaa teollisuuslaitoksen (tai vast.) huolehtimaan siitä, että laitos joko pitää metelinsä sisäpuolellaan tai se sijoitetaan korprien kätköihin tai autiomaahan. [...] Melun orjat, sorron yöstä nouskaa!⁹⁹

Keskustelua herättivät, joskin melko harvakseltaan, myös kaupungin alueella sijaitsevat ampumaradat. Vuonna 1973 erään palstalle kirjoittajan mielestä oli kohtuutonta, että yli 10 000 ihmistä joutuu elämään pienen harrastajaryhmän terrorin alaisena.¹⁰⁰ Kirjoitus poiki useita vastauksia, joissa otettiin asiaan kantaa sekä puolesta että vastaan. Ammunnan paukkeen ohella kaupoissa ja joukkoliikennevälineissä soitettu taustamusiikki kuulosti monen kirjoittajan korvaan melulta. Taustamusiikki olikin yleisöosastolla aikamoinen kestoaihe¹⁰¹, jota vuonna 1973 nimimerkillä ”Rääkynää säikähtänyt suurostaja” kirjoittanut kommentoi seuraavaan tapaan:

Siitä ei ole mitään paha sanottavaa alennushalleista, että saa ostaa halvemmalla, mutta miksi kylkiäisenä möly? Tyhmempikin hoksaa, mistä on kysymys. Myyjät keikkuvat turruttavan musiikin tahdissa. Unohtavat siinä sekä kotihuolensa että kurjan minimipalkkansa. Myös nuori ostaja unohtaa pyhän päätöksensä olla säästäväinen, mutta moni varttunut keikkuu musiikin tahdissa ulos ostamatta mitään.¹⁰²

99 HS 2.9.1968 ”Teollisuusmelu”, nimim. Hyväkuuloinen.

100 HS 8.5.1973 ”Ampumaradan melusaaste”, Reijo M. Forss.

101 Ks. liite 2, taustamusiikkia olen käsitellyt tarkemmin tämän tutkimuksen 5. luvussa.

102 HS 17.9.1973 ”Alennushallien mölymarkkinat”, nimim. Rääkynää säikähtänyt suurostaja.

Kirjoitus liittyy 1960-luvulla käytyyn keskusteluun koskien taustamusiikin soittoa työpaikoilla. Annin Rannan mukaan työläiset ja vasemmistoryhmät kritisoivat Eurooppaan levittäytyneen, taustamusiikin soittoon erikoistuneen, alunperin yhdysvaltalaisen Muzak-yhtiön toimintaa ja moraalialta, jossa ihminen nähtiin musiikin keinoin manipuloitavana koneenosana.¹⁰³ *Muzak:in* eli taustamusiikin koettiin olevan ”työpaikan valiumia”, jonka avulla ihmisiä kontrolloitiin ja pidettiin rauhallisina. Filosofin Hannele Koivunen katsoo, että taustamusiikin tarkoituksena on estää ihmisiä havaitsemasta elämän kontrasteja.¹⁰⁴ Mainittujen teemojen lisäksi yleisönosastolla puhuttiin myös epäsosiaalisesti käyttäytyvien henkilöiden aiheuttamasta melusta, lumenaurauksen ja kirkonkellojen aiheuttamista meluhaitoista muutamia aiheita mainitakseni. Näihin teemoihin palaan tämän tutkimuksen myöhemmissä luvuissa.¹⁰⁵

Yleisönosaston melukeskustelujen meluaiheiden laajan kirjon edessä onkin kiinnostavaa pohtia, miksi tietyt meluaiheet nousivat kansalaisliikkeiden asialistalle joidenkin taas jäädessä taustalle tai kokonaan pois. Epäilemättä tähän on vaikuttanut se, että asialistoilla olleet liikenne- ja asuntomelu olivat kiistämättä suurimpia yksittäisiä ongelmakohtia, joihin esimerkiksi Meluntorjunta ry:n näkökulmasta tarvittiin pikaisinta parannusta ja joihin liittyvästä melusta kärsittiin eniten. Toisin sanoen liikenteen aiheuttama melu ja asuntomelu määriteltiin pikaista ratkaisua vaativiksi ongelmiksi.¹⁰⁶ Kansalaisliikkeet myös heijastelivat laajemmin tuolloin ”tapetilla” olleita ympäristöön liittyviä teemoja ja esimerkiksi melunormien standardoinnin aloittamista: olihan niillä kaikilla kansainvälisiä yhteyksiä eri maissa toimiviin liikkeisiin. Se, ettei esimerkiksi naimattoman kerrostalonaapurin yövieraiden aiheuttama melu noussut koskaan asialistalle, heijastelee myös yhteiskunnan moraalissa ilmapiirissä tapahtuneita muutoksia. 1900-luvun alussa toimineet kansalaisten ja etenkin työväen siveellisyydestä huolissaan olleet kristilliset rouvasliikkeet eivät olisi varmaankaan arkailleet puuttua vastaavaan keskusteluun. 1960- ja 1970-lukujen taitteen Suomessa se ei kuitenkaan käynyt enää päinsä.

Tätä murrosta heijastelee oivasti Helsingin Sanomien yleisönosastolla vuonna 1971 käyty keskustelu, jossa aiheena oli naispuolisen vuokralaisen oikeus kutsua luokseen miespuolinen yövieras. Muiden asukkaiden yörauhan häiriintymisestä alkanut keskustelu, jota yöllinen vieras melullaan loukkasi, laajeni nopeasti ihmisten yksityiselämään ja siihen puuttumisen rajoja koskevaksi, moraalissävytteiseksi keskusteluksi. Valtaosa keskusteluun osallistuneista katsoi naapurien yövierailijoiden vahtaamisen epäsovinnalliseksi.¹⁰⁷ Tämän jälkeen aineistosta ei löydy ainoatakaan sääty-yhteiskunnan moraaliarvoja heijastelevaa keskustelua. Kuten aikaisemmin olen todennut, moraalinen paheksunta suuntautui enenevässä määrin yhteiskunnan toimintamalleihin ja taloudellisiin rakenteisiin, joiden toiminnan seurauksena kaupunkilaisten elinympäristö oli muuttunut entistä meluisammaksi. Tämä

103 Ranta 2005, 262.

104 Koivunen 1997, 44.

105 Ks. liitteet 2–4.

106 Myös ympäristötarkastaja Ora Patoharjun mukaan juuri liikenteen aiheuttama melu ja asuntomelu olivat tuolloin merkittävimmiksi koettuja meluteemoja. Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

107 HS 15.11.–2.12.1971.

moraalinen paheksunta osaltaan vaikutti melunkysymyksen politisoitumiseen. Samalla muuttui viranomaisten rooli. Kärjistäen ilmaistuna 1950-luvulla ja 1960-luvun alussa yleisönosastolla vaadittiin poliisia sakottamaan auton tyhjäkäytöstä, valvomaan ”lättähattumotoristeja” ja viemään juopot putkaan. 1960-luvun lopulta lähtien melukysymyksen alkaessa politisoitua yleisönosastollakin viranomaisia vaadittiin – ei enää niin selvästi puuttumaan vastaansanomattoman auktoriteetin suomalla arvovallalla yhden yksilön sosiaalisesti paheksuttavaan käytökseen – vaan ottamaan vastuu koko ympäristön tilasta. Tuo vaatimus kumpusi tulkintani mukaan siitä havainnosta, että 1960-luvun lopulta lähtien melu tuntui vyöryneen miltei kaupungin joka kolkkaan. Tätä heijastelee hyvin yleisönosastolle vuonna 1968 kaupungin äänimaiseman muuttumisesta kirjoittaneen ”Melun vastustajan” puheenvuoro koskien taustamusiikin pakkosyöttöä toimi- ja ruokailupaikoissa, liikennevälineissä ja vieläpä ulkoilupaikoissa: [...] ”Täydellinen hiljaisuus olisi tietysti minun ja lukemattomien muiden ihmisten ihanne, mutta mistäpä sitä tässä nykyisessä kirotnun melun maailmassa saisi!”¹⁰⁸

LISÄKYSYMYS MELUN POLITISOITUMISESTA

Helsingin kaupungin äänimaisemassa tapahtuneet muutokset, kansainvälinen ”ympäristöherätys”, melun nouseminen yhä laajemmin julkiseen keskusteluun ja siihen liittyvien kansalaisliikkeiden aktiivisuus eivät jääneet huomiotta kaupungin viranomaisten tai valtakunnallisten viranomaistenkaan taholta. Nämä kaikki yhdessä johtivat melukysymyksen käsittelyn siirtymiseen vähitellen myös julkiselle sektorille. Melun, lähinnä liikenteen aiheuttaman melun ja asuntomelun ongelmaksi määrittäminen ja lopulta politisoituminen ei kuitenkaan ollut johdinmukainen prosessi. Se vaati tapahtuakseen muutakin kuin melun lisääntymisen kaupunkilaisen elinympäristössä. Muiden ympäristöongelmien kohdalla on havaittu, että päätösten ristiriidattomaksi oletettu toimeenpano käynnistää konflikteja.¹⁰⁹ Helsinkiä koskien yhdeksi kriittiseksi pisteeksi tulkintani mukaan nousi 1960-luvun lopulla julkaistut massiivisia liikennejärjestelmiä koskevat suunnitelmat ja niiden eriasteinen toteuttaminen, joiden seurauksena etenkin Helsingin äänimaisema muuttui entistä meluisammaksi. Monia kansalaisia, vaikka ei tietysti kaikkia, tuntui ärsyttäneen Helsingissä erityisesti se, että kaupunkirakennetta pirstovaa, kasvavan yksityisautoilun tarpeita palvelevaa tieverkkoa, ryhdyttiin suunnittelemaan ja toteuttamaan ylhäältäpäin melkoisella sanelupolitiikalla. Osa kaupunkilaisista koki, että heidän tarpeitaan ja mielipiteitään, silloin kun ne erosivat ratkaisevasti liikennesuunnittelijoiden näkemyksistä, ei kuunneltu tarpeeksi tai lainkaan. Tähän liittynyt tyytymättömyys kanavoitui erityisesti Enemmistön toimintaan. Erityisesti autoliikenteen tuottaman melun voimakas lisääntyminen kaupungissa oli yksi asia, joka herätti kritiikkiä päättäjiä kohtaan.

Ora Patoharjun mukaan kaupunkilaiset valittivat liikenteen melusta, joka ”sai sitten viranomaisiin liikettä, että rupes tekemään, ensin tehdä normeja ja sitten

108 HS 22.4.1968 ”Melunvaimennusta sekin”, nimim. Melun vastustaja.

109 Laine – Peltonen 2003, 67; Hajer 1989, 23.

valvoa niitä normeja.”¹¹⁰ Melukysymys politisoitui siis pitkälti yhdessä liikenne- ratkaisujen ja niiden toimenpanoon liittyvien kysymysten kanssa. Melun politi- soituminen osana liikenne- ratkaisuja näkyi muun muassa 1970-luvulla tehdyissä valtuustoaloitteissa, joissa kritisoitiin liikenne- ratkaisujen toimivuutta etenkin kau- punkilaisten elinympäristön kannalta. Erittäin usein niissä mainittiin muiden ympäristöhaittojen ohella myös melun lisääntyminen.¹¹¹ Esimerkkinä vaikka vuodel- ta 1973 oleva valtuutettu Nordbergin aloite ”eräisiin toimenpiteisiin ryhtymisestä Helsingin seudun liikakasvun hillitsemiseksi”, jossa todettiin

[...] Pääkaupunkiseudun liikakasvusta aiheutuu myös monenlaisia ruuhkautumishaittoja alueen asukkaille. Liikenne tukkeutuu, asukkaiden päivittäiset työmatkat pitenevät, tungos, melu ja saasteet lisääntyvät.¹¹²

Ratkaisuehdotukseksi aloitteessa mainittiin muun muassa suuryritysten sijoittamista kaupunkialueiden ulkopuolelle.¹¹³ Vuodelta 1978 olevassa aloitteessa taas todettiin

Liikenne aiheuttaa suuria ongelmia Helsingissä. Melu ja saate ja yleinen turvattomuus li- sääntyvät erityisesti henkilöauton käytön mukana. Kaupungin pitäisi pyrkiä siihen, että henkilöauton käyttö vähenisi ratkaisevasti. Tämä voi onnistua vain tehostamalla joukko- kuljetusta.¹¹⁴

Kiinnostavaa ja tyypillistä melukysymyksen politisoitumisessa oli se, että se ei yksin noussut missään vaiheessa sellaiseksi konflikteja käynnistäneeksi ympäristöongel- maksi, joka olisi saanut helsinkiläiset marssimaan kaduille ”ei melua” -tyyppisten kyttien kanssa. Sen sijaan se livahti ikään kuin vaivihkaa muiden ympäristökysy- mysten politisoitumisen yhteydessä mukaan: ovi ympäristöpolitiikan tekemiseen aukesi ympäristökysymysten noustua tapetille 1960- ja 1970-lukujen taitteessa ja sen jälkeen tapahtuneen ympäristökysymysten politisoitumisen myötä. Hännän- huippuna myös melukysymys livahti mukaan tähän prosessiin. Vaikka meluky- symys ei tuolloin politisoitunut siten, että siitä olisi tullut esimerkiksi yksittäisen poliittisen puolueen ”keppihevonen” tai se olisi noussut ”itseään suuremmaksi” ky- symykseksi, se mielestäni kuitenkin oli mukana kunnallistason puoluepolitiikassa. Kuten olen jo edellä todennut, aihetta käsiteltiin Helsingin kaupungin valtuusto- aloitteissa vähäisessä määrin pitkin 1960-lukua, jolloin häiriö-käsite alkoi korvau- tua melu-sanalla.

Vuonna 1966 esitettiin erityisen meluun ja ilmanlaatuun liittyviin kysymyk- siin keskittyvän komitean perustamista.¹¹⁵ Yksi melukysymyksen politisoitumisen

110 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

111 HKV:n asiakirjat 1967–1974, HKA.

112 Vt. Nordbergin ym. aloite ”eräisiin toimenpiteisiin ryhtymisestä Helsingin seudun liikakasvun hillitsemiseksi”, kokous 24.1.1973, asia nro 33. HKV:n asiakirjat 1973, HKA.

113 Vt. Nordbergin ym. aloite ”eräisiin toimenpiteisiin ryhtymisestä Helsingin seudun liikakasvun hillitsemiseksi”, kokous 24.1.1973, asia nro 33. HKV:n asiakirjat 1973, HKA.

114 Vt. Peltolan ym. aloite henkilöautojen käyttöä vähentävän joukkoliikenteen palvelumuodon selvittämisestä.” HKV:n kokous 22.3.1978, asia nro 48, HKV:n asiakirjat 1978, HKA.

115 Ilma- ja melutoimikunnan osamietintö I, melu. HKH:n pöytäkirjaliitteet syyskuu 1972, osa II.

kannalta tärkeä aloite, jossa käsiteltiin pelkästään melua ja vaadittiin toimenpiteitä melun torjumiseksi, tehtiin vuonna 1968.¹¹⁶ Tämä valtuutettu Paavolan aloite ymmärtääkseni johti myös toimiin: ainakin toimenpiteistä melun torjumiseksi saatiin lausuntoja Helsingin kaupungin eri lautakunnilta. Samaan aikaan kaupunkiin oltiin perustamassa erityistä ympäristönsuojeluelintä.¹¹⁷ Näin melukysymys pääsi mukaan viralliselle areenalle. Katson, että ilman jonkinlaista poliittista tahtoa tätä ei olisi välttämättä tapahtunut, vaikka melukysymys olisikin ollut muutenkin ”ilmassa” tuohon aikaan, kuten Helsingin ensimmäisenä, yksinomaan ympäristöasioita hoitavana virkamiehenä vuonna 1971 aloittanut Ora Patoharju toteaa.¹¹⁸ Siksi mielestäni on perusteltua väittää, että melukysymys politisoitui 1960- ja 1970-luvun taitteesta lähtien.

Ora Patoharju sen sijaan katsoo, että melu ei missään vaiheessa politisoitunut. Syyksi melun ”epäpoliittisuudelle” Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun suunnittelijana ja sittemmin ympäristötarkastajana (kaupungin palveluksessa 1971–1990) toiminut diplomi-insinööri Patoharju näkee, että

[...] se oli nii paljon sit käytännön työtä että poliitikot ei vielä ottanu sitä. Kunnallishallinnossa on semmonen, että jos haluaa viedä jonkun asian viedä poliittisella linjalla toisin sanoen siis valtuustoon ja kaupunginhallitukseen niin silloin pitää se asia valmistella lausuntona jollekin poliitikolle niin hyvin että se luulee itse keksineensä tämän asian, silloin se menee eteenpäinhän luulee, että hän on keksinyt tämän.¹¹⁹

Tulkintani mukaan Patoharju katsoo, että meluasiat hoidettiin sen verran ”asiallisesti”, että melu ei koskaan noussut niin merkittäväksi kysymykseksi, että yksittäinen poliitikko olisi lähtenyt ajamaan meluasiala oikein toden teolla. Riippuu politisoitumis-käsitteen määrittelystä, voidaanko melukysymyksen ja -ongelman katsoa politisoituneen: Mitä tarkoitetaan politisoitumisella tai millä tasolla meluongelman ajatellaan politisoituneen? Jos ajatellaan politiikan teon olevan vain parlamentaarista, sellaista, mitä tehdään ainoastaan valtion tai kaupungin tasolla, unohdetaan kansalaisten ja kansalaisliikkeiden merkitys poliittisina toimijoina ja kyky poliittiseen toimintaan. Ainakin tällä tasolla poliittista liikehdintää mielestäni tapahtui melukysymyksen tiimoilta.

Mielestäni melun lisääntyminen ja sitä lisäävät toimet, kuten liikenteen lisääntymistä edistävät päätökset, herättivät ristiriitoja eri tahoilla, mikä näkyi muun muassa yleisönosastolla ja edellä mainitsemieni kansalaisliikkeiden toiminnassa. Tämä täyttää edellä esittämäni politisoitumiseen liittyvät kriteerit, joiden mukaisesti politisoituminen liittyy ristiriidattomiksi ajateltujen toimien käynnistämiin konfliktihin. Tällöin ihmisten elinympäristöön kuuluvat ja sen laatuun vaikuttavat eri

116 Vt Paavolan aloite toimenpiteistä melun torjumiseksi, kokous 24.1.1968, asia nro 26. HKV:n asiakirjat 1968, HKA.

117 Esim. Vt Appelquistin ym. aloite toimenpiteisiin ryhtymisestä ympäristönsuojeluelimen asettamiseksi, kokous 12.11.1969, asia nro 46. HKV:n asiakirjat 1969, HKA; Vt Paavolan aloitteen eteneminen meluntorjuntaa koskien kirjattu alkuvuoteen HKV:n vuoden 1969 asiakirjoissa. HKV:n asiakirjat 1969, HKA.

118 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

119 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

tekijät nousevat poliittisten erimielisyyksien ja kiistojen kohteeksi.¹²⁰ Väitän, että melun lisääntyminen kaupunkilaisten elinympäristössä etenkin liikenne- ja ympäristöongelmien seurauksena nousi poliittisten erimielisyyksien kohteeksi. Liikenne- ja ympäristöpoliittinen yhdistys Enemmistö ry pyrki politisoimaan liikenne- ja ympäristöongelmat ja niiden ohella myös melu nousi yhtenä epäkohtana julkiseen keskusteluun. Meluntorjunta ry toimi aktiivisesti muun muassa siten, että se pyrki luomaan melua koskevia standardeja. Jos mietitään sitä, olivatko nämä liikkeet mukana politisoimassa melukysymystä, niin ainakin lopputuloksen kannalta näin näyttää käyneen. Helsingin kaupunki ryhtyi toimiin melun torjumiseksi ja meluun liittyvää lainsäädäntöä ryhdyttiin kehittämään. Myös Meluntorjunta ry:n ajamia, asuntojen äänieristykseen liittyviä normeja ja lainsäädäntöä ryhdyttiin kehittämään valtakunnallisella tasolla, kuten seuraavissa luvuissa tulen osoittamaan. Meluntorjunnan institutionalisoituminen täyttää tällöin myös ”sovinnaisen” käsityksen politiikan teosta, jolloin sillä tarkoitetaan yhteisten asioiden hoitoa instituutioiden tasolla. Laajimman määrittelyn mukaan politiikka on toimimista jonkin asian puolesta jotain toista asiaa vastaan. Tällöin huomautetaan perinteisen määrittelyn ”yhteisten asioiden hoitamisesta” kuuluvan ennen kaikkea hallinnon alaan. Poliitiikka on myös määritelty ”eturistiriidaksi päämäärästä”. Poliitiikan tutkija Kari Palonen on todennut politiikkaa olevan siellä, missä voi tehdä toisin.¹²¹ Melukysymyksen tiimoilta esiintyi myös moraalista paheksuntaa, joka koski yhteiskunnan toimintatapoja, joten nämäkin tunnusmerkit mielestäni täyttyivät melukysymyksen kohdalla. Ja miten melukysymyksestä olisi voinut tulla osa ympäristöpolitiikkaa, jollei se ei olisi lainkaan politisoitunut?

Patoharjun näkemystä melukysymyksen epäpoliittisuudesta voi nähdäkseni tarkastella sitä kautta, että melukysymys ei todella koskaan noussut merkittäväksi aiheeksi puoluepolitiikassa. Kysymys politisoitui ”maltillisesti” ja ehkä vähän vaihtokäsitteiden ympäristökysymysten vanavedessä – eräänlaisena asiallisena lapsipuolena. Patoharjun mukaan melua ei 1970-luvun alussa ”koettu niin pahaksi kuin siihen aikaan ilman rikki ja vesien saastuminen oli niin paljon enemmän pinnalla kuin muut jäi sinne myöhemmälle huomiolle.”¹²² Tästä ehkä johtuu, että melukysymystä ryhdyttiin hoitamaan melko hitaasti ja valtakunnallinen lainsäädäntökin kehittyi verkkaisesti, kuten myöhemmin tuon ilmi. Melu on ollut alusta asti marginaalinen ja vähän vähemmän tärkeäksi koettu ympäristöongelma. Diplomi-insinööri Kari Pesosen näkee, että ”monissa teollisuusmaissa 1970-luvulla virinnyt voimakas kiinnostus meluasioihin sammui tai ainakin hiipui infrastruktuurin puutteisiin eli siihen, että ei ollut sitä laajaa osaamista, jota 1970-luvun poliittisten tavoitteiden läpivienti olisi edellyttänyt.”¹²³ On mahdollista, että melua koskevan tieto- ja taiton puute oli yksi syy, miksi melukysymys ei ”kunnolla” politisoitunut. Käytettävissä ei ollut riittävän pätevää näyttöä melun haittavaikutuksista, jollainen olisi toiminut vahvana aseena esimerkiksi kansalaisjärjestöjen tai yksittäisen poliitikon melua koskevien vaatimusten läpiviemisessä. Sama puute haittasi

120 Haila 2001a, 11.

121 <http://fi.wikipedia.org/wiki/Politiikka>; myös Lindroos – Palonen 2000, 8–9.

122 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

123 Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006.

Pesosen mukaan myös Meluntorjunnan Edistämisyhdistyksen toimintaa.¹²⁴ Nähdäkseni melun politisoituminen on kuitenkin ollut se ”voima”, joka kampsesi melukysymykseni sen rajan yli, että se otettiin mukaan ympäristöasioiden hoitoon hallinnollisella tasolla. Seuraavaksi esittelen toimia, joihin Helsingin kaupunki ryhtyi melun suhteen.

ÄÄNIMAISEMA SYSTEMAATTISTEN INTERVENTIOIDEN KOHTEENA – JULKISEN SEKTORIN MELUNTORJUNTATOIMET

1950-luku ja 1960-luvun alku tuntuivat olleen melun suhteen kaupungin julkisella sektorilla miltei täydellistä hiljaiseloa muutamia harvoja tapauksia lukuun ottamatta. Harvoista poikkeuksista mainittakoon kaupungin vuoden 1957 järjestyssääntö, jonka mukaan ilman poliisiin lupaa ei kello 23:n ja kuuden välisenä aikana saanut käyttää moottorivenettä häiritsevästi huvi-, harjoitus-, kokeilu- tai kilpa-ajoon.¹²⁵ Vuoden 1979 järjestyssäännössä tahdottiin kieltää moottoriajoneuvon käyttö venesatama- ja satama-alueella olevalla jäällä – sääntö, joka lienee pohjoisten leveyspiirien yksinoikeus. Poliisi saattoi saman säännön nojalla kieltää muuallakin vesialueella olevalla jäällä tapahtuvan ajon, mikäli käyttämisestä voi aiheutua vaaraa tai häiriötä.¹²⁶

Tärkeä askel eteenpäin tapahtui meluntorjunnassa vuonna 1966, jolloin kaupunginvaltuutettu ja insinööri Carl-Gustaf Londen esitti erityisen meluun ja ilmanlaatuun liittyviin kysymyksiin keskittyvän komitean perustamista. Syyksi komitean perustamiselle mainittiin se, että ”liikenteen voimakas kasvu, tekniikan kehitys ja teollistuminen ovat Helsinkiin tuoneet joukon yleistä viihtyvyyttä vähentäviä tekijöitä.” Tuolloin uskottiin, että meluhäiriöt tulevat tulevaisuudessa kasvamaan voimakkaasti, vaikka tilanteen ei katsottu Helsingissä olevan vielä niin vakava kuin eräissä Länsi-Saksan kaupungeissa. Niiden väestöstä 17 prosenttia ei oman ilmoituksensa mukaan saanut rauhaa melulta minään vuorokauden aikana. Komitea nimettiin vuonna 1969 Helsingin ilma- ja melutoimikunnaksi ja sen puheenjohtajaksi nimitettiin Olavi Kilpiö. Komitea valmisteli melua koskevan osamietinnön (osamietintö I: melu), jossa esitettiin lukuisia erilaisia toimia melun vähentämiseksi. Ehdotettiin, että teiden ja rakennusten väliin tulisi jättää luonnollisia esteitä tai rakentaa tekoesteitä ja rakennukset tulisi sijoittaa järkevasti siten, että lähelle liikenneväyliä tulisivat vähiten melusuojaa tarvitsevat rakennukset. Tarpeelliseksi katsottiin myös parantaa rakennusten ikkunoiden ja muiden rakenteiden äänieristystä ja

124 Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006; katson, että tässä olisi jatkotutkimuksen paikka eli tutkia kansainvälisesti vertaillen meluun liittyvien liikkeiden toimintaa ja selvittää mikä oli tieto-taidon puuttumisen osuus siihen, että melu ei ainakaan Suomessa noussut ns. 1. luokan ympäristöongelmaksi, kuten olen tulkinnut käyneen. Saman ajanjakson meluun liittyvien kansalaisjärjestöjen tutkimuksen puutteesta Saksassa esim. Toyka-Seid 2005, 227–228.

125 Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö vuodelta 1957. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 35/1957, HKA.

126 Helsingin kaupungin järjestyssääntö 1979. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 57/1979, HKA.

vähentää ajonopeuksia.¹²⁷ Toimikunta teki mietinnössään myös aloitteen kaupungin pysyvistä ympäristönsuojeluelimestä.¹²⁸

Vuonna 1971 kaupunginhallituksen päätöksellä perustettiin pysyvä ympäristönsuojelutoimikunta, jonka toimialaan kuului myös melu. Toimikunnan ensimmäisessä kokouksessa asialistalle otettiin heti Helsingin ilma- ja melutoimikunnan melua koskeva osamietintö, jonka perusteella ympäristönsuojelutoimikunnan tuli antaa meluntorjuntaa koskevat ohjeet ja suositukset tarvittavista toimenpiteistä.¹²⁹ Helsingin kaupungin ympäristönsuojelutoimikunnan antamissa meluntorjuntaohjeissa kehoitettiin joutokäyntiä koskevan kohdan lisäksi Ilma- ja melutoimikunnan osamietintöä mukailleen, erottamaan kaavoituksella melua aiheuttavat toiminnot asuinrakennuksista ja eristämään melua aiheuttavat tiet maavallein asunnoista tai suojaamaan asukkaat melulta esimerkiksi huoneiden sijoittelulla. Poliisia kehoitettiin valvomaan moottoriajoneuvojen melurajoitusten noudattamista erityisesti asuntokaduilla. Terveystieteiden tutkimuskeskuksen ja kaupunkisuunnitteluviraston edellytettiin tekemään nykyistä enemmän meluntorjunnan neuvottelutyötä, joka kohdistettaisiin rakennusten suunnittelijoille, urakoitsijoille ja asunnon tarvitsijoille. Ohjeissa kehoitettiin myös uusimaan vanhojen talojen vesijohtoputkia ja käyttämään vähämeluisia vesijohtokalusteita ja wc-huuhtelulaitteita.¹³⁰ Syyskuussa 1972 kaupunginhallitus päätti antaa ympäristönsuojelutoimikunnan laatimat meluntorjuntaohjeet kaupungin eri viranomaisaloille käytettäväksi suunnittelutyössä ja toiminnoissa. Ohjeet annettiin muun muassa rakennustarkastus-, kiinteistö- ja kaupunkisuunnittelulautakunnille, ja niitä kehoitettiin kiireellisesti ryhtymään ohjeissa mainittuihin toimenpiteisiin ”melua aiheuttavien tekijöiden vähentämiseksi kaupungissa.” Kaupunginhallitus päätti antaa lisäksi kaikille kaupungin omistamille autoille kolmen minuutin joutokäyntiä koskevan suosituksen meluntorjuntaohjeiden mukaisesti.¹³¹

Ympäristönsuojelutoimikunta antoi tästä eteenpäinkin, joskin melko harvakseltaan, erilaisia meluun liittyviä suosituksia. Esimerkiksi vuonna 1973 suunnitella ollut Hämeentien oikaiseminen Helsinginkadun ja Mäkelänkadun välillä sai toimikunnalta kieltävän suosituksen, koska ”yksilöllisen liikenteen lisääminen on omiaan lisäämään myös ilman epäpuhtauksia ja meluhaittoja sekä vähentämään jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta.” Toimikunnan mukaan kaupungin liikenneongelmia ei voida ratkaista rakentamalla leveämpiä teitä.¹³² Sen sijaan toimikunta ei puoltanut vuonna 1973 Asunto Oy Oltermannintie 18:sta anomusta saada kaupunki osallistumaan meluntorjuntasuojaksi hankittavien istutusten kustannuksiin, joiden tarkoituksena oli suojata asukkaita Tuusulantien melulta. Syynä kielteiselle kannalle esitettiin istutusten heikkous melusuojana ja se, ettei liikennemelu ei ylittänyt meluntorjuntaohjeissa esitettyä ISO-normia (kansainvälisen standardisoi-

127 Ilma- ja melutoimikunnan osamietintö I, melu. HKH:n pöytäkirjaliiitteet syyskuu 1972, osa II, HKA.

128 Patoharju 1996, 23.

129 HYT:in kokouspöytäkirja 1/1971 (20.4.1971), komiteamietinnöt k. 407–408, HKA.

130 HYT:in meluntorjuntaohjeet löytyvät HKH:n pöytäkirjaliiitteistä. HKH:n pöytäkirjaliiitteet syyskuu 1972, osa II, HKA.

131 HKH:n pöytäkirjat 1972, § 2508 (kokous 18.9.72); ympäristönsuojelutoimikunnan toimintakertomus 1971–1972, 6. HYT:n pöytäkirjat 1971–1977, HKA.

132 HYT:n pöytäkirjan 6/1973 liite nro 2. HYT:n pöytäkirjat 1971–1977, HKA.

misjärjestön ISO:n melua koskevat suositukset). Nähtiin, että toimenpiteet, joihin kaupunki saattaisi ryhtyä, liittyvät liikennemelun huomioimiseen entistä paremmin tulevissa asemakaavoissa.¹³³ Johdinautokysymyksessä ympäristönsuojelutoimikunta asettui niitä puoltavalle kannalle ”trollikoiden” ilmeisten ympäristötujen vuoksi, joista melu mainittiin yhdeksi. Toimikunta toivoi johdinautoliikenteen laajentamista entisestään.¹³⁴

Ympäristönsuojelutoimikunnan koko toiminnan ajan sen sihteerinä toiminut ympäristönsuojelun suunnittelija Ora Patoharju kertoo, että toimikunnassa lähdettiin liikkeelle siitä, että saataisiin aikaan jonkinlainen ohjeisto ympäristöongelmien hoitamiseksi. Patoharjun mukaan alkuaika oli ”aika alkeellista vielä tuohon aikaan kun ei yleisesti ajateltu [ympäristöasioita]. Perustettiin sellanen työryhmä, missä oli eri kaupungin virastoista ihmisiä ... mietittiin, että mitä pitäis panna tavoitteeksi.”¹³⁵ Toimikunta teki viisi erilaista Helsingin ympäristönsuojelun päämääriä koskevaa ehdotusta, jotka koskivat vettä, ilmaa, melua, jätteitä ja luonnonvaroja.¹³⁶ Vuonna 1980 toimikunta julkaisi raportin nimeltä Helsingin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: meluntorjuntaohjelma. Ohjelmassa todettiin melusta muun muassa seuraavaa:

Nykyisiin lakeihin sisältyvät määräykset liikenteen melun torjunnasta ovat riittämättömiä tuomaan parannusta nykyiseen tilanteeseen, eikä tätä kautta voida odottaa parannusta lähiaikoina. [...] Välittömät meluntorjuntakeinot ovat kalliita toteuttaa, ja niissä vastuu rahoituksesta aiheuttaa kiistaa. Kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun keinoin on mahdollista saada parannusta aikaan pitkällä tähtäyksellä.¹³⁷

Patoharju muistelee, että melun kohdalla ei aluksi saatu aikaan juuri mitään konkreettista, sillä vesien- ja ilmansuojelu nähtiin tuolloin melua tärkeämpinä ja nopeampia toimia vaativina ympäristönsuojelun osa-alueina.¹³⁸

On ilmeistä, että 1970-luvun kuluessa julkinen sektori otti kantaakseen vastuun melukysymyksestä yhä enenevässä määrin. Tämä tulee ilmi siinä, että – erillisen ympäristöasioihin keskittyneen toimikunnan perustamisen lisäksi – kaupunki alkoi tuottaa 1970-luvun mittaan kiihtyvällä tahdilla erilaisia melua koskevia selvityksiä, raportteja ja ohjeistuksia. Kuten todettua, tiettävästi ensimmäinen Helsingissä tehty katumelua koskeva tutkimus tehtiin Työterveyslaitoksen toimesta vuonna 1956 ja jo tuolloin mitattiin useilla kantakaupungin kaduilla yli 70 desibelin äänitasoja. Sitä seuraavat melumittaukset samansuuntaisin tuloksin ovat vuosilta 1968 ja 1971.¹³⁹

Vuonna 1973 Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto julkaisi Helsingin runkoväyliä koskevan meluselvityksen vuodelle 1985. Selvityksessä esitettyjen meluseinien ja -vallien rakentamisen kustannukset

133 HYT:n pöytäkirja 7/73 (24.8.1973 § 7), 7–8. HYT:n pöytäkirjat 1971–1977. HKA.

134 HYT:n pöytäkirja 4/74 (5.4.1974 asia nro 30). HYT:n pöytäkirjat 1971–1977. HKA.

135 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

136 Patoharju 1996, 24; Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

137 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: meluntorjuntaohjelma, 1980, 12.

138 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

139 Miettinen 1972, 142–143.

olisivat olleet noin 14,5 miljoonaa markkaa. Selvityksessä annettiin myös ohjeita nopeusrajoitusten alentamiseksi ja asuntojen ikkunoiden äänieristyksen parantamiseksi.¹⁴⁰ Vuonna 1975 liikennesuunnitteluosasto julkaisi melualueiden ja -rakenteiden mitoitusohjeet koskien muun muassa asuntojen ikkunoiden ja muiden rakenteiden äänieristävyyttä ja sen mittaamista.¹⁴¹ Vuonna 1976 julkaistiin Helsingin lentoasemaa koskeva melututkimus.¹⁴² Helsingin lentoaseman meluhäiriöitä oli jo tosin kartoitettu aikaisemminkin Helsingin seutukaavaliiton toimesta vuosina 1966 ja 1973.¹⁴³ Vuonna 1978 vastaava tutkimus julkaistiin Malmin lentoaseman meluhaitoista.¹⁴⁴ Raportissa lentomelun aiheuttamia haittoja ehdotettiin vähennettävän muun muassa rajoittamalla kentän toimintaa päiväsaikaan.¹⁴⁵ Helsingin lentokentän (nykyinen Helsinki-Vantaa) meluhaittoihin uskottiin voitavan vaikuttaa suuntaamalla lento-operaatiot pääosin kentän luoteispuolelle, jolloin ne eivät häiritse niin paljon lähialueiden asukkaita.¹⁴⁶ Vuonna 1978 Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi kaupungin suunnittelussa ja rakentamisessa hyväksyttävät korkeimmat melutasot. Ohjeiston tavoitetasona oli koko vuorokauden melutasoille ulkona 55 dB(A) ja sisällä 35 dB(A). Yöajan ohjearvot olivat 7 desibeliä alempia.¹⁴⁷ Tosin näistä ohjeista saatettiin poiketa muun muassa silloin, kun uusi väylä tehtiin jo rakennettuun ympäristöön. Tällöin ulkona sallittiin päivällä 70 desibelin melutaso.¹⁴⁸

1980-luvulla julkaistiin useita melua koskevia raportteja ja selvityksiä. Näistä mainittakoon kaupungin vuonna 1980 julkaisema käytännön meluntorjunnan ratkaisuja koskeva raportti ja liikenteen melualueilla asuvien määriä koskevat arviot vuosilta 1982 ja 1987.¹⁴⁹ Keskeinen käännekohta Helsingin kaupungin ympäristönsuojelussa tapahtui vuonna 1986, jolloin astui voimaan laki kuntien ympäristönsuojelun hallinnosta.¹⁵⁰ Ora Patoharjun mukaan tämä oli selkeä käännekohta, koska ympäristöasioita voitiin ryhtyä hoitamaan lakimääräisesti ja ala laajeni kun asiointa hoitavien viranomaisten määrä lisääntyi. Helsingissä alkoi toimia vapaaehtoisen ympäristönsuojelutoimikunnan sijasta lakisääteinen ympäristönsuojelulautakunta, joka hoiti myös meluun liittyviä kysymyksiä.¹⁵¹

1990-luvulla kaupunki alkoi julkaista lukuisten erilaisten meluraporttien ohella¹⁵² säännöllisesti katsauksia kaupungin ympäristön tilasta, ensin kaupungin ympäristönsuojelutoimiston julkaisemana (1990)¹⁵³ ja sen jälkeen Helsingin kaupun-

140 Helsingin runkoväylien meluselvitys v. 1985, 1973, yhteenveto.

141 Melualueiden ja -rakenteiden mitoitusohjeet, 1975.

142 Helsingin lentoaseman melututkimus v. 1975, 1976.

143 Helsingin lentoaseman melututkimus v. 1975, 1976, 2; Helsingin lentoaseman melualue-tutkimus 1973.

144 Malmin lentoaseman melututkimus v. 1976, 1978.

145 Malmin lentoaseman melututkimus v. 1976, 1978, 19.

146 Helsingin lentoaseman melututkimus v. 1975, 1976, 19.

147 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 9.

148 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: meluntorjuntaohjelma, 1980, 24.

149 Käytännön meluntorjunnan ratkaisuja 1980; Liikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1982; Tieliikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1987.

150 Tarasti 1996, 9.

151 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

152 Esim. Melutilanne Helsingissä 1992; Ääneneristävyys helsinkiläisissä kerrostaloissa 1994; Liikonen – Björk 1997.

153 Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1990.

gin ympäristökeskuksen toimesta (esim. 1993, 1998, 2003).¹⁵⁴ 1990-luvulta alkaen ympäristökeskus on julkaissut säännöllisesti myös kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelmiä ja niitä koskevia seurantaraportteja.¹⁵⁵ Kaikkiin näihin sisältyivät melua koskevat selvitykset ja arviot. Kaupungin viranomaisten julkaisemien selvitysten ja ohjelmien lisäksi Helsingin kaupungin melutilannetta on kartoitettu ja seurattu muun muassa Tielaitoksen ja Tiehallituksen toimesta koskien muun muassa pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluntorjuntaa.¹⁵⁶ Pääkaupunkiseudun liikennepoliittikkaa on selvitetty pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan ja Liikenneministeriön toimesta.¹⁵⁷ Tässä mainittujen raporttien lisäksi kaupungin melutilanteeseen liittyviä julkaisuja on lukuisia muitakin, joiden luetteloiminen tässä ei ole mielekäästä. Osaan näistä julkaisuista olen viitanut tämän tutkimuksen ensimmäisessä luvussa, johon olen koonnut julkaisujen pohjalta listan melulle altistuneiden helsinkiläisten määristä sekä kaupungin melutasoja koskevat tiedot eri vuosikymmeniltä. Yhteenvetona todettakoon, että erilaisten melua koskevien raporttien ja selvitysten määrä on ollut jatkuvasti kasvussa melukysymyksen tultua osaksi julkisen sektorin toimialuetta.

Kaupunki reagoi pahentuneeseen melutilanteeseen myös muulla tavoin kuin tuottamalla erilaisia selvityksiä. Kaupungin järjestyssääntöön lisättiin uusia pykäläiä, joiden voi tulkita tähänneen meluhaittojen ehkäisemiseen. Vuonna 1957 vahvistetussa järjestyssäännössä kiellettiin moottoriveneen häiritsevä käyttö ilman poliisin lupaa kello 23:n ja kuuden välisenä aikana hui-, harjoitus-, kokeilu- tai kilpa-ajoon taikka muuhun sellaiseen, joka ei ole välttämättömän tarpeen vaatimaa.¹⁵⁸ Vuoden 1977 järjestyssäännössä poliisille annettiin myös oikeus tarvittaessa kieltää moottoriajoneuvon käyttö kaikilla vesialueilla olevilla jäillä, mikäli käyttämisestä voi aiheutua vaaraa tai häiriötä.¹⁵⁹ Vuonna 1999 annetun järjestyssäännön 18 § todettiin: ”Ilmeisesti häiritsevä melun, pölyn tai savun ja hajun aiheuttaminen ja muu sellainen toiminta on kielletty. Klo 21–07 asuntojen läheisyydessä tehtävässä työssä koneet ja laitteet eivät saa aiheuttaa melua enemmän kuin on tarpeen välttämättömien töiden suorittamiseksi.”¹⁶⁰ Saman vuoden järjestyssäännöissä toisaalta vapautettiin katusoitto, jolloin sitä varten ei enää tarvinnut anoa erillistä lupaa.¹⁶¹

Miten kaupungin viranomaisten aktivoituminen melukysymyksessä vaikutti konkreettisesti Helsingin äänimaisemaan? Tähän kysymykseen ei ole helppo vastata. Eri selvityksissä ja raporteissa mainitut monet aiheet ja ehdotukset, joihin kaupungin tulisi ryhtyä melulle altistuneiden kaupunkilaisten määrän vähentämiseksi, eivät useinkaan ole näyttäneet toteutuvan ainakaan alunperin aiotussa mittakavassa. Kaupungin kunnallispoliittinen päätöksenteko on sikäli monimutkainen prosessi ja pitkällä aikavälillä tapahtuvaa, että yksittäisten ehdotusten ja esimer-

154 Esim. Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1993; 2003.

155 Esim. Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998, seurantaraportti 1998.

156 Esim. Pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluntorjuntaselvitys 1990.

157 Liikennepoliittikan suuntia 1992.

158 Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö 1957, 19 §.

159 Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö 1979, 60 §.

160 Helsingin kaupungin järjestyssääntö 1999, 18 §.

161 *Ibid* 12 §.

kiksi ympäristöviranomaisten antamien suositusten mukaisen päätöksen lopullista toteutumista on vaikea seurata ja todentaa. Lisäksi melua koskevat toimet ja päätökset ovat hajautuneet kunnallishallinnossa eri sektoreille, mikä tekee melua koskevien päätösten seuraamisen entistä vaikeammaksi. Melua koskevia päätöksiä on tehty muun muassa liikenteeseen, kaupunkisuunnitteluun, kaavoittamiseen ja viheralueisiin liittyvillä sektoreilla. Vielä hankalammaksi tilanteen selvittämisen tekee se, että esimerkiksi melusteiden rakentamisesta kaupungin alueella vastasi ainakin pääväylien osalta kaupungin ohella myös Uudenmaan tiepiiri. Lentomelua koskevista toimenpiteistä ainakin Helsinki-Vantaan lentokentän osalta oli vastuussa pääosin Ilmailulaitos. Koska tämän tutkimuksen pääasiallinen tavoite ei ole selvittää yksityiskohtaisesti Helsingin kaupungin viranomaisten meluun liittyvää toimintaa, joka jo yksin olisi erillisen akateemisen opinnäytetyön suuruinen hanke, olen päättänyt lähestymään kysymystä hieman toiselta kantilta. Yksinkertaisin tapa selvittää asiaa on katsoa kaupungin talousarvioita, eli milloin kaupunki on alkanut johdonmukaisesti budjetoida varoja meluntorjuntaan. Toinen keino on turvautua kaupungin viranomaisten omiin arvioihin siitä, mitä jo toteutetuilla meluntorjuntatoimilla on saavutettu, ja onko melulle altistuneiden kaupunkilaisten määrässä tapahtunut muutoksia meluntorjuntatoimien seurauksena.

Vuonna 1980 meluntorjuntaan liittyvien hallinnollisten kustannusten (asiaa hoitavien virkamiesten palkkakulut ym.) arvioitiin olevan 300 000 markkaa vuodessa.¹⁶² Vuonna 2000 kaupunki käytti meluntorjuntaan käyttökuluina yhteensä 0,4 miljoonaa markkaa.¹⁶³ Vuosien 1975–1980 aikana kaupunki käytti 1–2 miljoonaa markkaa melusteiden rakentamiseen. Vuodesta 1982 lähtien kaupungin talousarvioihin on säännöllisesti kirjattu melusteiden rakentamiseen vuosittain käytetyt varat. Vuonna 1982 niihin käytettiin miltei 800 000 markkaa ja summa on sen jälkeen noussut muutamiin miljooniin markkoihin vuodessa.¹⁶⁴ Vuoteen 1991 mennessä kaupunki oli rakentanut melusteitä yhteensä 16,8 kilometriä, joista meluseiniä oli 8,5 ja meluvallia 8,3 kilometriä. Meluseinien rakennuskustannukset olivat tuohon mennessä olleet 25,6 miljoonaa markkaa ja meluvalliin kustannukset 4,8 miljoonaa markkaa. Kustannusarvioihin ei sisältynyt maisemointikustannuksia.¹⁶⁵ Vuonna 2000 melusteisiin käytettiin 155 000 euroa.¹⁶⁶

Kaupungin lisäksi melusteitä rakensi myös tielaitos. Seuraavassa taulukko (taulukko 2) kaikista, Helsingissä vuosina 1993–1998 rakennetuista melusteistä:

162 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät osa 3, meluntorjuntaohjelma, 1980, 26.

163 Helsingin kaupungin ympäristöraportti ja -tilinpäätös 2000, 47.

164 Helsingin kaupungin talousarviot vuosilta 1977–2000. HKA; melusteiden rakentamisesta käytiin Ora Patoharjun mukaan vuosikymmenien ajan kiistaa koskien sitä, kuuluiko niiden rakentaminen kaupungille vai muille viranomaistahoille. Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

165 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 9–10.

166 Helsingin kaupungin talousarviot vuosilta 1977–2000. HKA; Kaupungin ympäristöraportin mukaan vuonna 2000 melusteisiin käytettiin 1,5 miljoonaa markkaa. Helsingin kaupungin ympäristöraportti ja -tilinpäätös 2000, 47.

Taulukko 2. Rakennetut melusteet Helsingissä vuosina 1993–1998.

Vuosi	Melusteitä (m)	Kustannukset markkoissa	Vuosi	Melusteitä (m)	Kustannukset markkoissa
1993	867	2 040 000 mk	1996	396	2 206 000 mk
1994	727	3 650 000 mk	1997	210	1 588 000 mk
1995	1669	7 309 800 mk	1998	779	3 960 000 mk

Lähde: Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantaraportti 1997, 24; Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantaraportti 1998, 25.

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisemassa, kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelman seurantaraportissa vuodelta 1999 todettiin melusteiden tehokkuudesta meluntorjunnassa seuraavaa:

Melusteitä on rakennettu ohjelmakaudella mutta olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen rakennettavilla esteillä on vaikea päästä ohjearvojen edellyttämiin melutasoihin. Melusteille ei aina myöskään ole tilaa ja esteiden tulisi olla hyvin korkeita.¹⁶⁷

Raportissa katsottiinkin melun ennaltaehkäisyn ja melun huomioimisen entistä paremmin liikennesuunnittelun yhteydessä olevan erityisen tärkeää.¹⁶⁸ Liikennesuunnittelun puolella kaupungin konkreettisia, myös melutilanteeseen vaikuttavia (joskaan ei välttämättä yksinomaan melun vähentämiseen tähtäviä) toimia ovat olleet muun muassa joukkoliikenteen suosiminen, metron rakentaminen ja tariffien pitäminen alhaisina tai ainakin kohtuullisina. Ora Patoharjun mukaan ympäristömelu ei kuitenkaan ole ollut motiivi joukkoliikenteen kehittämiseksi.¹⁶⁹ Linja-autoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi kaupungissa on joillakin katuosuuksilla toteutettu erilliset kaistat linja-autoliikenteelle. Linja-autojen ja raitiovaunukalusteiden melutasoja on myös pyritty johdonmukaisesti alentamaan viimeistään 1980-luvulta lähtien.¹⁷⁰ Kaupunginhallitus hyväksyi vuonna 1981 kaupungin liikennelaitoksen ajoneuvokaluston hankinnoissa käytettävät melupäästöjen ylärajat (ks. taulukko 3.).¹⁷¹

Taulukko 3. HKL:n kalustohankinnoissa sovelletut, melupäästöjä koskevat ylärajat.

Kalusto	v. 1980	v. 1985	v. 1990
Uusi raitiovaunukalusto	82 dB(A)	77 dB(A)	77 dB(A)
Uusi linja-autokalusto	83 dB(A)	80 dB(A)	77 dB(A)
Uusi johdinautokalusto	72 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

Lähde: Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 10.

167 von Bonsdorff et al 1999, 6.

168 von Bonsdorff et al 1999, 6.

169 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

170 von Bonsdorff et al 1999, 94.

171 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 10.

Johdinautot poistettiin lopullisesti liikenteestä vuonna 1985. Vuonna 2003 hankittujen dieselbussien ulkoinen melutaso oli 77 dB. Suurin sallittu melutaso linja-autoille oli vuonna 2003 edelleen 80 desibeliä.¹⁷² Vuonna 1999 julkaistussa Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelmassa todettiin HKL:n kaluston tilanteen huonontuneen melupäästöjen osalta kiristyneistä pakokaasumääräyksistä johtuen. Linja-autojen ulkomelutaso oli noussut 81–83 dB(A) tasolle, joka korritehtaan toimenpitein oli voitu alentaa 80 desibeliin. Tuolloin kaupungin joukkoliikennelautakunnassa oli tehty periaatepäätös siitä, että keskustan liikenteessä siirrytään asteittain kaasubussien käyttöön.¹⁷³

Kaupunginhallituksen päätöksellä on rajoitettu yli 12 metriä pitkien, raskaiden ajoneuvojen liikennettä kantakaupungin alueella.¹⁷⁴ Kevyen liikenteen suosimiseksi ydinkeskustan alueella on 2000-luvulla myös osoitettu joillekin kaduille erilliset pyöräilykaistat.¹⁷⁵ Lisäksi katujen nopeusrajoituksia on alennettu. Kaupunkisuunnittelun puolella meluntorjuntaa on pyritty toteuttamaan sopivin sijoitteluratkaisuin, kaavoittamalla suojavyöhykkeitä ja antamalla muita kaavamääräyksiä.¹⁷⁶ Helsingin kaupunki ei ole kuitenkaan missään vaiheessa mitä ilmeisemmin subventoinut tieliikenteen melualueilla sijaitsevien asuintalojen ikkunoiden äänieristyksen parantamista. Näin arvioivat kaupungin palveluksessa pitkään olleet virkamiehet, kaupungin ympäristökeskuksen johtava ympäristötarkastaja Markku Viinikka, talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosaston suunnittelija Harri Kukkonen ja nyt jo eläkkeellä oleva ympäristötarkastaja Ora Patoharju.¹⁷⁷ Näin silti, vaikka nimenomaan ikkunoiden äänieristävyuden parantamista on kaupungin meluntorjuntakeinoja koskevissa ehdotuksissa pidetty toistuvasti esillä, ainakin vielä vuonna 2003 ilmestyneessä raportissa.¹⁷⁸

Monista eri tahoilla toteutetuista meluntorjuntatoimista huolimatta Helsingin kaupungin melutilannetta ja meluntorjuntatoimien riittävyttä kartoittavien selvitysten antama kuva kaupungin melutilanteesta on ollut varsin synkkä jo vuosikymmenien ajan. Kuten ensimmäisessä luvussa jo totesin, liikenneväylien tuntu-
massa melutasot ovat pysyneet jatkuvasti korkeina. Liikenne, myös yksityisautoilu, on pääsääntöisesti lisääntynyt viimeisen 50 vuoden aikana kaupungin alueella. Melulle altistuneiden helsinkiläisten määrä on kasvanut. Melulle altistuneiden määrän ennustetaan lisääntyvän tulevaisuudessakin.¹⁷⁹ Ainoan poikkeus on lentoliikenteen aiheuttama melu, jolle altistuneiden määrät ovat kaupungin alueella laskeneet 1990- ja 2000-lukujen taitteessa etenkin Helsinki-Vantaan lentokentän aiheut-

172 HKL:n ympäristöraportti 2003, 11.

173 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantareportti 1998, 94–95.

174 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 10.

175 Helsingin kaupungin ympäristöraportti ja -tilinpäätös 2000, 28.

176 Malkki 2000, 7; Maankäytön ja liikenteen suunnittelun keinoja ilmansuojelun ja meluntorjunnan edistämiseksi 2002.

177 Markku Viinikan puhelinhaastattelu 18.2.2005; Harri Kukkonen puhelinhaastattelu 18.3.2005; Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

178 Ks. esim. Ilma- ja melutoimikunnan osamietintö I, melu. HKH:n pöytäkirjaliitteet syyskuu 1972, osa II; Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, 35.

179 Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, yhteenveto.

taman lentomelun osalta.¹⁸⁰ Toisaalta raidemelu on lisääntynyt junien liikennemäärien ja nopeuden kasvaessa.¹⁸¹ Ora Patoharju arvioi, että ympäristöä koskevan lainsäädännön kehittyminen on kuitenkin mahdollistanut sen, että pahimpiin meluhaittoihin on voitu puuttua.¹⁸² Tosin lisääntyvän veneilyn ja uusien alustyyppien (mm. vesiskootterit) tulo markkinoille on pahentanut vesiliikenteestä aiheutuvaa meluhaittaa.¹⁸³ Näiden uusien alustyyppien ja vapaa-ajan motorisoitumisen herättämää keskustelua käsitellen seuraavassa luvussa.

MOTORISOITUVAN VAPAA-AJAN VIETON SEURAUKSET

Historiantutkimuksessa tunnutaan olevan erityisen kiinnostuneita muutoksesta. Tämän tutkimuksen melua koskevassa aineistossa, ja erityisesti yleisönosastokirjoituksissa, kiinnostava ja selkeä muutos löytyy aineistosta, joka koskee niin sanottua vapaa-ajan melua. Vapaa-ajan melulla tarkoitan tässä yhteydessä moottoriveneiden, moottorikelkkojen, vesiskoottereiden ja moottoriurheilun tuottamaa melua. Pienilmailuun ja esimerkiksi ravintoloihin ja taustamusiikkiin liittyvää aineistoa olen käsitellyt toisaalla tässä tutkimuksessa. Moottoriveneiden, moottorikelkkojen ja vesiskoottereiden tuottamaa melua käsittelevät kirjoitukset ilmestyivät yleisönosastolle periodimaisesti, minkä tulkitsen heijastelevan yhteiskunnassa tapahtuneita taloudellisia ja rakenteellisia muutoksia. 1960-luvun kuluessa yhä useampi suomalainen oli muuttanut kaupunkiin ja heidän elintasonsa oli noussut. Yhä useammalla oli varaa hankkia kesämökki ja mahdollisuus lomailuun. 1960- ja 1970-luvuilla, suuren maaltamuuton jälkeen, kesämökkien ja loma-asuntojen käyttö levisikin yläluokan piiristä kaikkien yhteiskuntaryhmien pariin.¹⁸⁴ Kesäisestä joutilaisuudesta nauttivien kansalaisten vaellukset rannoille entistä paksumpi lompakko takataskussa näkyivät myös yleisönosastokirjoituksissa: rantasaunan kuistilla saattoi kuulla muutakin kuin vain laineiden vienoa liplatusta ja kuikan arkaaista huutelua – nyt siellä pörisi moottorivene.

Vuonna 1968 yleisönosastolla ihmeteltiin, miksi kotirauhasta puhuttiin maalla ja kaupungissa, mutta ”veden äärellä käsitettä ei tunnusteta”. Eräs kirjoittaja valitti, että ”nopeasti lisääntynyt moottorivenekanta on tuonut rannoillemme holtittoman venehuliganismin”. Tämän epätoivottavan käytöksen hillitsemiseksi kirjoittaja toivoi selviä määräyksiä.¹⁸⁵ Samana vuonna muutamassa muussakin kirjoituksessa päiviteltiin lisääntynyttä ”pikakiitomootoreilla” suoritettavaa karuselliajoa.¹⁸⁶

180 Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2001, 32; Helsinki-Vantaan ympäristöraportti 2003, 8.

181 Lentoliikenteestä ja raidemelusta Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998, seurantaraportti 1997, 4.

182 Ora Patoharjun haastattelu 27.11.2006.

183 Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 20.

184 Saarikangas 2002, 141; Vuori 1966, 29–35.

185 HS 2.9.1968 ”Kotirauha myös veden äärelle”, nimim. Kalle.

186 Esim. HS 5.8.1968 ”Ulvontaa rannoilla”, nimim. T. S.; HS 7.6.1968 ”Yleisradio ja meteli luonnossa”, nimim. Silentium. Osan kirjoituksista, joissa käsiteltiin moottoriveneilyä, olen luokitellut muihin kuin moottoriveneet -otsikon alle johtuen siitä, että niissä on käsitelty muitakin aiheita.

Vuonna 1969 palstalla oli yksi kirjoitus, jossa kauhisteltiin ”vesihirmujen” aiheuttamaa meluhaittaa.¹⁸⁷ Vuonna 1974 niin ikään yksi kirjoittaja valitti, kuinka ”ihmisten rauhasta piittaamaton” moottoriveneily oli lisääntynyt, ja asiaa kommentoitiin seuraavin sanoin:

Suuriakin venemoottoreita tarvitaan tietyssä käytössä, kuten poliisin, pelastuspalvelun ja ammattikalastuksen palveluksessa. Kuitenkin valtaosa niistä on erilaisina ”elintasomoottoreina”. [...] Lisäksi vesillä on havaittavissa nousukasmaista käyttäytymistä. Sen tunnusmerkkeinä ovat usein suuret moottorit sekä järvien ja ympäröivän luonnon elämästä ja ihmisten rauhasta piittaamattomuus, johon monesti liittyy turvallisuutta vaarantava alkoholin käyttö. On selvää, että kaloille, kalanpyydyksille ja järven rauhalliselle virkistyskäytölle tästä koituu haittaa.¹⁸⁸

Vaikka 1960- ja 1970-lukujen taitteessa ei yleisönosastolla ollut montaa aihetta käsittelevää kirjoitusta, heijastelee niiden ilmestyminen aineistoon mielestäni vapaa-ajan viettoon liittyvien moottorikäyttöisten laitteiden lisääntymistä ja samalla niiden äänten – toisten mielestä meluhaitan – ulottumista alueille, joilla moottoreiden ääni ei ehkä aikaisemmin ollut juurikaan raikunut.

Se, kuinka ”luonnontilaiseen” äänimaisemaan uusien kesäasukkaiden moottoriveneiden pörinä tuolloin tunkeutui, jää kuitenkin jossain määrin arvailujen varaan. Suomesta on olemassa 1920-luvulta peräisin oleva aikalaiskuvaus Mikkelisä sijaitsevan Valosaaren äänimaisemasta. Maantieteilijä J. G. Granö kirjasi tuolloin saaren ”kuuloilmentymiin” karjan kellon kalinaa ja linnun laulua. Kesäisin saarella saattoi kuulla kesäasukkaiden aiheuttamia ääniä. Saaren vieritse kulki vesireitti, jota pitkin kulkevien veneiden ääni kuului myös saareen.¹⁸⁹ Tero Hyvärisen mukaan meren rantojen äänimaisemaan kuului sotien välillä oleellisesti petrolikäyttöisten keskimoottoriveneiden harvatahtinen ”putputus”, joka 1960-luvulta lähtien korvautui perämoottoreiden murinalla.¹⁹⁰ Oletettavasti loma-asutuksen leviäminen ja perämoottoreiden yleistyminen ainakin jossain määrin muutti tuolloin myös sisävesien äänimaisemaa; tähän ainakin yleisönosastokirjoitukset viittaavat. Vapaa-ajan motorisoitumisen epätoivottavia seurauksia kommentoitiin eräässä vuodelta 1972 olevassa kirjoituksessa, jossa todettiin, että vapaa-ajan motorisoituminen ei ole nyky-yhteiskunnassa yleensäkin toivottavaa. Lisäksi vesi-ilmailu, vesihiihto ja moottorivenekilpailut ovat erityisen epätoivottavia, sillä ”milloinkaan niin harvat eivät ole aiheuttaneet häiriötä niin monille niin vähäpätöisin perustein.”¹⁹¹ Moottoriveneiden aiheuttamasta melusta kirjoitettiin kielteiseen sävyyn vielä vuosina 1985 ja 1990.

Jos moottoriveneiden aiheuttaman melu ei kirjoittanutkaan enää myöhemmin montaa kiukun sävyttämää kommenttia – ehkä siihen oli ”totuttu” – niin moottoriurheilun aiheuttama melu sen sijaan ärsytti yleisönosastolle kirjoittaneita koko tutkimusperiodin ajan.¹⁹² 1960- ja 1970-lukujen aineistossa sitä kommentoitiin

187 HS 28.6.1969 ”Venehurjastelijat terrorisoivat huvila-asukkaita”, nimim. Juhannuksen viettäjä.

188 HS 21.1.1974 ”Suuret venemoottorit turhaa tuhlausta”, Vesimies.

189 Granö 1930, 98–99; 125–126.

190 Hyvärinen 2005, 24–25.

191 HS 10.10.1972 ”Ei vain vesilentokoneet”, nimim. Reetriikki.

192 Ks. liite 2.

harvakseen mutta vuosina 1985, 1990 ja 1998 sitäkin vilkkaammin. Eräissä vuodelta 1985 olevassa kirjoituksessa ihmeteltiin sitä, miksi moottoriurheilu saa niin paljon sympatiaa viranomaisilta, ja miksi sitä melu vuoksi vastustava leimataan heti niuhottajaksi. Kirjoittajan mielestä oli kohtuutonta, että

Yhä useampi joutuu melusaasteen uhriksi tahtomattaan, ensi työssään ja sitten vielä vapaa-aikanaan. Lainsäätäjät on uinahtanut pahasti, kun se ei pysty suojelemaan ihmisten asumisrauhaa edes pienen ryhmän harjoittamalta harrasteterrorilta. Koko moottoriurheilun tarpeellisuus olisi kiireesti otettava pohdittavaksi kaikilla tasoilla.¹⁹³

Muissakin samana vuonna julkaistuissa kirjoituksissa päiviteltiin sitä, miten luonnonalueita voidaan uhrata ”kipukynnyksen ylittävälle meluisalle toiminnalle”, ja vaadittiin moottoriurheilun lopettamista kokonaan turhana ja saastuttavana toimintana. Moottoriurheilun saamat moitteet poikivat myös vastakirjoituksen, jossa ihmeteltiin ihmisten suvaitsemattomuutta: etteivät he kestä edes kerran kesässä muutaman tunnin pärintä.¹⁹⁴ Viisi vuotta myöhemmin palstalla kuultiin jälleen moottoriurheilua ja sen meluhaittoja paheksuvia kommentteja ja niille osoitettuja vastakirjoituksia. Vuonna 1998 moottoriurheilua ja erityisesti Tattarisuon moottoriurheilulle tarkoitettun radan toiminnasta aiheutuvia meluhaittoja puitiin peräti 12 kirjoituksen voimalla. Tuolloin useampi lähialueen asukas oli huolissaan asuinalueensa rauhan turmeltumisesta ja Tattarisuon metsän luontoarvojen vaarantumisesta. Eräs Puistolassa asunut kirjoitti:

Tuntuu uskomattomalta, että ympäristöön saa tunkea melusaastetta tällä tavoin. Meillä on jo Malmin lentoliikenteen melut riesanamme – mikroautojen vingutus nousevien pienkoneiden lomassa alkaa olla jo liikaa.¹⁹⁵

1990-luvulla melukeskusteluihin ilmestyy vielä kaksi aivan uutta vapaa-ajan moottoriharrastuksiin liittyvää laitetta, joiden aiheuttama melu sai ihmisiä miltei raivon partaalle. Näitä uusia ”melunaiheuttajia” olivat moottorikelkka ja vesiskootteri. Moottorikelkat alkoivat yleistyä Suomessa 1990-luvun kuluessa. Vuonna 1995, jolloin moottorikelkkoja ryhdyttiin ensimmäistä kertaa rekisteröimään, maassamme rekisteröitiin reilut 70 000 moottorikelkkaa. Vuonna 2005 niitä oli rekisterissä runsaat 100 000.¹⁹⁶

Helsingin Sanomien yleisönosastolla lisääntynyttä moottorikelkkailua kritisoi-
ttiin välillä ankarasti. Esimerkiksi vuonna 1998 Hollolassa asunut kirjoittaja päivit-
teli kelkkojen suurta määrää Suomessa ja etenkin oikeutta ajella niillä missä vain.
Kirjoittaja ihmetteli, miksi

[...] Talvilomalla auto ei enää riitä, vaan on saatava ajaa moottorikelkalla. Sillä huristellaan
tolkuttomasti keskellä talvimaisemaa. [...] Missään ei kuitenkaan saa olla rauhassa, sillä

193 HS 26.9.1985 ”Harrastukset terveellisiksi”, nimim. Ahteelle töitä.

194 HS 29.8.1985 ”Kaikkea melua ei voi kieltää”, nimim. 50-vuotta soittanut ja pörrisyt.

195 HS 5.9.1998 ”Paljon melua mikroautoista!”, Seppo Posti.

196 Lähde: Tilastokeskus.

moottorikelkkoja on joka puolella. Edes kansallispuistoissa niiltä ei voi välttyä. [...] Eivätkö turha melu ja järjetön ilman ja veden saastuttaminen ole riittäviä perusteita selkeille kielloille ja tarvittaessa myös rangaistuksille?¹⁹⁷

Kirjoittajalle vastannut ympäristöministeriön virkamies myönsi, että moottorikelkkailu saattaa aiheuttaa ongelmia, koska ”moottorikelkkailua harjoitetaan yleisesti hiljaisiksi koetuilla alueilla. Tieliikenne melu ymmärretään enemmän välttämättömäksi pahaksi.” Virkamies kuitenkin korosti, että ajeluun tarvitaan maanomistajan lupa mutta jäällä se on sallittua. Hän totesi, että lajin uutuuden vuoksi valistuksen saralla ja reittien suunnittelussa on vielä paljon tehtävää.¹⁹⁸ Kelkkailua koskeva keskustelu jatkui kuumana etenkin vuonna 1999. Kelkkailun vastustajat pitivät kelkkailua ”luonnon pika-ahmimisena” ja kysyivät: ”Onko oikein, että jokaisesta meren- ja järvenselästä, jokaisesta pellostä, jokaisesta jokiuomasta tehdään moottorikelkkailijoiden rajoittamaton temmelyskenttä?”¹⁹⁹

1990-luvun kuluessa tapahtunut moottorikelkkojen määrän ennätysellinen lisääntyminen – vuonna 2000 massamme ensirekisteröitiin 5 503 uutta moottorikelkkaa ja vuonna 1999 lähemmäs 7 000 uutta kelkkaa – loi tarpeen ryhtyä säätelemään ”villiksikin” koettua kelkkailua, jonka saattoi paitsi aiheuttaa vaaratilanteita mutta myös häiritä asukkaita ja luontoa.²⁰⁰ Moottorikelkkailuun ryhdyttiin soveltamaan maastoliikennelakia, jonka mukaan maalla saa ajaa maanomistajan luvalla ja jäällä ajoon lupaa ei tarvita. Kelkkailijoita varten kunnissa ryhdyttiin rakentamaan kelkkauria ja -reittejä.²⁰¹ Suomen Luonnonsuojeluliitto kritisoi reittejä ja uria koskevia suunnitelmia liian suurisuuntaisiksi suhteessa harrastajien määrään. Liiton mielestä koko maan kattava uusi moottoriliikenteen verkosto oli levittämässä kelkkailun ympäristöhaitat koko maahan eikä reittien luonnolle ja ihmisille aiheuttamia haittavaikutuksia oltu arvioitu riittävästi.²⁰² Liitto vaati moottorikelkoille myös korkeaa haittaveroa, joilla voitaisiin rahoittaa viralliset kelkkareitit ja samalla estää laitton moottorikelkkailu.²⁰³

Suomen luonnonsuojeluliitto aktivoitui muutenkin 1990-luvun kuluessa meluun ja hiljaisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Melua kyllä sivuttiin liiton jäsenlehdessään jonkin verran jo 1980-luvulla liittyen muun muassa tie- ja liikennelakia koskeviin uudistuksiin. Vuonna 1981 tie- ja liikennelain uudistusta kommentoitiin Luonnonsuojeluväki-lehdessä myönteisesti, sillä lakiin yleisistä teistä lisättiin meluesteitä koskeva kohta muun muassa liiton asiantuntijalausannon perusteella.²⁰⁴ Liitto kritisoi

197 HS 21.1.1998 ”Järjetöntä kaahata kelkoilla”, Gerhard Schmidt.

198 HS 25.1.1998 ”Moottorikelkkailussa pulmia”, Pekka Tuunanen.

199 HS 12.4.1999 ”Moottorikelkat maan ja meren vaiva”, Kai Snellman; vuonna 1999 käytyä, moottorikelkkailua koskevaa keskustelua olen käsitellyt pro gradu -työssäni, Jokinen 2001, 64–65.

200 HS 13.2.2001 ”Reitit ja urat sekoittavat moottorikelkkailijan”, Timo Siukonen; ks. myös Luonnonsuojelija 7/1992, 6.

201 Ympäristöministeriön nettisivut: www.vyh.fi/hoito/virkistys/kelkka.htm (luettu 17.1.2001); www.ymparisto.fi sisältödokumentti 21.7.2005 (luettu 28.11.2005); www.ymparisto.fi sisältödokumentti 14.12.2004 Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus (luettu 9.3.2006).

202 Esim. <http://arkisto.sll.fi/tiedotus/1999/MoottorikelkkailunKehittam.html> (luettu 16.5.2003); <http://arkisto.sll.fi/tiedotus/1999/Kelkkareitit.html> (luettu 16.5.2003); HS 10.1.2004 ”Kelkkailun ympäristöhaitat leviämässä koko maahan”, Heikki Simola, Tuire Laurinoli (SLL).

203 Luonnonsuojelija 2/2003, 15.

204 Luonnonsuojeluväki 3/1981, 3.

myös hallituksen liikennepolitiikkaa uusien moottori- ja moottoriliikenneteiden rakentamissuunnitelmista, joiden yhtenä haittana mainittiin melun lisääntyminen.²⁰⁵ 1990-luvulla liiton vuonna 1990 uudelleen nimetyssä *Luonnonsuojelija*-jäsenlehdessä melusta puhuttiin aikaisempaa useammin, ja vuonna 1992 lehdessä todettiin, että ”melua on alettu entistä enemmän pitää ihmisten terveyteen vaikuttavana ympäristöuhkana, sillä se aiheuttaa stressiä, ahdistusta ja väsymystä.”²⁰⁶ Lehdessä sivuttiin melua eri aihepiireihin liittyen, joista tässä mainittakoon lentomelu, moottoriurheilu, yksityisautoilun suosiminen kevyen liikenteen sijaan ja automarkettien yleistyminen. 1990-luvulla lehden sivuille ilmestyi myös uusia aiheeseen liittyviä teemoja: luonnonrauha, hiljaisuus ja vesiskoottereiden aiheuttama melu.

Vesiskoottereita käsiteltiin *Luonnonsuojelija*-lehdessä melko tiiviisti vuosittain taitteessa. Vuonna 1998 lehdessä kysyttiin: ”Kuka tarvitsee vesiskootteria?” Artikkelissa päiviteltiin tarpeettomaksi kapistukseksi nimetyn vesiskootterin vaikutusta luontoon. Kirjoittajan mukaan ne ”vievät vesien ääreltä luonnon rauhan lopullisesti, sen vähän, mitä siitä on jäljellä.” Artikkelin kirjoittaja vaati uuden ”vesiurheilun” rajoittamista heti alkuunsa, kuten Tanskassa ja Ruotsissa oli tehty. Näissä maissa vesiskoottereiden käyttö oli kielletty.²⁰⁷ Uutta laitetta kritisoitiin ankarasti liiton lehdessä myös vuonna 1999. Uusi vesimenijä herätti kiivasta keskustelua niin ikään Helsingin Sanomien yleisönosastolla. Vuonna 1998 menopelin tuottamia iloja ja harmejä puitiin yhteensä seitsemän kirjoituksen voimin. Kevään ensimmäisessä aihetta koskevassa kirjoituksessa ihmeteltiin vesiskoottereille haettujen käyttökieltojen vähäistä määrää. Kirjoittajan mielestä ”on irvokasta ja nurinkurista, että asukkaiden on itse anottava metelin rajoittamista sen sijaan, että viranomaiset hoitaisivat sen.”²⁰⁸ Seuraavissa aihetta käsittelevissä kirjoituksissa keskityttiin enimmäkseen vertailemaan vesiskootterin ja veneen perämoottorin äänen kantavuuden eroavaisuuksia. ”Vesijetteilyä” puolustanut kirjoittaja tiesi kertoa, että ”vesiskootterin ääni ei poikkea veneen vastaavasta mikäli sitä käytetään moottoriveneenomaisesti.”²⁰⁹ Seuraava aiheesta kirjoittanut huomioi, että laitteiden kiihtyvyys houkuttelee kuitenkin ajajia ottamaan vehkeestään kaiken irti ”ja hyppyyttämään sitä aallon harjalta toiselle. Juuri näiden ilmalentojen aikana kuuluvat ulvahdukset kantavat kauimmaksi.” Kirjoittajan mukaan ”yksi ulvahteleva jetti pilaa luonnosta nauttimisen vaikka 5 000 ihmiseltä.”²¹⁰ Useampi kirjoittaja paheksui sitä, että jetteilijät kyseenalaistavat itseään paljon suuremman ihmisjoukon oikeuden hyvään ympäristöön, jolloin vaakalaudalle joutui yksi kalleimmista ja rajallisimmista luonnonvaroista, nimittäin hiljaisuus.²¹¹

205 Luonnonsuojeluväki 3/1988, 3.

206 Luonnonsuojelija 2/1992, 6.

207 ”Kuka tarvitsee vesiskootteria?”, Luonnonsuojelija 6/1998, 2, Timo Helle.

208 HS 13.5.1998 ”Meluntorjunta asukkaiden varassa”, Edwin Woitch.

209 HS 7.8.1998 ”Vesijetteijä syytetään aiheettomasti”, Tommi Outinen; Ympäristöministeriön vuonna 2000 julkaisemassa veneiden melua koskevassa tutkimuksessa vesiskootterin todettiin olevan ongelmallinen venetyyppi, koska nopeana ja ketteränä se mahdollista tai jopa yllyttää häiriöajoon. Veneiden melu ja aallokon muodostus 2000, 43.

210 HS 18.8.1998 ”Vesijeteillä aiheutetaan myös haittoja”, Matti Luostarinen.

211 HS 29.8.1998 ”Miksi vesijetit saavat metelöidä missä vain?”, Esko Joutsu, Sisko Kangas; vesiskoottereita koskeva keskustelu jatkui vilkkaana vielä vuonna 1999, (ks. Jokinen 2001, 64). Vuonna 2002 aihe kirjoitti enää yhden puheenvuoron yleisönosastolla.

Hiljaisuuden harvinaistumisesta huolestui myös Suomen Luonnonsuojeluliitto. Vuonna 1991 liiton Uudenmaan piirin edustaja kirjoitti jäsenlehdessä saariston luonnon vaalimisen tärkeydestä, sillä ”juuri luonto on saariston matkailuvaltti”. Kirjoittajan muistutti, että luontoon kuului myös luonnonrauha, ja siksi meluisin veneliikenne tuli ohjata tietyille alueille.²¹² Vuonna 1992 Luonnonsuojelija-lehdessä todettiin luonnonrauhasta tulleen uusi uhanalainen luonnonvara, ja liitto vaati huviliikenteen rajoittamista maastossa ja vesillä.²¹³ Vuonna 1998 liitossa ideoitiin ajatus Hiljaisuuden päivän viettämisestä vuosittain lokakuussa Hiljan päivänä.²¹⁴ Valtakunnallista hiljaisuuden teemapäivää vietettiin ensimmäisen kerran vuonna 2000, jolloin liitto vetosi yhdessä Suomen Latu -järjestön kanssa kansalaiseen, jotta he Hiljan päivänä välttäisivät kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen, koneiden ja laitteiden käyttämistä. Liiton tiedotteessa ilmaistiin huoli hiljaisuuden ja luonnonrauhan harvinaistumisesta etenkin Etelä-Suomessa.²¹⁵ Samana vuonna liitto teki yhdessä Suomen Ladun kanssa ympäristöministeri Satu Hassille aloitteen hiljaisten alueiden kartoittamisesta. Aloitteessa esitettiin, että Suomessa aloitettaisiin hiljaisten alueiden kartoitus ja ryhdyttäisiin kehittämään niille soveltuvaa melun mittaus- ja arviointimenetelmää.²¹⁶ Seuraavana vuonna hiljaisuuden teemapäivää vietettiin otsikolla ”Oikeus hiljaisuuteen”.²¹⁷

Vuoden 2001 teemapäivää koskevassa tiedotteessa mukana olleet järjestöt halusivat kiinnittää huomiota siihen, kuinka ”melusta ei pääse nykyisin eroon enää edes vapaa-aikana, sillä erilaisia moottorikäyttöisiä laitteita käytetään yhä enemmän. Moottorikelkkojen, maastoautojen, vesiskoottereiden, maastopyörien, ns. mönkijöiden ja muiden äänekkäiden harrastusvälineiden käyttö on lisääntynyt siinä määrin, että luonnon rauha ja ekologisesti kestävä käyttö on vaarantumassa.” Liiton mukaan melun tuottamista vapaa-aikana pelkästään huvittelun vuoksi tulisi säädellä nykyistä tiukemmin ja hiljaisuudesta pitäisi tehdä kansalaisyhteiskuntaa.²¹⁸ Liitto teki aloitteen Varsinais-Suomen maakunnalle, että se ryhtyisi toimiin luonnonhiljaisten alueiden kartoittamiseksi ja suojelemiseksi alueellaan.²¹⁹ Hiljaisuus-tematiikkaa käsiteltiin vuosina 2000–2002 useaan otteeseen myös Suomen Luonnonsuojeluliiton jäsenlehdessä.

Suomen luonnonsuojeluliitto aktivoitui 1990-luvun kuluessa moottorikelkkojen ja vesiskoottereiden aiheuttamien ympäristöhaittojen suhteen. Vuosituhannen vaihteessa liitto otti useasti kantaa vapaa-ajan motorisoitumiseen yleensä ja ilmaisi huolensa hiljaisuuden ja luonnon rauhan harvinaistumisesta haja-asutusalueilla. Liiton aktiivisuus näiden teemojen parissa heijastaa mielestäni kolmea asiaa: 1) Harvaan asuttujen alueiden äänimaiseman muuttumista. 2) Ainakin osa ihmisistä, myös yleisönosastolle asiasta kirjoittaneet, koki tämän äänimaiseman muutoksen negatiivise-

212 Luonnonsuojelija 8/1991, 11.

213 Luonnonsuojelija 7/1992, 6.

214 Luonnonsuojelija 3/1998, 10.

215 ”Hiljenny hetkeksi!” SLL:n tiedote 5.10.2000.

216 ”Aloite hiljaisten alueiden kartoittamiseksi”. SLL:n tiedote 5.10.2000; HS 6.10.2000 ”Hassille aloite hiljaisten alueiden kartoittamiseksi”.

217 ”Oikeus hiljaisuuteen”, SLL:n tiedote 8.10.2001.

218 ”Oikeus hiljaisuuteen”, SLL:n tiedote 8.10.2001.

219 ”Aloite luonnonhiljaisten...” SLL:n tiedote 21.9.2001.

na ja määritteli vapaa-ajan laitteiden aiheuttamat äänet meluksi. Ja 3), asia haluttiin politisoida. Liitto pyrkiikin aktiivisesti määrittämään vapaa-ajan moottorikäyttöisten laitteiden äänen ympäristömeluksi, ratkaisua vaativaksi ongelmaksi ja vaati laitteita ja hiljaisuuden suojelua koskevan lainsäädännön kehittämistä. On selvää, että näiden kysymysten, tai hiljaisuuden politisoitumista ja lainsäädännön kehittymistä ei voida laskea kokonaan Suomen luonnonsuojeluliiton ansioksi. Kuten tunnettua, samoja teemoja käsiteltiin myös yleisönosastolla ja, kuten itse muistan panneeni merkille, myös muualla tiedotusvälineissä.²²⁰ Asiat olivat ”ilmassa” siis muutoinkin ja liitto tarttui niihin hanakasti saavuttaen kiistatonta menestystä. Tästä konkreettisena osoituksena on vapaa-ajan moottorikäyttöisiä laitteita koskevan lainsäädännön kehittyminen ja hiljaisten alueiden kartoitusta koskevien pilottihankkeiden käynnistyminen vuosituhannen vaihteessa. Tulkintani mukaan nämä kysymykset politisoituivat myös siksi, että ilmiö herätti moraalista paheksuntaa, jonka katson olevan yksi keskeinen edellytys ympäristökysymysten politisoitumiselle. Esimerkiksi vesiskoottereista kirjoitettiin vuonna 2002 yleisönosastolla näin:

Valitettavasti miehisen energian täytyy näköjään aina purskahdella ulos tuhoamisviettinä, joka kärjistyy mielivaltaisena herkän saariston ja järvien melu- ja ympäristösaasteena. Valtion täytyy pystyä suojelemaan heikompiään, kuten ympäristöä ja vähemmän äänekkäitä kansalaisiaan. Se olisi oikeanlaista holhoamista, jos vesijetit kiellettäisiin.²²¹

Kiinnostavaa on, että vesijetteilyn lieveilmiöihin puututtiin niin hanakasti, vaikka laitteiden määrä ei voi pitää suurena. Info-jettiyhdistyksen puheenjohtaja Tommi Outisen mukaan Suomessa oli vuonna 2002 noin 4 000–4 500 laitetta ja vuosittain myytävien uusien laitteiden määrä oli vakiintunut kolmensadan paikkeille. Outinen oli harmissaan vesijettien liikennöintiä rajoittavista kielloista myöntäen samalla, että osa kielloista on asiallisia. Kuitenkin osaa kielloista hän piti ”liioiteltuina”, sillä ”ainoastaan vesijetteihin kohdistuvat rajoitukset ovat syntyneet usein tunteisiin pohjautuvista päätöksistä.”²²²

Vesijetteilyn ja moottorikelkkailun yleisönosastolla synnyttämää kritiikkiä voi lähestyä paitsi ympäristön politisoitumiseen mutta myös keskiluokan itseymmärrykseen liittyvänä kysymyksenä. Christopher Lasch katsoo, että keskiluokalle on ominaista ymmärrys kohtuullisuudesta.²²³ Laschin ajatusta mukaillen puhtaasti huvikäyttöön tarkoitettujen laitteiden marssi vapaa-ajan privaatile saarekkeelle voi ajatella loukanneen yksityisyyden lisäksi myös porvarillista ajatusta kohtuullisuudesta – moni ”keskiverto” kesämökkiläinen kun käyttää moottorivenettä pääasiassa vain hyötyajoon. Vesiskootteri ei sen sijaan liene pääosin hyötyajoneuvo.

Hiljaisuuden kartoittamista ja suojelua koskevien hankkeiden toteutumista edesauttoi taasen myös se, että Euroopan Unionissa oli samoihin aikoihin valmis-

220 Äänimaisia koskevaa keskustelua käytiin samoihin aikoihin myös mm. Akustisen Ekologian Seuran toimesta, joka on tieteellinen seura. Seuran tarkoituksena on tehdä tunnetuksi ääniympäristön merkitystä elinympäristölle, ihmisten elämisaailmoille ja hyvinvoinnille ja herättää kiinnostusta ääniympäristöä kohtaan. Akustisen Ekologian Seura 2006.

221 HS 11.8.2002 ”Vesijettien mielivalta lain piiriin”, Ilkka Sariola.

222 <http://www.mainio.net/article.asp?path=1;1132;1137;50103;57658> (luettu 31.3. 2006).

223 Lasch 1991, 16–17.

teilla puitedirektiivi koskien suhteellisen vähämeluisten alueiden suojelua.²²⁴ Seuraavassa luvussa kartoitankin lyhyesti melua koskevan lainsäädännön kehittymistä maassamme. Lyhyt katsaus lakikirjoihin antaa mielestäni havainnollisen läpileikkauksen siitä, millainen melu määriteltiin Suomessa virallisen tason toimia edellyttäväksi ongelmaksi ja milloin näitä ongelmanmäärittelyjä tapahtui.

MELUA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

Meluntorjuntaa koskevaa valtiollista lainsäädäntöä ryhdyttiin kehittämään maassamme 1960-luvun lopulta lähtien. Melua koskeva lainsäädäntö kehittyi Suomessa varsin myöhään, mikä johtunee maamme varsin myöhään tapahtuneesta modernisoitumisesta verrattaessa moniin muihin läntisiin teollisuusmaihin. Ensimmäisenä melua koskevana lakina voidaan pitää jo 1300-luvulla säädettyä kotirauhan turvaamiseen tähtäävää lakia. Teollistumisen myötä melua ryhdyttiin käsittelemään pikkuhiljaa nimenomaan työpaikkojen ongelmana – teema, jonka olen tarkoituksellisesti rajannut tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Ensimmäinen ehdotus meluntorjuntalaki, joka käsitteli ympäristömelua laajempaan ongelmana, tehtiin Suomessa 1940-luvulla. Ehdotus ei johtanut vielä lainsäädännön kehittymiseen. Ympäristönsuojelun yhdeksi osa-alueeksi meluntorjunta on katsottu 1960-luvulta lähtien.²²⁵ Vuoteen 1987 saakka maamme lainsäädäntöön ei ollut kattavaa melua koskevaa lakia. Meluntorjuntaa koskevia säännöksiä sisältyi useisiin lakeihin kuten rakennuslainsäädäntöön, naapurussuhdelakiin, terveydenhoito-, liikenne-, ajoneuvo- sekä työsuojelulainsäädäntöön. Rakennuslainsäädännön puolella meluntorjunnasta oli mahdollista huolehtia ennakkoon kaavoituksen ja rakennuslupamenettelyn kautta, jolloin liikenneväylät ja muut melua aiheuttavat toiminnot saatettiin sijoittaa erilleen asuntoalueista ja muilta meluherkiltä alueilta. Rakentamista koskevassa normistossa melu oli huomioitu muun muassa äänieristystä koskevilla ohjeistoilla.²²⁶

Meluntorjuntalaki tuli voimaan vuonna 1988. Laki oli yleislaki ja samalla puitelaki, jossa eduskunta antoi valtioneuvostolle valtuudet säätää lakia täsmentäviä yksityiskohtaisia säännöksiä. Laissa melulla tarkoitettiin ääntä, josta aiheutuu terveydellistä haittaa. Tällöin viihtyisyyden oli vähennyttävä melun vuoksi merkittävästi, ennen kuin melun tunnusmerkit meluntorjuntalain tarkoittamassa mielessä täytyivät ja ongelman säätely tuli lain piiriin. Meluntorjuntalaki noudatti aiheuttamisperiaatetta, jolloin melun aiheuttajan tuli huolehtia meluntorjunnasta siinä laajuudessa kuin voitiin kohtuudella edellyttää. Melun aiheuttajan meluntorjuntaa koskevaa velvollisuutta arvioitaessa tuli huomioida muun muassa asutus, melulle herkät alueet, alueen vallitseva melutaso ja toiminnan vaikutus siihen sekä meluntorjuntatoimien tekniset ja taloudelliset edellytykset. Meluntorjunnan ylin johto ja valvonta kuului ympäristöministeriölle ja kunnan tehtävänä oli alueellaan valvoa,

224 Research for a Quieter Europe in 2020, 20; ”Aloite hiljaisten alueiden...” SLL:n tiedote 5.10.2000.

225 Paikkala 1997, 4.

226 Palokangas et al 1986, 238.

ohjata ja edistää meluntorjuntaa. Kunnan tuli myös seurata alueensa melutilannetta ja tarvittaessa laatia meluntorjuntaohjelma. Meluntorjuntaohjelmaa voitiin käyttää apuna muun muassa kaavoituksessa. Lakiin sisältyi myös ilmoitusmenettely. Jos rakentamisesta, korjaustyöstä tai esimerkiksi moottoriurheilukilpailusta tai huvitelaisuudesta aiheutui melua, jonka saattoi olettaa melun voimakkuuden, keston tai toistuvuuden vuoksi olevan erityisen häiritsevää lähistöllä asuville ja työskenteleville, melun aiheuttajan tuli tehdä tästä ilmoitus kunnan ympäristönsuojelulautakunnalle. Tällöin ilmoituksen saanut ympäristöviranomainen saattoi tarvittaessa antaa melun torjumiseksi kohtuullisiksi katsottavia määräyksiä, joita melun aiheuttajan oli noudatettava.²²⁷

Koska meluntorjuntalaki oli puitelaki, valtioneuvosto saattoi antaa meluntorjuntaa varten tarpeellisia yleisiä ohjeita ja määräyksiä koskien muun muassa a) melutasoja sisä- ja ulkotiloissa, b) valmistettavien, maahantuotavien, myytävien ja käytettävien laitteiden ja kulkuvälineiden melupäästöjä, c) melun leviämistä ehkäisevistä toimista ja d) melua aiheuttavan toiminnan ja laitteen käytön kieltämisestä tai rajoittamisesta määrättyinä aikoina.²²⁸ Valtioneuvoston antamista meluntorjuntaa koskevista säädöksistä ja ohjeista mainittakoon tässä melun enimmäistasoja koskevat ohjearvot, jotka astuivat voimaan vuonna 1993. Tosin tätä ennen Lääkintöhallitus antoi vuosina 1965 ja 1967 melua koskevat korkeimmat suositeltavat melutasot eli melua koskevat terveydelliset ohjearvot, jotka olivat seuraavanlaiset: asuinhuoneet 35 dB(A), yöllä 30 dB(A), asuinalue ulkona päivällä 55 dB(A) ja yöllä 50 dB(A), virkistysalue päivällä 45 dB(A), yöllä 40 dB(A).²²⁹ Vuonna 1993 voimaan tulleet ohjearvot eivät muuttuneet näistä merkittävästi, paitsi että asumiseen käytettävien uusien alueiden korkein suositeltava melutaso yöllä oli 45 dB(A).²³⁰ Suomessa tällä hetkellä (vuonna 2004) voimassa olevat ohjearvot ovat seuraavat: asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LA_{eq}) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Uusilla alueilla melutason yöohjearvo on kuitenkin 45 dB. Loma-asumiseen käytettävillä alueilla, taajamien ulkopuolella sijaitsevilla virkistysalueilla ja luonnonsuojelualueilla päiväohjearvo on 45 dB ja yöohjearvo 40 dB. Sisälle asuin-, potilas- ja majoitushuoneisiin ulkoa kantautuvan melun tulee alittaa melun A-painotetun ekvivalenttitason (LA_{eq}) päiväohjearvo (klo 7–22) 35 dB ja yöohjearvo (klo 22–7) 30 dB.²³¹

Polttomoottoreilla käyvien ajoneuvojen moottoreiden suurimpia sallittuja äänenvoimakkuuksia koskevat maksimiarvot esiintyivät kunnallisessa asetuskokouksessa ensimmäisen kerran vuonna 1970. Tuolloin annetun liikennemääräyksen päätöksen mukaisesti niistä säädettiin muun muassa siten, että moottorin suurin äänenvoimakkuus ei saanut ylittää seuraavia arvoja: henkilöauto 84 dB(A), kuorma- ja linja-auto (moottorin teho suurempi kuin 200 DIN-hevosvoimaa)

227 Palokangas et al 1993, 223–228.

228 Palokangas 1993, 224.

229 Palokangas et al 1986, 239.

230 Palokangas 1993, 225; Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003.

231 Mirola – Honkasalo 1995, 18; Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, 10; melumittauksissa käytettävistä termeistä ks. liite 5.

92 dB(A).²³² Sitten arvoja kiristettiin siten, että vuonna 1979 vastaavat desibeliluvut olivat henkilöautoja koskien 82 dB(A) ja kuorma- ja linja-autoja koskien 91 dB(A).²³³ Vuonna 1986 annetussa ajoneuvoasetuksessa samat arvot olivat 80 dB(A) ja 89 dB(A), josta ne edelleen laskivat vähitellen siten, että vuoden 1991 säädöskoelmassa ne olivat henkilöautoa koskien 77 dB(A) ja moottoriteholtaan suurinta kuorma-autoa koskien 84 dB(A).²³⁴ Vuonna 1996 EY:n mukaiset päästöraajat olivat henkilöautolla 74 dB(A), kaupunki-linja-autoissa 78 dB(A) ja raskaissa kuorma-autoissa 80 dB(A).²³⁵ Vastaavia asetuksia annettiin lisäksi koskemaan muun muassa ajoneuvojen merkinantolaitteita, moottoripyöriä, maastoajoneuvoja ja erilaisia työkoneita, kuten kompressoreita ja ruohonleikkureita. Esimerkiksi alle 50 senttimetrin levyisellä terällä varustetun ruohonleikkurin melutaso ei saanut vuonna 1987 ylittää 96 desibeliä ja yli 120 senttimetriä leveillä terillä varustettujen koneiden enimmäismelutaso oli 105 desibeliä.²³⁶ Suomen liittyttyä EU:hun meluntorjuntaa koskevat säädökset ja direktiivit ovat siirtyneet osaksi EY:n ympäristöpolitiikkaa, josta tässä yhteydessä mainittakoon vuonna 2002 voimaan tullut ympäristömeludirektiivi. Direktiivi koski ympäristömelun arviointia ja hallintaa.²³⁷ Maassamme on myös rajoitettu moottorikäyttöisten vesiliikennealusten käyttöä alueellisilla käyttökielloilla.²³⁸ Suomessa on ryhdytty toteuttamaan hiljaisten alueiden kartoittamista muun muassa Satakunnassa ja Vantaan kaupungin alueella.²³⁹ Hankkeet liittyvät ympäristöministeriössä meneillään olevaan valmistelutyöhön koskien hiljaisten alueiden kriteereitä ja suunnitteluohjeita.²⁴⁰ Vuonna 2002 annettiin EY-direktiivi, jonka mukaan jäsenmaiden tulee varata kansalaisilleen hiljaisia alueita sekä taajamissa että niiden ulkopuolella.²⁴¹

Hiljaisten alueiden kartoitukset ja pyrkimys niiden suojeluun muun muassa kaavoituksen avulla on mielestäni selkeä osoitus siitä, kuinka laaja-alaisesti äänimaisemasta on tullut yhteiskuntamme eri byrokraattisten suunnittelu- ja hallintoelinten interventioiden kohde: enää kohteena ei ole pelkästään meluntorjunta eri sektoreilla vaan lisäksi hiljaisten alueiden vaaliminen. Tutkimukseni alkuosassa olen pyrkinyt äänimaisemaan, meluun ja hiljaisuuteen liittyvän historiallisen aineiston avulla rakentamaan kuvaa siitä, kuinka meluongelma muotoutui, paheni ja politisoitui. Olen lisäksi pyrkinyt osoittamaan, kuinka melukysymyksen politisoitumisen seurauksena 1960-luvun lopulta lähtien julkinen sektori ryhtyi vähitellen erilaisiin toimiin meluongelman säätelemiseksi sekä kunnallisella että valtiollisella

232 Helsingin kunnallinen asetuskokoelma 48/1970 (Suomen asetuskokoelma 438/70), kohta 65, 5 §, 5. momentti, HKA.

233 Suomen asetuskokoelma 761/1979.

234 Suomen säädöskokoelma 373/1986.

235 EU:n tulevaisuuden melupolitiikasta 1996, 33.

236 EU:n tulevaisuuden melupolitiikasta 1996, 34.

237 Direktiivin vaikutuksista suomen meluntorjuntaan ks. esim. Paikkala 2003; 2005.

238 Esim. Voimassa olevat vesiliikenneerajoitukset 2003; vuonna 1998 vesiskoottereille oli voimassa 14 eri vesistöissä käyttökielto. Uusia, yksinomaan vesiskoottereita koskevia käyttökieltohakemuksia oli tuolloin vireillä 23 vesistölle. HS Verkkoilite 30.7.1998 ”Vesiskootterit voivat lisätä levähaittoja”, Nils-Eric Backman.

239 Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa, 2004; Wiik et al 2005.

240 Pesonen 2004, 3.

241 Pesonen 2004, 41, viite 1.

tasolla. Ensimmäiset toimet keskittyivät selvittämään sitä, kuinka vakavasta ongelmasta oli kyse, millaisia haittoja melu aiheuttaa ihmiselle, kuinka suurta asukasmäärää meluongelma kosketti ja mitkä olivat merkittävimmät melunaiheuttajat. Näiden selvittämisen rinnalla ryhdyttiin kartoittamaan sitä, millä keinoin melua voitaisiin torjua. Alusta lähtien meluntorjunnassa painotettiin kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen, eri tahojen valistuksen ja erilaisten melua koskevien lakien, säädösten ja ohjearvojen merkitystä sekä teknisiä, teknologiaan perustuvia meluntorjuntakeinoja. Meluntorjunnan onnistuminen on usein nähty myös resurssikysymyksenä.

Tutkimusaineistosta näkyy, että ensin kiinnitettiin huomiota maaliikenteen meluun ja lentomeluun ja kaupungin ”sisällä” tapahtuvaan metelöintiin, kuten teollisuuslaitosten aiheuttamaan meluun. Mutta johtuen meluongelman luonteesta ”2. luokan ympäristöongelmana”, jolloin muita ympäristöongelmia koskettavat toimet on nähty meluntorjuntaa kiireellisimpinä ja tärkeämpinä, meluntorjunta lähti liikkeelle institutionaalisella tasolla varsin hitaasti. Myöhemmässä aineistossa näkyy, kuinka melua tuottavia laitteita alkoi ilmestyä yhä uusille alueille, myös taajamien ulkopuolille ja alueille, jossa moottorin ääntä ei ollut juurikaan aikaisemmin kuulunut. Tämä muutos liittyi elintason nousemiseen ja vapaa-ajan lisääntymiseen: pienilmailu ja moottoriveneily yleistyi ja moottoriurheilua tunnuttiin harrastettavan melko tiiviisti. Tosin sanoen: vapaa-aika motorisoitui. Sama tendenssi jatkui 1990-luvulla, jolloin markkinoille tuli uusia vapaa-ajan viettoon liittyviä moottorikäyttöisiä laitteita.

Kaiken edellä esittämäni perusteella väitän, että meluun liittyvien toimien määrä ja yhteiskunnan osa-alueet, joita meluntorjuntaan tai hiljaisuuden ja melun väliin säätelyyn tähtäävät toimet ja säädökset koskettavat, on laajentunut jatkuvasti. Katson, että äänimaisemasta on tullut viimeisten neljänkymmenen vuoden kuluessa yhä systemaattisempien interventioiden kohde. Äänimaiseman muokkaamisessa avainasemassa on ollut teknologia. Teknologia on ollut sekä melunaiheuttaja, mutta myös meluntorjuntakeino. Seuraavassa luvussa tarkastelen modernin teknologian merkitystä äänimaiseman muokkaamisessa pyrkien esittelemään niitä historiallisia ja teoreettisia lähtökohtia, jotka liittyvät lähinnä ihmiskuvaan ja luontosuhteeseemme, joiden pohjalta ajatus äänimaisemasta inhimillisen suunnittelun ja muuntelun kohteena – ajatus siirtymisestä kohti keinotekoisia äänimaisemaa – on tullut mahdolliseksi.

III KOHTI KEINOTEKOISTA ÄÄNIMAISEMAA?

Helsingin kaupungin rakennusviraston katuosasto julkaisi loppuvuodesta 2003 kaupungin katumelua koskevan raportin, jossa arvioitiin liikenteen melusta kärsivien helsinkiläisten määrän lisääntyvän vuoteen 2020 mennessä lähes 30 prosentilla. Selvityksen mukaan kaupungin pitäisi tulevaisuudessa käyttää meluntorjuntaan rahaa moninkertaisesti nykyiseen verrattuna, mikäli melutilanne haluttaisiin säilyttää edes ennallaan. Vuonna 2003 arviolta 90 000 helsinkiläistä altistui metelille, joka ylitti melua koskevat ohjearvot.¹ Kiinnostavinta raportissa oli maininta siitä, että ennustettu 30 prosentin kasvu melulle altistuvien määrässä voitaisiin estää meluntorjuntatoimia tehostamalla. Toisin sanoen ongelmaksi ei nähty kyvyttömyyttä kehittää tehokkaita meluntorjuntatoimia. Pikemminkin kysymys on siitä, mihin kulloinkin päätämme keskittää voimavarojamme.

Kyseinen raportti ei ole suinkaan ainoa esimerkki yhteiskunnassamme eri tahoilla vallitsevasta ajattelutavasta, jonka mukaan tehtävissä olevan rajat riippuvat lähinnä resurssien suuntaamisesta ja poliittisesta päätöksenteosta. Sen sijaan teknologia näyttäisi asettavan yhä vähemmän rajoituksia todellisuuden muuntelulle. Luottamus teknologiaan ja siihen sisältyviin mahdollisuuksiin ympäristömeluongelman ratkaisemiseksi on esiintynyt melua koskevissa selvityksissä ja raporteissa vuosikymmenestä toiseen. Edellisessä pääluvussa läpikäymäni Helsingin kaupungin toteuttamat ja toistuvasti esillä pitämät meluntorjuntatoimet, kuten melusteiden rakentaminen, moottoreiden melutasojen laskeminen tehokkaamman äänenvaimentimen avulla ja ikkunoiden äänieristävyuden parantaminen, ovat esimerkkejä nimenomaan teknologisiin ratkaisuihin toteutettavista meluntorjuntatoimista.

Luottamus teknologiaan keinoihin on ilmaistu lisäksi monissa raporteissa. Esimerkiksi vuonna 1989 julkaistussa Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunnan mietinnössä toive melun vähentämiseksi kohdistui elektroniikan ja informaatioteknologian kehitykseen, jonka uskottiin vähentävän tarvetta fyysiseen liikenteeseen. Tällöin etätyön ja vapaampien työaikajärjestelyjen uskottiin vähentävän työmatkaliikennettä ja siitä aiheutuvia ruuhkia ja muita haittoja.² Vuonna 1991 julkaistussa Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuodelle 2020 (visio 4) todettiin, että ”rakennustekniikalla tulee estää haitallisten aineiden ja melun pääsy rakennuksiin”.³ Suuria toiveita liikenteen aiheuttaman melun torjunnassa asetettiin ja asetetaan edelleen myös niin kutsutun hiljaisen asfaltin eli hiljaisten päällysteiden merkitykselle etenkin maantieliikenteen aiheuttaman rengasmelun vaimentamiseksi.⁴ Joukkoliikenteessä tällä hetkellä uusinta, hiljaista teknologiaa edusta-

1 Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, 39; HS 9.11.2003 ”Yhä useampi kärsii liikennemelusta Helsingissä”.

2 Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunnan mietintö 1989, 138.

3 Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, visio 4, 1991, 21.

4 Tieliikelaitoksen hiljainen päällyste -tiedote 2005.

vat biokaasuajoneuvot. Biokaasulla toimivissa linja-autoissa päästään hieman alle 77 dB(A):n melutasoihin.⁵

Myös osassa melua koskevista yleisönosastokirjoituksista esiintyi uskoa teknologisiin meluntorjuntakeinoihin läpi koko tutkimusperiodin. Esimerkiksi vuoden 1965 lopulla yleisönosastolla julkaistiin useita Helsingin liikenneruuhkia käsitteleviä kirjoituksia, joissa vaadittiin leveitä teitä. Useat kirjoittajat olivat vakuuttuneita siitä, että 40 vuoden päästä auto olisi jo vanhentunut kulkuneuvo kuten polkupyörän todettiin tuolloin olevan. 40 vuoden kuluttua kuljettaisiin lentävillä lautasilla, patosiivillä tai muilla yhtä kehittyneillä kulkuneuvoilla.⁶ Yleisönosastolla esiintyi myös voimakasta uskoa yhteiskunnan edistymiseen ja elintason nousuun, joka olisi saavutettavissa nopeilla liikenneyhteyksillä. Tätä kehitystä haittasivat muun muassa pyöräilyyn ”tunteenomaisesti” suhtautuvat, sillä nyt peräänkuulutettiin järkeviä kaupunkilaisia.⁷ Järkevää suhtautumista liikenteeseen toivottiin myös vuodelta 1985 olevassa kirjoituksessa, jossa vaadittiin lisää ajokaistoja ja paheksuttiin Kehä I:n vastustajia, sillä ”kukaan ei todella halua istua täydessä ja haisevassa bussissa.”⁸

1990-luvun lopulla käydyissä, vesijettejä koskevissa keskusteluissa ilmeni myös argumentteja, joissa vakuutettiin vesijettien kehittyneen uuden teknologian avulla jatkuvasti vähämeluisemmiksi.⁹ Vastaavaa luottamusta teknologian kehittymiseen esiintyi niin ikään meluun liittyvien kansalaisjärjestöjen argumentoinnissa, korostetuimmin 1970-luvun taitteessa toimineen Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen lausunnoissa. Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ja Suomen Luonnonsuojeluliitto asettivat toiveensa uuden teknologian sijaan korostetummin tarkoituksenmukaiseen (kaupunki)suunnitteluun, erilaisiin melua tuottavai toimintoja ja laitteita koskeviin rajoituksiin ja lakeihin ja niiden noudattamista koskevaan valvontaan. Teknologinen edistysoptimismi ei silti ollut tuntematonta esimerkiksi Suomen Luonnonsuojeluliiton jäsenlehdessäkään. Vuonna 1986 valtakunnallista liikennepoliittikkaa kritisoineessa kirjoituksessa todettiin, että ”liikennepoliittikkaa tulisi suunnitella 20–25 vuoden tähtäyksellä, sillä parinkymmenen vuoden päästä öljy on huomattavasti kalliimpaa, [...] ja teknologia kehittynyt, mikä pitäisi ottaa jo nyt huomioon.”¹⁰ Vuonna 1990-luvulla lehdessä asetettiin suuria toiveita etätyön lisääntymiseen, jonka seurauksena liikenne tulisi vähenemään.¹¹

En halua väittää, että teknologinen edistysoptimismi olisi ollut läpi koko tutkimusperiodin samanlaista tai jatkuvasti yhtä korostetusti esillä. Edistysoptimismissa esiintyi ajallisia vaihteluita, ja sen suurinta kukoistusaikaa lienevät niin sanotut ”kultaiset vuodet” eli ajanjakso 1950-luvulta 1970-luvulle – siis aika ennen ”ympäristöherätystä” ja öljykriisiä.¹² Mutta kuten todettua, kehitysoptimismi, etenkin teknologinen kehitysoptimismi, ei kuitenkaan kadonnut missään vaiheessa koko-

5 Lampinen 2005, 59; HS 30.4.2002 ”Helsingin keskustalinjoille kymmeniä uusia maakaasubusseja”, Matti Huhta.

6 HS 21.12.1965 esim. ”Itäinen moottoritie”, nimim. Sompaaja.

7 HS 6.7.1969 ”Terve järki ja pyöräilijät”, nimim. Järkevä kaupunkilainen.

8 HS 24.4.1985 ”Miksi asua tienposkessa”, nimim. Haluan itse valita seurani.

9 HS 7.8.1998 ”Vesijettejä syytetään aiheuttomasti”, Tommi Outinen.

10 Luonnonsuojeluväki 8–9/1986, 12–13.

11 Luonnonsuojelija esim. 5–6/1996, 2.

12 Hobsbawm 1999, 326–362.

naan, vaikka into ehkä hieman laimeni ja retoriikkakin muuttui. Uusi, entistä kehittyneempi teknologia ei missään vaiheessa poistunut meluntorjuijen keinovanannosta. Siihen, miksi näin on, vaikka melutilanteessa ei tapahtunut missään vaiheessa ratkaisevaa muutosta parempaan, voidaan nähdä monta syytä. Ulrich Beckin mukaan usko edistykseen on nyky-yhteiskunnan ”valtakirja suunnitelmattomaan ja ilman äänestystä tapahtuvaan yhteiskunnan pysyvään muutokseen kohti tuntematonta”. Yhteiskunnassamme *annetaan ymmärtää*, että puuhastelut uusien teknologioiden parissa voidaan lopulta kääntää parhain päin. Mutta kysymys, miten tämä tapahtuu, on jotenkin kerettiläinen, sillä jumalan ja kirkon sijalla ovat luottamus kehittyvään tieteseen. On myönnettävä tietämättä miksi.¹³ Christopher Lasch niin ikään katsoo uskon edistykseen olevan välttämätöntä, koska sen vaihtoehdona olisi epätoivoon vajoaminen. Tähän sisältyy myös käsitys tieteen kuolemattomuudesta: koko systeemi ei hajoa, jos sen yksi osa osoittautuu vääräksi.¹⁴

Edellä mainitsemani esimerkit valaisevat mielestäni yhteiskunnassamme eri tahoilla vallitsevaa ajattelutapaa, jonka mukaisesti tehtävissä olevan rajat riippuvat resurssien suuntaamisesta ja poliittisesta päätöksenteosta. Sen sijaan teknologia näyttäisi asettavan yhä vähemmän rajoituksia todellisuuden muuntelulle. Tässä luvussa pohdinkin sitä, voitaisiinko modernia äänimaisemaa kutsua *keinotekoiseksi äänimaisemaksi* siksi, että teknologian ja yhteiskunnallisten suunnittelujärjestelmien avulla voimme suunnitella ja muunnella äänimaisemaa aivan eri mittakaavassa kuin koskaan ennen. Keinotekoinen äänimaisema on siis teoreettinen käsite, jonka avulla pyrin kuvaamaan teknologian merkitystä äänimaisemallisen todellisuuden muovaamisessa, ja modernisaatioon liittyvien rakenteellisten ja taloudellisten muutosten vaikutusta äänimaisemaan.

KEINOTEKOINEN ÄÄNIMAISEMA -KÄSITTEEN TAUSTAA

Kuten olen edellisissä luvuissa pyrkinyt osoittamaan, modernisaation, siihen liittyvien taloudellisten muutosten, yhteiskunnan teknistymisen ja kaupungistumisen myötä melusta on tullut etenkin kaupunkilasten arkipäivän äänimaisemaa hallitseva piirre. Vapaa-ajan viettoon liittyvien moottorikäyttöisen laitteiden yleistymisen seurauksena melu on tunkeutunut yhä uusille alueille ja hiljaiset alueet ovat käyneet yhä harvinaisemmiksi. Ympäristömelu ja sen leviäminen yhä laajemmille alueille onkin nykyään nähdäkseni keskeisin äänimaisemaan liittyvistä ongelmista.

Äänimaisematutkimuksen piirissä länsimaissa tätä teollisen vallankumouksen jälkeen hiljalleen tapahtunutta äänimaiseman muutosta kuvataan yleisesti äänimaiseman muuttumiseksi selkeästä ja usein luonnonäänten hallitsemasta *hi-fi* äänimaisemasta *lo-fi* -tyyppiseksi äänimaisemaksi. *Lo-fi* luokituksen saanut äänimaisema tarkoittaa hälyisää ja paljon informaatiota sisältävää äänimaisemaa, jossa äänet sekoittuvat ja peittyvät toistensa alle. *Lo-fi* -maisemassa äänten lähdeä ja merkitystä on vaikea ellei mahdotonta saada selville. Kulttuurintutkimuksessa näitä käsitteitä

13 Beck 1990, 175.

14 Lasch 1991, esim. 42, 48; edistykseen myytistä myös von Wright 1999, 237–261.

pidetään neutraaleina käsitteinä, jolloin *lo-fi* -tyyppistäkään äänimaisemaa ei käsitellä hallitsevasti meluisana vaan se voi sisältää useita ajan ja paikan mukaan vaihtelevia, kulttuurisesti mielekkäitä merkityksiä.¹⁵

Äänimaisematutkimuksessa käytetyt termit kuvaavat melko sattuvasti teollistumisen ja modernisaation vaikutusta äänimaisemaan ja niitä näkee käytettävän paljon alan julkaisuissa. Käyttökelpoisuudestaan huolimatta äänimaisemaan liittyvästä käsitteistöä on mielestäni löydettävissä kuitenkin oma Akilleen kantapäänsä. Esimerkiksi äänimaiseman *hi-fi* ja *lo-fi* luokittelut tällaisenaan käytettynä riittävät nähdäkseni kuvaamaan vain äänten keskinäisiä laadullisia ja määrällisiä eroja. Sen sijaan ne eivät kata niitä yhteiskunnallisia ja rakenteellisia muutoksia, joilla on ollut suuri vaikutus äänimaisemassa tapahtuneisiin muutoksiin modernina aikana. *Lo-fi* ja *hi-fi* -tyyppisten luokittelujen keskittyminen äänten laadullisten ja määrällisten erojen kuvaamiseen johtunee siitä, että äänimaisematutkimusta on tähän asti tehty lähinnä kulttuurintutkimuksen parissa. Kulttuurintutkimuksellisesti suuntautuneissa tutkimuksissa pyrkimyksenä on lähinnä esittää hienovaraisia ja monimuotoisia tulkintoja kulttuurin eri ilmenemismuodoista. Niillä ei välttämättä ole tarvetta ulottaa analyysiä koskemaan koko yhteiskuntaa sen laajemmin eikä sisällyttää siihen esimerkiksi modernisaatioon liittyneitä taloudellisia muutoksia muuten kuin ehkä etäisinä ja usein hieman hämäräksi jäävinä taustavaikuttajina.

Historioitsijana sen sijaan koen, että äänimaisemassakin tapahtuneita muutoksia tulisi käsitellä nimenomaan osana laajempaa yhteiskunnallista kontekstia. Tämän onnistuminen edellyttää nähdäkseni uuden, edellä mainittuja käsitteitä laajemman käsitteen luomista. Uuden käsitteen avulla voisi tarkastella äänimaisemassa tapahtuneita laadullisia ja määrällisiä muutoksia nimenomaan modernisaation myötä tapahtuneiden teknologisten, rakenteellisten, taloudellisten ja ehkä aatteellistenkin muutosten seurausilmiöinä. Tämä käsite on mainitsemani *keinotekoinen äänimaisema*. Käsitteen kehittelyyn minua on innostanut Risto Heiskalan artikkelikokoelma *Kohti keinotekoista yhteiskuntaa*, jossa hän määrittelee keinotekoisien yhteiskunnan seuraavasti: ”Keinotekoinen yhteiskunta on sellainen yhteiskunta, jossa kaikki todellisuuden ominaispiirteet ovat teknologioiden kehityksen myötä tulleet joko reaalisesti tai potentiaalisesti inhimillisen suunnittelun tai muuntelun piiriin.” Heiskalan mukaan nimenomaan ”modernit yhteiskunnat kasvattavat todellisuuden muuntelukapasiteetit mittoihin, jotka merkitsevät laadullisesti uuden tilanteen syntymistä sekä reaalisten yhteiskunnallisten prosessien että niiden kulttuurisen tarkasteluhorisontin tasolla”.¹⁶ Tällöin muuntelukyvystä ja muunteluhaluudesta itsessään muodostuu yhteiskunnallisen prosessin keskeinen tekijä, jolloin yhä useammat todellisuuden ominaispiirteet ovat siirtyneet ihmisten vastuulle, koska tehtävissä olevan rajat riippuvat teknologisesta kehityksestä ja poliittisesta päätöksenteosta. Se ulkoinen todellisuus, joka ei ole inhimillisen muuntelun ulottuvilla, siirtyy kokemuksellisesti marginaaliin.¹⁷

Miten ihminen on kyennyt tähän? Miten on mahdollista, että ajanlaskumme kolmannella vuosituhanella voidaan puhua ”luonnon lopusta”¹⁸ ja todellisuuden

15 Schafer 1976, 5–7; Schafer 1994 (1977); Järviluoma 1996; Truax 2001.

16 Heiskala 1996, 182.

17 *ibid.*, 194–195.

18 Esim. McKibben 1989; Giddens 1996, 202–208.

siirtymisestä laajassa mittakaavassa inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin? Seuraavaksi selvittelen niitä aatteellisia ja rakenteellisia muutoksia, jotka valistuksen ajalta lähtien ovat olleet muovaamassa modernia yhteiskuntaa sellaiseksi, että ylipäänsä voidaan puhua keinotekoisesta luonnollisen vastakohtana. Samalla pyrin kuvaamaan sitä laajempaa historiallista ja yhteiskunnallista kontekstia, jossa myös äänimaisemassa tapahtuneita muutoksia tulisi mielestäni tarkastella ja johon käsitteellä *keinotekoinen äänimaisema* pyrin lopulta viittaamaan.

Tässä kohdin haluan huomauttaa, että en ole ensimmäinen äänimaisemasta kiinnostunut tutkija, joka puhuu äänten keinotekoisuudesta. Barry Truax käyttää käsitettä *keinotekoinen ääni* äämentallennusteknologian yhteydessä, joka mahdollistaa esimerkiksi musiikin kuuntelemisen konserttisalin sijasta vaikka omassa olohuoneessa ja antaa ihmisille mahdollisuuden valita kotonaan mieleisensä ”äänitapetin”.¹⁹ Ursula Franklin mainitsee ”äänellisen ympäristön olevan keinotekoinen teknologisessa maailmassa.” Hän ei kuitenkaan määrittele tai pohdi käsitettä sen laajemmin.²⁰ Toisin sanoen mainitsemani tutkijat eivät ole käyttäneet käsitettä vastaavassa historiallisessa laajuudessa tai pyrkineet sitomaan sitä laajempiin yhteiskunnallisiin muutoksiin kuten itse pyrin tekemään.

MODERNI YHTEISKUNTA – JÄRJEN, TIETEEN JA TEKNIIKAN KOLMIYHTEYS JA LUONNON LOPPU

Moderni on monitahoinen käsite, enkä yritä sitä tässä yhteydessä tyhjentävästi määritellä. Tarkoitukseni on lähinnä selvittää niitä aatteellisia ja rakenteellisia lähtökohtia, joiden pohjalta kumpuaa modernille leimallinen dikotomisuus ja johon myös jako luonnolliseen ja keinotekoiseen perustuu. Moderni näyttäisi olevan täynnä vastakkainasetteluja: luonto nähdään kulttuurille vastakkaisena, irratiionaalinen rationaalisuuden ja hiljaisuus melun vastakohtana. Tarkoitukseni ei ole kuitenkaan väittää, että vastaavaa binaarioppositioille rakentunutta ajattelua ei olisi esiintynyt ennen modernia.²¹ Lähinnä pyrin lyhyesti tarkastelemaan niitä ilmenemismuotoja ja seurauksia, joita ajattelu on saanut modernissa. Ensin kuitenkin muutama rivi siitä, mitä modernilla ja sitä laajemmalla käsitteellä modernisaatio yleisesti tarkoitetaan ja millaisia vaikutuksia modernisaatiolla on ollut yhteiskuntaan, yksilöön ja kulttuuriin.

Modernisaatiolla tarkoitetaan yleisesti kaikkia niitä kulttuurisia, aatteellisia, taloudellisia ja muita rakenteellisia muutoksia, joiden myötä yhteiskuntamme teollistui, kaupungistui ja autoistui. Näiden rakenteellisten muutosten yhteydessä miehet ja myös naiset siirtyivät kodin ulkopuoliseen palkkatyöhön, elintaso nousi, koulutustaso parani ja ihmisillä alkoi olla enemmän vapaa-aikaa.²² Modernisaatio ulotti vaikutuksensa myös muun muassa aikakäsitykseen, estetiikkaan, ja uskonnon ja

19 Truax 2001, esim. 152–153.

20 Franklin 2000, 14.

21 Ks. binaarioppositioiden merkityksestä länsimaiselle ajattelulle Cixous 1992.

22 Ariès et al 1991; Garber 2000; Kolbe 1988; Saunders 1990; Alasuutari 1996; Sarantola-Weiss 2003; Roos 1988.

traditoiden merkitykseen yhteiskunnassa. Näiden ja lukemattomien muiden muutosten seurauksena syntyi yhteiskunta, jossa yksilön on mahdollista etsiä ja kehittää omia merkityssisältöjään vapaammin kuin traditioihin sidotussa luokkayhteiskunnassa. Samalla moderni yhteiskunta on kuitenkin luonut ulkoisia ja sisäisiä pakkojärjestelmiä, jotka ohjaavat ihmisten valintoja ja pyrkivät enemmän tai vähemmän näkyvästi sopeuttamaan meidät elämään niiden määrittämien reunaehtojen mukaisesti.²³

Moderni ei tietenkään syntynyt tyhjästä. Valistuksen ajatellaan olevan se keskeinen ajanjakso, jonka aikana useimmat modernin tulemista ennakoineet aatteet kehittyivät.²⁴ Valistuksen keskeinen idea oli pyrkiä tiedon ja järjen avulla vapauttamaan ihmiset pelosta ja taikauskosta. Tiedon avulla, joka sai yhä useammin ilmenemismuotonsa tekniikassa ja jonka piti olla tasavertaisesti kaikkien hyödynnettävissä, ihmisen ajateltiin pystyvän hallitsemaan luontoa. Ajatus luonnosta kulttuurista ja inhimillisestä subjektista erillisenä ja ulkopuolella olevana on modernia vahvasti leimaava ajatusmalli, suorastaan modernin yhteiskunnan perusta, kuten Bruno Latour asian näkee.²⁵ Luonnon ”toiseus” ikään kuin antaa meille oikeuden hyödyntää, hallita ja muokata sitä tarpeidemme mukaan. Ihmisen ulkopuoliseksi käsitettävä luonto ei ole kuitenkaan ainoa paikka, jota muokkaamme tekniikan keinoin. Tekniikka ja siihen liittyvät käytännöt vaikuttavat myös ihmisyhteisöjen sisällä muokaten sosiaalisia suhteita ja yhteiskunnan rakennetta monin eri tavoin.²⁶

Sekä valistuksessa että modernissa luonnontiede ja sitä soveltava tekniikka nähtiin avaimina ihmiskunnan edistymiselle.²⁷ Tekniikka onkin ollut se väline, jonka avulla moderni toteutti monet edistysaskeleensa. Vaikka eri kulttuurit ovat aina hyödyntäneet tekniikkaa riippumatta kulloisenkin yhteiskunnan ”kehittyneisyyden” asteesta, vasta modernissa yhteiskunnassa tekniikan hyödyntäminen on saavuttanut mittasuhteet, jotka ovat merkinneet laadullisesti uudenlaisen tilanteen syntymistä. Tämän on mahdollistanut myös se, että vasta moderneissa yhteiskunnissa on tarvittavan laaja ja toimiva hallintokoneisto, joka voi systemaattisesti suunnitella, hallinnoida ja toteuttaa laaja-alaisia hankkeita. Kuten sanottu, todellisuus on tullut mitä suurimmassa määrin inhimillisen muuntelun ja suunnittelun piiriin.

Tekniikan laajamittainen hyödyntäminen on kuitenkin kaksiteräinen miekka. Se helpottaa monin tavoin elämäämme mutta siinä asuu myös suunnaton tuhopotentiaali. Yhdeksi keskeiseksi kysymykseksi onkin noussut se, mitkä tekijät ohjaavat tekniikan kehittämistä ja käyttöä: instrumentaalinen järki, moraaliarvot vai ehkä taloudellinen hyödyntäminen? Joidenkin tekniikkaan kriittisesti suhtautuvien

23 Esim. Foucault 2000; Horkheimer – Adorno 1991; Scott 1998; Siltala 1996.

24 Länsimaiseen kulttuuriin on tosin jo ennen valistusta osoitettu sisältyneen erilaisia ajatusrakennelmia, jotka ovat mahdollistaneet toisten kansojen ja luonnon alistamisen ja joiden on tulkittu pohjustaneen modernin syntyä. Näistä esim. kristinuskoon sisältyvä ajatus ”toiseudesta”, joka Zvetan Todorovin mukaan mahdollisti Amerikan valloituksen. Todorov 1984; Haila 2003a; tosin modernin itujen jäljittämiseen kaukaa menneisyydestä sisältyy myös anakronismin vaara. Viikari 1995.

25 Latour 1993, 32.

26 Tästä keskenään hyvin erilaisia näkökulmia edustavat esim. Lash 2001; Ellul 1964; Latour 1992; Mumford 1963; 1949.

27 Horkheimer – Adorno 1991; Hautamäki 1996, 18; Koivisto et al 1995.

mukaan modernilla projektilla ei ole ollut tähän kysymykseen todellista vastausta.²⁸ Yksi syy tähän on ehkä löydettävissä modernin itseriittoisuudesta.

Moderni on suuntautunut voimakkaasti tulevaisuuteen ja haluaa irrottautua traditioista ja uskonnosta. Leimaavaa sille on ajatus, että elämme aivan erilaista ja aintu-laatuista aikaa, jolle ei löydy vertailukohtaa menneisyydestä.²⁹ Siksi aikamme tieteellis-teknisten keksintöjen kehittäminen ja käyttöä eivät ohjaa traditioista, uskonnosta tai välttämättä edes ”luonnosta” peräisin olevat arvopremissit. Luonto, jonka siis käsitämme olevan ihmisen hallittavissa ja joka feministisen tulkinnan mukaan on ”miesihmisen luoma sosiaalinen konstruktio”, kuten filosofi Donna Haraway asian ironisesti ilmaisee, ei välttämättä anna meille ohjeita meille ymmärrettävällä tavalla.³⁰ Luontoa moraalilähteenä hyljeksivä ja menneisyydestä irrottautunut moderni joutuu etsimään suuntaa-antavia mittapuita itsestään.³¹ Manuel Castells katsookin, että nyt lähestymme aikakautta, jossa kulttuuri irtautuu luontosuhteesta ja alkaa peilautua enemmänkin sitä edeltämiseen teknologian kulttuurikauteen. ”Luonto” syrjäytyy tekniikan rasittaman siinä määrin, että se joudutaan pitämään hengissä erityisin suojelutoimin. Castells näkee, että ympäristöliikkeet itse asiassa keinotekoisesti (re)konstruoivat luonnon vastaamaan kulttuurisesti määriteltyä ideaalia luonnosta.³² Modernia äänimaisemaa koskien tällaisina ”luonnon” suojelutoimina voidaan nähdä esimerkiksi 2000-luvun taitteessa suunnitteilla olleet hiljaisten alueiden kartoitus- ja suojelutoimet. Näin ollen nekin ovat osa sitä prosessia³³, joka saattaa äänimaiseman inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin. Tilanteessa, jossa moderni joutuu etsimään suuntaa itsestään esimerkiksi traditioiden sijaan, toimintaamme ja päätöksentekoamme ohjaavat mittapuut määrittyvät pitkälti erilaisten asiantuntijuuksien ja luonnontieteelliseen tietoon perustuvan tiedon kautta. Myös poliittiset päätökset, jotka koskevat keinoja, joilla haluamme todellisuutta muunnella, perustuvat paljolti samaan asiantuntijoiden tuottamaan tietoon.³⁴

Tähän modernin itseriittoisuuteen sisältyy myös sen heikkous. Koska välineellisyys eli ennalta määrätty ”kaava”, jota soveltaen tietoa hankitaan, määrittelee tiedon jonka miellämme tarpeelliseksi päätöksenteossa, jää tieteellisen tiedon ja järjen ulkopuolella oleva tavoittamattomiin. Moderni on kyvytön tavoittamaan ”olevaista” – kuten Adorno ja Horkheimer kirjoittavat – ja ihminen vieraantuu luonnosta eli myös itsestään kun ”käsite korvataan kaavalla, syy säännöllä ja todennäköisyydellä.”³⁵ Tiellä kohti uudenaikaista tiedettä ihmiset lakkaavat kysymästä mieltä, kun tiede ja järki vaikenevat päämäärää koskevien kysymysten edessä. Seurauksena on eräänlainen arvotyhjiö.³⁶

28 von Wright 1999; Ellul 1964; Horkheimer – Adorno 1991; L. Winner Ylioppilaslehdessä, Ylioppilas 8/2001, 10.

29 Koselleck 1984, 300–348; Kotkavirta – Sironen 1989.

30 Rojola 2000; Haraway 1992; Giddens 1996, 205–206.

31 Habermas 1994.

32 Castells 1996, 477.

33 En käytä käsitettä prosessi merkityksessä, että sillä olisi automaattisesti jokin looginen päätepiste. Katson sen olevan pikemminkin satunnaisten ja keskenään ristiriitaisten kehityskulkujen summa.

34 Beck 1990; 1992; Heiskala 1996.

35 Horkheimer – Adorno 1991, 83.

36 Horkheimer – Adorno 1991; von Wright 1999; Habermas 1994.

Vaikka tällä kritiikillä on vankat perusteet, ei modernin perintö kuitenkaan ole aivan näin yksiselitteinen. Esimerkiksi modernissa kehittymään päässyt yksilöllisyys sisältää potentiaalia tavoitella ihmisen hyvinvoinnin kannalta mielekkäitä päämääriä, jotka tähtäävät kärsimyksen poistamiseen ja luonnon tunnustamiseen muuksikin kuin vain tuotannon resurssiksi.³⁷ Traditioista vapautunut yhteiskunta antaa myös yksilölle aikaisempaa enemmän yksilöllistä liikkumavaraa. Näiden teknis-tieteellisestä välineellisyydestä irrottautuneiden päämäärien toteutuminen ja uusien merkityssisältöjen nouseminen pinnalle modernin rationaalisuuden sijaan on kuitenkin jatkuvasti vaikeuksissa. Modernin perinne ja rakenteissa vaikuttavat eriaisteiset valtakäytännöt painavat vaihtoehtoisia toiminta- ja ajatustapoja pinnan alle. Ympäristöliikkeiden esittämien vaihtoehtoisten ”vihreiden” toimintamallien saama vastakaiku on yksi esimerkki siitä, miten jäykästi moderni yhteiskunta lopulta reagoi siihen kohdistettuun kritiikkiin.³⁸

Sen sijaan, että moderni projekti olisi kohtaamansa kritiikin perusteella ryhtynyt toden teolla korjaamaan rakenteitaan, se onkin alkanut tuottaa uusia utopioita kiihtyvällä vauhdilla.³⁹ Mitkään näistä utopioista, joista mainittakoon niin kutsuttu ekologinen modernisaatio, informaatioyhteiskunta tai geenimanipulointi, eivät ole ainakaan kriittisimpien arvioiden mukaan saaneet aikaan odotettua suunnanmuutosta tai valonpilkahdusta pimentyneeseen odotushorisonttiimme. Informaatioyhteiskuntaa koskevista toteutumattomista odotuksista mainittakoon eri tahoilla esille tuotu usko liikenteen ja sen tuottamien haittojen vähentyminen informaatioyhteiskunnan myötä yleistyvän etätyön myötä. Työmatkat kuitenkin pidentyivät koko 1990-luvun.⁴⁰ Filosofi Jürgen Habermasin sanoin meitä vaivaakin ”uusi yleiskatsauksettomuus”.⁴¹ Tosin optimistisempien arvioiden mukaan ekologinen modernisaatio olisi saanut aikaan yhteiskunnassamme ympäristöystävällisemmän käänteän,⁴² ja siten se olisi todiste yhteiskunnan kyvystä vastata sitä kohdanneisiin muutospaineesiin. Meluongelman kohdalla mitään merkittävää parannusta ei kuitenkaan ole tapahtunut, kuten edellä olen pyrkinyt osoittamaan.

Välineellisyyden ohjaama tekniikka on osoittautunut enemmän tai vähemmän siksi modernin projektin kompastuskiveksi, joka on sananmukaisesti pudottanut yhteiskuntamme öljynväriseen rapakkoon. Vaikka moderni sai aikaan monia uudistuksia ja parannuksia, siinä ei ainakaan globaalisti ajateltuna ole toteutunut se valistuksen hellimä visio edistyksellisestä ja tasa-arvoisesta yhteiskunnasta, joka järjen ja tieteen avulla olisi pitänyt saavuttaa. Sen sijaan luonnon määräytyminen hintatermein pelkäksi tuotantoresurssiksi johti sivilisaatiomalliin, jota voimme kutsua vaikka riskiyhteiskunnaksi. Luomamme järjestelmä on teknisesti niin kehittynyt, että sen avulla voimme muuttaa ”luontoa” (eli myös ihmistä itseään) omien tarkoituseriemme mukaiseksi. Tätä tarkoitetaan puhuttaessa luonnon lopusta ja tähän

37 Esim. Taylor 1989; Siltala 1996; Sulkunen 2002, 20; vrt. Hailan kuvaus Thoreaun ”villistä”, jonka avulla voidaan etsiä modernin normatiivisia luokituksia kaihtavia uutuuden mahdollisuuksia inhimillisen olemuksen historiallisesti muotoutuneesta asemasta käsin. Haila 2003a; Conolly 2003.

38 Esim. Massa 1994; 1998.

39 Vrt. Rahkonen 1996.

40 HS 12.2.2001 ”Työmatkana Seinäjoki–Helsinki–Seinäjoki”, Riitta Vainio.

41 Habermas 1994.

42 Esim. Kortelainen 2000; Konttinen – Litmanen 1996.

myös keinotekoinen yhteiskunta viittaa.⁴³ Samalla olemme luoneet niin arvaamattoman teknisen sivilisaationmallin, että useimmat inhimillisen muuntelun seuraukset ja vaikutukset jäävät meiltä pimentoon tai ilmenevät kohtalokkaalla tavalla vasta myöhemmin. Tämän seurauksena monet maapallomme ekosysteemit ovat muuttumassa sellaisiksi, että niissä ei enää voi elää, tai sellaisiksi, että elämä nykyisillä kriteereillämme ei ole ihmisarvoista.⁴⁴

KEINOTEKOINEN ÄÄNIMAISEMA – ILLUUSIO HALLINNASTA JA RISKIRAJOJEN SOPIMUKSENVARAISUUS

Miten tämä kaikki liittyy keinotekoisien äänimaiseman käsitteeseen? Äänimaisema ja siihen liittyvät odotukset, arvostukset ja käsitteet eivät tietenkään ole irrallaan modernin yhteiskuntamme perustavaa laatua olevista ajatusrakennelmista ja toimintamalleista. Käsitteeseen sisältyy itsessään monia modernin lähtöajatuksista. Näihin lukeutuu ajatus todellisuuden muokkaamisesta teknologian avulla, jossa tieteellisellä tiedolla on merkittävä sija.⁴⁵ Myös ajatus luonnon ja kulttuurin vastakkainasettelusta on läsnä: jotta voisimme puhua keinotekoisesta, meidän täytyy kyetä myös ajattelemaan, että on olemassa jotain luonnollista. Seuraavaksi pyrimme muutamien esimerkein osoittamaan, että tähän dikotomiaan perustuva ajatusrakennelma on löydettävissä äänimaisemaa koskevasta historiallisesta aineistosta – se ei siis ole minun tutkijana aineiston päälle liimaama ajatus. Samalla pyrimme erilaisin esimerkein selventämään keinotekoinen äänimaisema -käsitettä eli selventämään sitä, millä perusteella voin väittää, että äänimaisema olisi tulossa yhä suuremmissa määrin inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin. Osa esimerkeistä koskee äänimaisemia yleensä, millä haluan korostaa käsitteen yksittäistapausta laajempaa sovellettavuutta. Pääasiallisesti perustan kuitenkin väitteeni Helsingin äänimaiseman muuttumista ja meluongelmaa koskevaan aineistoon.

ÄÄNIMAISEMAAN VAIKUTTANEET PÄÄTÖKSET

Aloitän hiljaisuudesta. Ajatellaan Pohjois-Suomen erämaata, jonka äänimaisema on Virpi Poutasen mukaan pääosin hiljainen tai luonnonhiljainen. Äänimaisemaa hallitsevat luonnon omat äänet, kuten tuulen, veden ja eläinten aiheuttamat äänet. Satunnaisesti luonnon äänimaisemaa rikkovat ihmisen aiheuttamat äänet: sukset suhisevat, moottorikelkka möyryää tai pienlentokone pörisee.⁴⁶ Tietyn alueen ääni-

43 McKibben 1989.

44 Heiskala 1996; Beck 1990; 1992.

45 Tieteellisen tiedon ja teknologian erillisyydestä ja toisaalta yhteenkietoutuneisuudesta esim. Niiniluoto 2000, 27–29; Herbert Marcuse on kiinnittänyt huomiota siihen, kuinka uusi tieteellinen järkikin oli itsessään, juuri abstraktiuttaan ja puhtauttaan, operationalistinen koska se kehittyi instrumentalistisen käsityspiirin, yhteiskunnallisen todellisuuden ohjaamana ja alaisena. Marcuselle tieteellinen järki on sisäisen instrumentaalisen luonteensa vuoksi teknologiaa *a priori*. Marcuse 1969, esim. 168–169.

46 Poutanen 2003.

maisema voi kuitenkin muuttua kertaheitolla, jos sen läpi vedetään esimerkiksi uusi tie tai moottorikelkkareitti vaikka turistien tarpeisiin.⁴⁷ Äänimaisema voi muuttua radikaalisti myös silloin, jos jokin vesialue päätetäänkin muuttaa luonnonsuojelu-alueeksi, jossa moottoriajoneuvoilla ajo on kielletty. Alueellisilla vesiliikenne-rajoi- tuksilla, joita maassamme on annettu eri puolella ainakin 1980-luvulta lähtien, on sama vaikutus. Näin ollen virkamiespäätökset, poliittiset päätökset, tietyn elinkei- nonharjoittajan tai esimerkiksi yksittäisen maanomistajan tekemä päätös, saattaa lähtökohtaisesti määrittää paikallista äänimaisemaa.

Havainnollinen esimerkki pyrkimyksestämme ja kyvystämme suunnitella, hal- lita ja muunnella äänimaisemaa on myös hiljaisten alueiden suojelu. Hiljaisuus on jotain, joka koetaan meluisan, inhimillisen maailmamme vastakohtana ja joka ha- lutaan säilyttää melun muodossa kaikkialle tunkeutuvan (teknologisen) kulttuu- rin ulkopuolella. Suomessa sitä on herätty suojelemaan, tai vähintään vaalimaan, vuosituhat- vana vaihteessa, kuten edellä on käynyt ilmi. Luonnonsuojelussa – tässä tapauksessa luonnonhiljaisuuden suojelussa – ”luonto puhuu- kin kulttuuria rajoit- tavien pykälien välityksellä”, kuten äänimaisematutkija Noora Vikman asian ilmai- see.⁴⁸ Kaikki nämä hiljaisuuden ja melun väliseen dialogiin liittyvät määritelmät, teot ja alkuasetelmat kumpuavat modernin läpäisevästä luonnon ja kulttuurin vas- takkainasettelusta. Samalla ne kertovat myös siitä, että luonto käsitetään ainakin käytännön tasolla sosiaalisena konstruktiona: miten me voimme saada tietoa luon- nosta ja miten sen määrittelemme, on kaikki kulttuurimme tuotosta. Hiljaisuuskin, tuo äänimaiseman ”luontoa” edustava puoli vastakkaisena kulttuuria edustavalle melulle, on määritelty neliportaiseksi: erilaisia hiljaisia alueita ovat luonnonrauha- alueet, maaseutumaiset hiljaiset alueet, kaupunkimaiset hiljaiset alueet ja erikois- kohteet (alueen äänimaisemalla on kulttuurinen erityismerkitys).⁴⁹ Kiinnostavaa on, että hiljaisuuden hierarkisointi voidaan esittää myös numeroin: luonnonrauha- alueilla keskimääräisen melutason tulisi olla alle 30–35 desibeliä, maaseutumaisilla hiljaisilla alueilla äänitason tulisi pysytellä 35–40 desibelissä, kaupunkimaisilla hil- jaisilla alueilla 40–45 desibelissä ja erityisalueilla melutason ei tulisi olla yleensä yli 45 dB.⁵⁰ Nämä luokittelut heijastavat haluamme ja uskoamme siihen, että voimme hallita, muunnella ja suunnitella melun ja hiljaisuuden välistä dialogia. Hiljaisuus- kin voidaan ”säilöä” huolellisella kaavoituksella, kunhan ensin olemme määritel- leet sen. Tästä ajatuksesta kumpuaa myös keinotekoisen äänimaiseman mielekkyys modernia äänimaisemaa kuvaavana käsitteenä: äänimaisemallinen todellisuus on suunniteltavissa ja muunneltavissa inhimillisin toimin.

Vastaavia esimerkkejä voidaan löytää myös urbaanista äänimaisemasta. Ur- baanit esimerkit eroavat edellisistä esimerkeistä siten, että yksittäisen päätöksen seuraukset äänimaisemaan eivät välttämättä ole niin dramaattisia. Urbaani ääni- maisema on jo ennestään ollut pikemminkin *lo-fi* - kuin *hi-fi* -tyyppin äänimaisema.

47 Vrt. Poutanen 2003; HS 5.2.2000 ”Käsivarren tietöntä rauhaa varjeltava”, Seppo Lahti – Matti Eronen – Antero Järvinen; Schaferin mukaan yksi tämän vuosisadan äänimaiseman suurimmista muutoksista tapahtui kun moottorikelkat alkoivat tuhota Pohjoisen hiljaista talvea. Järviluoma 1991, 67.

48 Vikman 2003, 21.

49 Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa 2004, 20.

50 Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa 2004, 20–21.

Kysymys on pikemminkin aste-eroista, vaikka paikallisella tasolla tai tietyn yksilön kohdalla äänimaisemaan liittyvän päätöksen seuraukset voivat olla tuntuvia. Joissakin tapauksissa niiden vaikutukset saattavat ulottua jopa vuosikymmenien päähän. Tällainen esimerkki on edellä mainitsemani Helsingissä 1970-luvulla tehty johdinautoja koskeva lopettamispäätös. Johdinautojen korvaamisen dieselkäyttöisillä linja-autoilla todettiin vaikuttaneen oleellisesti yksittäisten katujen äänimaisemaan, varsinkin kun johdinautoja käytettiin liikenteen raskaasti kuormittamilla kaduilla.⁵¹ Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esityksessä vuodelta 1985 painotettiin, että kaupungin ei tulisi tehdä lainkaan ympäristöön negatiivisesti vaikuttavia päätöksiä, oli kyse kuinka pienimuotoisista ja paikallisista muutoksista hyvänsä.⁵² Johdinautoja koskevan lakkauttamispäätöksen vaikutukset ulottuvat nykypäivänkin äänimaisemaan: johdinautoliikenteen lopettaminen ja linjan purkaminen teki ympäristöystävälliseksi todetun liikennemuodon myöhemmän käyttöönoton hankalaksi korkeiden alkukustannusten vuoksi. Liikennemuodon lakkautus onkin esimerkki siitä, kuinka teknologioihin liittyvät päätökset eivät ole vaikutuksiltaan vain hetkellisiä, vaan niiden vaikutukset saattavat ulottua laajalle yhteiskuntaan ja koskettaa kaikkia sen jäseniä, myös tulevia sukupolvia. Siksi Langdon Winnerin mukaan eri teknologioiden välillä tehtäviin valintoihin, niiden yksityiskohtiin ja soveltamistapoihin tulisikin kiinnittää yhtä paljon huomiota kuin lainsäädäntöön tai muihin poliittisiin päätöksiin.⁵³

Johdinautoesimerkin kaltaisia esimerkkejä äänimaisemaan vaikuttavista päätöksistä on löydettävissä lukuisia: kaupunki- ja liikennesuunnittelulla muunnellaan ja suunnitellaan urbaaneja äänimaisemia jatkuvasti. Kaupunkisuunnittelussa jo pidemmän aikaa periaatteena ollut tapa keskittää melua tuottavat toiminnot samoille alueille (teollisuuslaitosten ja liikerakennusten keskittäminen teiden melualueille) ja asuin- ja virkistysalueiden säilyttäminen erillään melua tuottavista toiminnoista ovat myös esimerkkejä äänimaiseman muuntelusta.⁵⁴ Äänimaiseman suunnittelua on myös liikenteen keskittäminen pääväylille. Tähän kaupunkien liikennesuunnittelulla on tarkoituksellisesti pyritty muun muassa siksi, että muut alueet säästyisivät vilkkaan ja raskaan liikenteen haittavaikutuksilta.⁵⁵ Toki tämän periaatteen takana on muitakin, muun muassa liikenteen sujuvuuteen liittyviä kysymyksiä. Väitän kuitenkin, että ympäristö- ja melukysymyksen politisoiduttua äänimaiseman ”suunnittelusta” (suunnittelua oman tulkintani mukaan) on tullut johdonmukaisempaa, ainakin aikeiden tasolla. Helsingin kaupungin eri viranomaisten julkaisemat raportit ja selvitykset, joita alkoi ilmestyä nimenomaan melukysymyksen politisoiduttua ja meluntorjunnan siirryttyä julkisen sektorin toimivallan alle, alkoivat olla täynnä aikeita säädellä liikennettä ja sitä kautta sen tuottamaa melua eri tavoin.

Tästä esimerkkinä on Helsingissä heti ensimmäisenä melukysymystä käsitelleen toimikunnan eli ilma- ja melutoimikunnan osamietintö I: melu (toimikunta perustettiin vuonna 1969), jossa melun vähentämiseen tähtävinä toimina esitettiin

51 Santaharju 1977, 18, HKLA.

52 Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esitys 26.11.1985, Ca:2–4/1985, HKYKA.

53 Winner 1985, 30–31.

54 Vrt. Lahti 2003.

55 Esim. Hartikainen et al 1987, 28.

muun muassa luonnollisten ja rakennettujen esteiden jättämistä teiden ja rakennusten väliin sekä ajonopeuksien vähentämistä. Tämän jälkeen eri selvityksissä ja toimenpide-ehdotuksissa esitettiin vuosikymmenestä toiseen toistuvasti ajatuksia siitä, että asemakaavan avulla liikenteen meluhaittoja voidaan lieventää muun muassa sopivin sijoitteluratkaisuilla, suojavyöhykkein, kaavamääräyksin ja kaavoittamalla teollisuus-, toimisto- ja pysäköintitilat melusteiksi kortteleiden väyläpuoleisille alueille. Tilannetta pyrittiin edelleen säätelemään myös keskittämällä raskas liikenne vain tietyille kaduille, vähentämällä ajonopeuksia ja pyrkimällä säilyttämään vähäliikenteisempien asuinalueiden tilanne ennallaan. Näihin toimiin lukeutuvat myös liikenteen rajoittaminen tietyillä kaduilla tai kaupunginosissa. Toisinaan eri toimenpide-ehdotuksissa tuotiin esille myös liikennettä vähentävän yhdyskuntarakenteen toteuttaminen, sujuvan joukkoliikenteen järjestäminen ja palvelujen saavutettavuuden turvaaminen kevyttä joukkoliikennettä käyttäen.⁵⁶

Äänimaisemaan vaikuttaviin päätöksiin kuuluvat myös Helsingin kaupungin liikennelaitoksen kalustohankintojen ylimpiä desibelitasoja koskevat periaatepäätökset, jotka astuivat voimaan vuonna 1980. Nämä eivät ole tosin aina toteutuneet.⁵⁷ Kiistatta paikallisesti äänimaisemaan on vaikuttanut myös melusteiden rakentaminen, joita varten varoja budjetoitiin kaupungin talousarvioon erillisenä menoeränä vuodesta 1982 lähtien. Edellistä laajemmassa mittakaavassa äänimaisemaa ovat muokanneet lentoreittejä ja esimerkiksi Malmin lentokentän lentoliikenteen rajoittamista koskevat päätökset. Helsinki-Vantaan lentokentän lentoreittejä muutettiin 1990-luvun lopulla siten, että lentoliikenne keskittyi aikaisempaa suppeammalle alueelle. Tällä tavoin lentomelun piirissä asuvien asukkaiden määrä saatiin vähenemään.⁵⁸ Niiden asukkaiden parissa, joiden asuinalueille lentoreittien muuttaminen toi entistä massiivisemmän melukuormituksen, reittien muuttaminen herätti voimakasta vastustusta.⁵⁹ Malmin lentokentän tuottamaa häiriötä on myöskin pyritty säätelemään muun muassa lentoliikennettä koskevin rajoituksin, joilla haluttiin kieltää kentältä öisin tapahtuva lentoliikenne. Tätä ehdotettiin jo vuonna 1978 julkaistussa raportissa.

Yhtälailla äänimaisemia muunnellaan vaikkapa melua koskevan ilmoitusmenettelyn avulla, joka astui voimaan vuonna 1988 meluntorjuntalain myötä. Lupamenettelyssä ideana oli se, että jos rakentamisesta, korjaustyöstä tai esimerkiksi moottoriurheilukilpailusta tai huvitilaisuudesta aiheutui melua, jonka saattoi olettaa erityisen häiritsevää lähistöllä asuville ja työskenteleville, melun aiheuttajan tuli tehdä tästä ilmoitus kunnan ympäristönsuojelulautakunnalle. Tällöin ilmoituksen saanut ympäristöviranomaisen saattoi tarvittaessa antaa melun torjumiseksi kohtuullisiksi katsottavia määräyksiä, joita melun aiheuttajan oli noudatettava. Nämä määräykset voivat koskea esimerkiksi kellonaikoja, jolloin työmaalla saa suorittaa räjäytyksiä. Myös polttomoottorilla toimivien laitteiden, kuten ruohonleikkurin enimmäismelutasoja säätelevät kansainväliset standardit muokkaavat äänimais-

56 Esim. Malkki 2000, 7; Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1993, 32; myös Miettinen 1972, 2.

57 Esim. Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998, seurantaraportti 1998, 94–95.

58 Ks. esim. Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2001, 32.

59 Tähän liittyy keskustelua olen käsitellyt pro gradu -työssäni, Jokinen 2001, 70–73.



Vilkaasti liikennöidyn Turunväylän vaikutus lähiympäristön äänimaisemaan desibelitasojen kautta tarkasteltuna. Harmaan eri sävyt kuvaavat meluvyöhykkeitä. Huomaa meluvallin vaikutus. Tietokonemallinnus on vuodelta 2003. Kuva: Tiehallinto, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

maa pienessä mittakaavassa. Tämä äänimaiseman muunteluksi tulkitsemäni toiminta alkoi vuonna 1970, jolloin kunnalliseen asetuskokoelmaan kirjattiin Liikenneministeriön päätökset, jotka koskivat polttomoottoreilla käyvien ajoneuvojen suurimpien sallittujen äänenvoimakkuuksien maksimiarvoja. Jopa pieni pätkä vähämeluista asfalttia vaikuttaa lähialueen äänimaisemaan melua vähentävästi. Tie-liikelaitoksen kotisivuilla mainitaan hiljaisella HILTTI-päällysteellä päällystetyillä koeteillä tehtyjen ohjemittausten perusteella, että ”7,5 metrin etäisyydeltä tien keskiviivasta mitattuna HILTTI-päällyste vaimentaa melua tavalliseen päällysteeseen verrattuna 3–8 desibeliä.” Eron todetaan olevan merkittävä, sillä 10 desibelin lisäys äänen tasossa aistitaan melun kaksinkertaistumisena.⁶⁰

Laaja-alaisemmista vaikutuksista äänimaisemaan on kyse silloin, kun päätetään suositaanko esimerkiksi verohelpotuksin sähköautoja polttomoottorikäyttöisten sijaan tai rinnalla⁶¹ ja rakennetaanko kaupunkiin metro vai perustuvatko kaupunkirakenne ja liikenneratkaisut pääosin yksityisautoiluun. Kuten Claus Offe on huo-

60 http://www.tieliikennelaitos.fi/palvelut/rakentamispalvelut/hiljainen_paallyste.asp (luettu 30.3.2005).

61 Sähköauton ”häviöstä” polttomoottorikäyttöiselle Kirsch 2000, ympäristövaikutukset esim. 234.

mauttanut, julkinen sektori on merkittävä kuluttaja⁶², ja siksi esimerkiksi kaupungin liikennejärjestelmiä koskevilla päätöksillä on suuri merkitys paitsi elinympäristöön, myös tuotantosektorin toimintaan ja lopulta siihen, millaista teknologiaa markkinoille tarjotaan. Yhdysvalloissa, joissa yksityisautoilusta muodostui 1950-luvulta lähtien yleisin liikennemuoto⁶³, maan kaupungit rakennettiin hajakenteisiksi autokaupungeiksi, joita kutsutaan nimellä *suburban sprawl*.⁶⁴ Rikkonaisessa ja liikenneväylien pirstomassa kaupungissa ihmisiltä katosivat paitsi ”luontopaikat, kuten metsät, mutta myös luontevat kohtaamispaikat ja ihmisille tuli entistä suurempi tarve hakeutua tylsiltä asuma-alueilta aktiviteettien perässä muualle. Tämä liikkuminen taas häiritsi muiden alueiden asukkaiden rauhaa.⁶⁵ Autoja markkinoitiinkin vapauden symboleina, jolla saattoi matkata kätevästi pois kaupungin ahtaudesta, ankeudesta ja saasteista eväretkelle terveelliseen maalaisilmaan ja kauniiden maisemien äärelle.⁶⁶

Myös Helsingissä 1960-luvulla tehdyt liikennepoliittiset päätökset, joilla kaupungin tieverkkoa laajentamalla helpotettiin yksityisautoilua, vaikuttivat ratkaisevasti äänmaiseman muuttumiseen yhä meluisammaksi. Tuolloin tehtyjen päätösten vaikutus ulottuu nykypäiväänkin. Muita äänimaisemaan laajamittaisesti vaikuttavia päätöksiä voivat olla päätökset siitä, suositaanko lentoliikennettä maksamalla lentoyhtiöille valtiollista tukea, tehdäänkö kaupunkien ydinkeskustoista autottomia, onnistutaanko hiljaisiksi luokiteltuja alueita säilyttämään sellaisina jatkossakin ja sallitaanko maassamme lähtökohtaisesti yhä uusien sivutuotteenaan melua tuottavien laitteiden maahantuonti ja vapaa käyttö. Näistä mainittakoon vesiskootteri, moottorikelkka, lehtipuhallin, mönkijä ja niin edelleen. Näiden laitteiden vaikutukseen äänimaisemaan kiinnitti huomiota 1990-luvun lopulla erityisesti Suomen Luonnonsuojeluliitto, joka tulkintani mukaan pyrki politisoimaan kysymyksen niin sanotun vapaa-ajan melun lisääntymisestä ja toi keskusteluun ajatuksen hiljaisuudesta kansalaisyhteisyytenä.⁶⁷ Maassamme ryhdyttiinkin jossain määrin säätelemään näiden laitteiden käyttöä muun muassa luomalla koko maan kattava moottorikelkkareitistö ja luomalla vesiskoottereita koskeva lupamenettely, jonka avulla vesiskoottereille saattoi anoa alueellisia käyttökieltoja. Kriittisten näkemysten mukaan nämä toimet ovat kuitenkin riittämättömiä vapaa-ajan laitteiden tuotaman melun suitsemiseksi. Marius de Geus katsookin, että mikäli todella haluaisimme siirtyä niin kutsuttuun kestäväan kehityksen yhteiskuntaan, lainsäätäjien ja hallintoviranomaisten tulisi entistä voimakkaammin suosia vähän luonnonvaroja ja energiaa kuluttavien kulutustavaroiden käyttöä ja rajoittaa tai jopa kieltää paljon kuluttavien ja luontoa kuormittavien (ylellisyys)tavaroiden käyttö. Tällaisina ”turhina” kulutustavaroina de Geus mainitsee muun muassa kaupunkimaastoautot, moottorikelkat ja vesiskootterit, joita joko käytetään vain erikoistilanteissa silloin tällöin, tai kuten kaupunkimaastoauton kohdalla, niiden erikoisominaisuuksia ei koskaan edes tarvita.⁶⁸

62 Offe 1984, 19.

63 Wolf 1996, 73–81.

64 Rome 2001; Jacobs 2000 (1961).

65 Jacobs 2000 (1961), esim. 371; myös Wolf 1996, esim. 206.

66 Wolf 1996, 193–196; Toiskallio 1999, 26.

67 Ks. esim. ”Oikeus hiljaisuuteen”, SLL:n tiedote 8.10.2001.

68 de Geus 2003.

Teknologinen kehitys on mahdollistanut sen, että edes maapallomme syrjäisimmät ja vaikeapääsyisimmät kolkat eivät ole teknologisten äänen ulottumattomissa. Esimerkki vaikutuksiltaan erittäin laajalle alueelle ulottuvasta teknologiasta, jonka käytöstä syntyvä ääni määrittää lähtökohtaisesti syvimpienkin valtamerien vedenalaista äänimaisemaa, on Yhdysvaltojen sotilaallisiin puolustustarkoituksiin kehittämä vedenalainen *Low-Frequency Active* -kaikuluotainjärjestelmä (LFA). Järjestelmän toiminta perustuu erittäin voimakkaiden ääniaaltojen lähettämiseen. Kaikuluotaimen avulla on mahdollista kattaa 80 % valtamerien pinta-alasta. LFA-järjestelmä onkin paraatiesimerkki siitä, millaisiin mittakaavoihin äänimaisemallisen todellisuuden muuntelukapasiteettiimme on yltänyt.⁶⁹ Muun muassa ympäristöaktivistien ja meribiologien painostuksesta kiistelty kaikuluotausjärjestelmä päätettiin ainakin väliaikaisesti poistaa käytöstä vuonna 2002. LFA:n osoitettiin vaikuttavan haitallisesti kalojen ja muiden merieläinten käyttäytymiseen ja sen epäiltiin aiheuttavan valaiden kuolemia.⁷⁰

Edellä olen historiallisin esimerkein pyrkinyt osoittamaan, kuinka mitä moninaisimmat päätökset ja inhimilliset toimet ovat vaikuttaneet äänimaisemaan sekä paikallisesti että laajemmin, osa jopa useiden sukupolvien päähän. Kuten todettu, Helsinkiä koskien erityisen merkittäviä ratkaisuja ovat olleet liikennepoliittiset päätökset ja niiden seurauksena liikenteen tuottama äänimassa on määrittänyt jo vuosikymmenien ajan kaupungin äänimaisemaa. Äänimaiseman muuntelussa ja suunnittelussa keskeiselle sijalle ovatkin nousseet meluongelmaan liittyvät toimet, ja siksi kysymys keinotekoisesta äänimaisemasta modernin äänimaiseman kuvaajana liittyy läheisesti meluongelmaan ja sen säätelyyn modernissa yhteiskunnassa.

Katson, että melua koskevan lainsäädännön kehittyminen ja laajentuminen koskemaan yhä laaja-alaisemmin ja yksityiskohtaisemmin kaikenlaista melun tuottamiseen, sen torjuntaan ja lopulta hiljaisuuden vaalimiseen liittyvää toimintaa ja päätöksentekoa, on nähtävissä kaikkein selvimpänä ja mielestäni todistusvoimaisimpana esimerkkinä sen puolesta, että äänimaisema on siirtymässä yhä enenevässä määrin inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin. Keskeistä siirtymässämme kohti keinotekoista äänimaisemaa on myös kysymyksen politisoituminen, koska juuri sen seurauksena meluun liittyvät kysymykset ja meluntorjunta siirtyivät julkisen sektorin piiriin. Ja juuri melukysymyksen politisoitumisen tiimoilta äänimaiseman suunnitteluun ja muunteluun liittyvissä keskusteluissa kuuluviin nousivat myös yksittäisten kansalaisten ja kansalaisjärjestöjen äänet.

Vaikka meluntorjuntaan tähtäävät toimet käynnistyivät Helsingissä hitaasti, ne ovat olleet toisinaan tehottomia ja keskenään ristiriitaisia, on kysymyksen institutionalisoituminen merkinnyt, että byrokraattikoneisto ryhtyi puimaan asiaan liittyviä kysymyksiä. Ja kerran käynnistyttyään se on toiminut jatkuvasti ja samalla laajentanut toimialaansa ja volyymiaan. Katson myös, että erilaisissa viranomaisraporteissa ja selvityksissä ilmaistut toimet, joista osa on toteutunutkin, ovat todisteena uskostamme inhimillisiin toimin muokata äänimaisemaa. Sama usko tai

69 Low-Frequency Active.

70 Navy ordered to shut off sonar; HS 22.9.2001 ”Naton uusi puolustusjärjestelmä uhkaa valtamerien eläimiä”, Veli-Risto Cajander.

ainakin toive viranomaisten kyvystä vaikuttaa melutilanteeseen ja sitä kautta äänimaisemaan ilmeni myös yleisönosastokirjoituksissa etenkin ympäristökysymyksen politisoitumisen jälkeen 1960-luvun lopulta lähtien, jolloin vastuun ympäristöstä koettiin kuuluvan julkisen sektorin toimivallan alle.⁷¹ Tällä en suinkaan halua väittää, etteivätkö yksittäisten ihmisten toimet olisi muokanneet äänimaisemaa. Tämän puolesta puhuvat esimerkiksi yleisönosastokirjoitukset toistuvasti. Niistä löytyy kirjoituksia koskien vaikka sitä, kuinka yksi ”lättähattumotoristi” tai pieni nuorisoujoukko on kyennyt herättämään ja valvottamaan koko korttelia.

Kysymyksen politisoitumisen ja meluntorjunnan institutionalisoitumisen ohella äänimaiseman muuttumisessa keinotekoiseksi keskeisessä roolissa on teknologia, sen määrällinen kasvu ja käyttö yhä laajemmalla alueella, myös siellä, missä sitä ei ehkä viisikymmentä vuotta sitten vielä käytetty. Aina on tietysti ollut yhteiskuntia, joissa on eriateisen tekniikan käytön seurauksena syntynyt ääniä ja meluakin. Näyttää kuitenkin siltä, että moderneissa yhteiskunnissa teknisten laitteiden käytön sivutuotteena syntyvät äänet ovat saavuttaneet mittakaavan, keston ja maantieteellisen ulottuvuuden tavalla, joka ennen ei ole ollut mahdollinen.⁷² Tässä tilanteessa, kuten Risto Heiskala kirjoittaa: ”Tehtävissä olevan rajat riippuvat teknologisesta kehityksestä ja poliittisesta päätöksenteosta. Se ulkoinen todellisuus, joka ei ole inhimillisen muuntelun ulottuvilla, siirtyy kokemuksellisesti marginaaliin.”⁷³ Onko siis käymässä niin, että ihmisen vaikutuksen ulottumattomissa oleva luonnonhiljainen äänimaisema on siirtymässä marginaaliin.

RISKIRAJAT JA SYMBOLINEN VÄKIVALTA

Se, että voimme yhä useammin suunnitella ja muunnella äänimaisemaa tarpeidemme ja halujemme mukaan ja siten käsittää sen keinotekoiseksi vastakohtana suunnittelemattomalle ja toimiemme ulottumattomiin jäävälle ”luonnolliselle” äänimaisemalle, ei tietenkään ole vailla ristiriitaisuuksia ja ongelmia. Yksi keskeinen ristiriitoja aiheuttava kysymys on, millä tavoin äänimaisemaa tulisi muokata ja suunnitella. Millainen sen tulisi olla? Seuraavassa hahmottelen lyhyesti edellisissä luvuissa esittelemiäni Helsingissä 1950-lvulta nykypäivään käytyjen melukeskustelujen perusteella sitä, millaisena Helsingin äänimaisema on koettu ja miten sitä on esimerkiksi ympäristöpolitiikan keinoin pyritty säätelemään. Samalla pohdin edelleen sitä, missä äänimaisemaan vaikuttavia päätöksiä on tehty.

Helsingin äänimaisemasta hahmottuu karkeasti jaoteltuna seuraavanlainen kuva: 1960-luvun lopulta lähtien viranomaiset kiinnittivät huomiota kantakaupungin meluisuuteen, vaikka jo vuonna 1956 esimerkiksi Helsingin Mannerheimintiellä mitattiin kaikki myöhemmin laaditut ohjeavot ylittäviä melutasoja. 1960-luvun kuluessa valtiollisella tasolla ryhdyttiin laatimaan meluntorjuntaa ja melua koskevia lakeja ja terveydellisiä ohjeavvoja. Melu määriteltiin virallisesti toi-

71 Vrt. Haila 2001b, 32–40.

72 Vrt. Franklin, joka puhuu teknologisten laitteiden tuottaman melun ennennäkemättömästä ajallisesta kestosta. Franklin 2000.

73 Heiskala 1996, 194–195.

mia vaativaksi ympäristöongelmaksi. Vuosikymmenten kuluessa melua koskevaa lainsäädäntöä on kehitelty edelleen. Helsingin kaupunki on pyrkinyt erilaisin toimin vähentämään melua tai ainakin estämään sille altistuneiden kaupunkilaisten määrän lisääntymistä. Kaupungin omat tai valtakunnallisetkaan meluongelman poistamiseen tähtäävät toimet eivät ole kuitenkaan onnistuneet tuomaan kattavaa ratkaisua ongelmaan ainakaan siten, että yli 55 dB:n melutasoille altistuneiden ihmisten määrä olisi saatu nollalukemiin. Sen sijaan ongelma on jo vuosikymmenten ajan pahentunut, ja terveydellisiä haittavaikutuksia aiheuttavalle melutasoille altistuneiden määrä on jatkuvasti lisääntynyt sekä Helsingissä että muualla maassa. Noin miljoonan suomalaisen arvioidaan altistuvan lääketieteelliset ohjeet ylittävälle melulle.⁷⁴

Tilanteen vakavuus selviää, jos tutustuu melun terveydellisiä haittavaikutuksia koskeviin tutkimuksiin. Niiden mukaan melun on todettu muun muassa:

aiheuttavan kuulonalentumaa ja kuulovaurioita⁷⁵

nostavan verenpainetta

aiheuttavan unettomuutta

aiheuttavaa stressiä, jolla on useita kerrannaisvaikutuksia. Stressireaktiot voivat johtaa muun muassa immuunijärjestelmän heikentymiseen ja muutoksiin verisuonten, suoliston, sydämen ja umpieritysrauhasten toiminnassa.⁷⁶

Lisäksi melulla epäillään olevan yhteyttä mielenterveydellisiin ongelmiin ja ennenaikaisiin kuolemiin.⁷⁷

Melu heikentää lasten oppimista ja kielen kehitystä, lasten motivaatiota, keskittymistä, muistia ja selviytymistä monimutkaisista tehtävistä sekä viivyttää lasten lukemaanoppimista ja voi jopa vaikuttaa lasten aivojen kehittymiseen ja niiden toiminnan organisoitumiseen.⁷⁸

Melu haittaa keskittymistä ja tarkkaavaisuutta myös aikuisilla.⁷⁹

Se aiheuttaa hermostuneisuutta, ahdistusta, tunteettomuutta ja aggressiivisuutta.⁸⁰

Kuulon alentumisesta todettakoon vielä, että se alentuu myös iän myötä. Silti erityyppisillä ja hiljaisilla alueilla asuvilla ihmisillä on osoitettu olevan parempi kuulotaso kuin kaupungissa asuvilla samanikäisillä henkilöillä. Teollistuneissa yhteiskunnissa elävien ihmisten kuulotason on todettu alkavan alentua 20 ikävuodesta

74 Lahti 2003, 25.

75 Jauhiainen et al 1997, 14–23.

76 Jauhiainen et al 1997, 29–31.

77 Jauhiainen et al 1997, 32; melusta ja infarktirisikin yhteydestä esim. Babisch et al 2005.

78 Sala 2005, 49–50.

79 Jauhiainen et al 1997, 33–34; Vuori et al 1984, 20–24.

80 Jauhiainen et al 1997, 31; Vuori et al 1984, 29–33; Kaikissa melun terveydellisiä haittavaikutuksia koskevissa tutkimuksissa tähdennetään melun kokemisen subjektiivisuutta. Melun aiheuttaminen haittojen kokeminen riippuu altistujan kokemuksista ja ominaisuuksista kuten meluherkkyydestä, asenteista, iästä, sukupuolesta, terveydentilasta, sairauksista, vireystilasta, perhe- ja työtilanteesta, koulutuksesta ja asuinoloista. Melua ei myöskään aina koeta häiritseväksi vaikka se vahingoittaa terveyttä. Oleellista tässä yhteydessä on myös meluallistuksen kesto ja melun voimakkuus. Vuori et al 1984, 36–37; Jauhiainen et al 1997, 35–36; Vuorinen et al 1992.

lähtien. Vanhuuden huonokuuloisuutta esiintyy teollisuusmaihin verrattuna vähemmän kansojen keskuudessa, joiden elinympäristössä ei ole melua.⁸¹

Kuten aikaisemmissa luvuissa olen todennut, kansalaisten mielipiteenilmaisuilla ja kansalaisjärjestöillä oli oma roolinsa melukysymyksen nostamisessa julkiseen keskusteluun ja sen määrittelyssä ympäristöongelmaksi. Toisinaan kansalaisten ja kansalaisjärjestöjen mielipiteet ovat jääneet päätöksenteossa huomiotta, kuten johdinautoesimerkki osoitti. Usein luonnontieteiden tuottamalla tiedolla näyttää olevan kansalaisten mielipiteitä ja tuntemuksia tärkeämpi asema meluongelman tunnistamisessa, määrittelyssä ja myös torjuntatoimien kohdentamisessa.

Ympäristön saastumiseen liittyvien uhkien edessä tieteellis-tekniseen tiedon ja rationaalisuuden nimeen vannova yhteiskuntamme on pyrkinyt ottamaan tilanteen haltuun sille ominaisella tavalla. Asiantuntijoiden toimesta on määritelty melua koskevat niin sanotut riskirajat, joiden kautta on määritelty, kuinka suurelle määrälle melua ihmisen on turvallista altistua. Nämä desibelimitarilla mitattavat, melua koskevat ohjearvot perustuvat luonnontieteeseen tutkimustietoon. Ohjearvot lasketaan vuorokautisina keskiarvoina ja ne perustuvat pääasissa WHO:n suositukseen, jolloin esimerkiksi asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LA_{eq}) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB.⁸²

Näiden ”todennäköisyysjärkeen” perustuvien riskirajojen on tarkoitus osoittaa ihmisen melua koskeva kestävyys: kuinka paljon äänimaisema voi poiketa luonnonhiljaisesta äänimaisemasta ilman, että kärsimme siitä ”liikaa”. Modernin itseriittöisen luonteen mukaisesti ihmisen ulkopuoliseksi käsitettävää luontoa ei siis suoranaisesti käytetä hyvinvointimme mittarina. Implisiittisesti se kuitenkin näyttäisi värittävän arvioitamme.

Saksalaisen sosiologin Ulrich Beckin mukaan ohjearvot ovat yhdeltä suunnalta tarkasteltaessa pelkkiä lukuja, tulkintoja ja normeja eli paperin ja hengen luomuksia, jotka voivat hyvin nopeasti saada toisen hahmon. Toiselta suunnalta tarkasteltuna ne ovat ”raudanlujia sivilisaation rakennelmia”, joiden elementtejä ovat raha, valta, markkinat ja ne toimivat poliittisten turvallisuusväitteiden tukipylväinä.⁸³ Ohjearvot pönkittävät tieteelliseen tietoon ja rationaalisuuteen nojaavia toimintaja ongelmanratkaisumalleja ja niin kutsuttua asiantuntijavaltaa, sillä niitä kritisoi-vien tulee pystyä puhumaan samaa kieltä eli luonnontieteen ja numeroiden kieltä. Luonnontieteellisen tiedon hallitseminen onkin riskiyhteiskunnan ympäristökeskusteluihin osallistumisen ehto.⁸⁴ Ohjearvojen kritisointi menestyksellisesti onnistuu siis lähinnä vetoamalla luonnontieteelliseen tutkimustietoon, joka osoittaisi niiden virheellisyyden.

Lähtökohtaisesti hyvin epätasa-arvoisessa asemassa toisiinsa nähden olevat meludiskurssit näyttäisivät kuitenkin olevan se keino, jolla keinotekoista äänimai-

81 Jauhiaiainen et al 1997, 14; LKT Heikki S. Vuorinen Kotilääkäri-lehdessä, Kotilääkäri 2/1993, 17.

82 Mirola – Honkasalo 1995, 18; Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003, 10.

83 Beck 1990, 138

84 Beck 1990; vrt. edellä vedenalaisen kaikuluoainjärjestelmä LFA:n lopettamispäätös, jossa järjestelmää vastustivat muun muassa biologit ja luonnontieteilijät.

semaa pyritään pääosin hallitsemaan, muotoilemaan ja suunnittelemaan. Niiden kautta myös näyttäisi ainakin osittain määrittävän se, millainen on hyvä tai *normaali* äänimaisema. Äänimaisemaa koskevan todellisuuden suunnittelu ja hallitseminen meludiskurssein saattaa kuitenkin olla lopulta eräänlainen illuusio: modernin yhteiskuntamme vahva ja jäykkä taloudellis-poliittis-ideologinen teknostruktuuri lähtökohtaisesti määrittää kuitenkin ne reunaehdot, joiden puitteissa äänimaisemaan liittyvää muuntelua voi tapahtua.⁸⁵ Meludiskursseissa voidaan ehkä vähäisessä määrin päättää äänimaisemallisen todellisuuden finesseistä. Silti diskurssitkin ovat hierarkisoituneet yhteiskunnallisen todellisuuden mukaisesti. Pierre Bourdieuta mukaillen tätä voisi kutsua *symboliseksi väkivallaksi*: puolueettomalta näyttävällä keskusteluareenalla on itsessään projektin rakenne eli taipumus tuottaa tiettyjä lopputuloksia. Keskustelukenttä suosii toisia kysymyksenasetteluita ja toiset kysymyksenasettelut ovat vaikeita ellei mahdottomia.⁸⁶

Mikä sitten olisi mahdoton kysymyksenasettelu vaikka Helsinkiä koskevissa meludiskursseissa? Tutkimusaineistoni valossa uskallan esittää, että meluun liittyvien subjektiivisten tuntemusten, arvonäkökohtien ja moraalisten kysymysten pohtiminen kuuluisi näihin kysymyksenasetteluihin. ”Todennäköisyysjärkeen” perustuvien ohjearvojen käyttäminen vahvistaa arvonäkökohtien hylkäämistä ja siten ne ovat tukemassa ympäristönsuojelun keskittymistä teknis-luonnontieteelliseen ajatteluun, jossa humanistis-yhteiskuntatieteellinen ja kulttuurinen näkökulma on puuttunut lähes täysin.⁸⁷ Ohjearvojen merkityksestä vallankäytön välineenä kertoo se, että käytännöstä eli desibelimittarilla mitattavasta ohjearvolukemasta, jota päivittäin sovelletaan esimerkiksi päätettäessä voidaanko taloyhtiö velvoittaa parantamaan asuntojen välistä äänieristystä, tehdään totuuden kriteeri. Jos lukema alittaa vaikka vain yhdellä desibelillä ohjearvon, ketään ei voida velvoittaa toimimaan. Näin niiden avulla tapahtumasta riistetään ”todennäköisyysjärjen” avulla yksilöllinen kärsimyshistoria⁸⁸ ja nihiloidaan yksilölliset erot meluherkkyydessä. Meluherkkiä arvioidaan olevan 38,4 % väestöstä ja sen arvellaan liittyvän muun muassa persoonallisuustekijöihin ja ikään.⁸⁹

Melua koskevat ohjearvot luotiin suojelemaan meiltä omilta päästöiltämme mutta samalla niistä on tullut osa valtarakennelmaa, joka käsittelee resurssien asettamista arvojärjestykseen sekä hyvän ja pahan jakamista ihmisten kesken, mistä kaikissa poliittisissa päätöksissä on kyse.⁹⁰ Ohjearvot ovat myös ympäristöpoliittisten toimien toteuttamisessa tarvittavia indikaattoreita, jotka on luotu auttamaan ympäristöongelmien arviointia ja tehostamaan täsmällisiin tavoitteisiin pyrkivää päätöksentekoa. Samalla näiden määrällisten indikaattoreiden avulla ympäristöongelmiin ja niiden määrittämiseen liittyvät yhteiskunnalliset ristiriidat kätketään näkyvistä.⁹¹

85 Vrt. Scottin analyysi modernin yhteiskunnan valtarakenteista ja massiivisista teknostruktuureista, joissa sekä maisema että ihmiset muokataan systeemiin sopiviksi eikä systeemiä ihmisille sopiviksi. Scott 1998.

86 Bourdieu 1986; Schutz 1967; Heiskala 1996, 206–220.

87 Manninen – Willamo 1993, 8; Beck 1990, 134–138.

88 Beck 1990, 162.

89 Heinonen–Guzejev 2003, 24.

90 Manninen – Willamo 1993, 18.

91 Haila –Jokinen 2001, 278–279.

Ohjearvojen hyväksyminen ympäristösuojelullisten ratkaisujen pohjaksi on hyvin ongelmallinen myös siksi, että tästä luonnontieteelliseen tietoon perustuvasta ”tosiasia” päätellään käytännössä miten asioiden pitäisi olla. Koska periaatteessa esimerkiksi kaupungin melutaso ei saisi ylittää ohjearvoja, meluntorjuntatoimet suunnitellaan täyttämään minimivaatimukset. Harvemmin keskustellaan siitä, voitaisiinko meluntorjuntatoimilla pyrkiä myös johonkin muuhun, esimerkiksi äänimaiseman monipuolisuuden säilyttämiseen – tai ylipäänsä mihin meluntorjunnalla tulisi pyrkiä? Tai ovatko voimassa olevat ohjearvot ylipäänsä valideja mittareita? Ohjearvojen käyttö seurauksineen on vain yksi esimerkki siitä, miten tiukasti meluun liittyvät päätökset ovat sitoutuneet yhteiskunnan (valta)rakenteisiin ja aate-maailmaan. Vastaavana esimerkkinä vallankäytön merkityksestä äänimaiseman muokkaamisessa voidaan mainita Helsingissä 1960-luvulla tehdyt liikennepoliittiset päätökset, joilla helpotettiin yksityisautoilua. Aikana, jolloin maassamme vallitsi ennenakemättömän vahva usko teknologian avulla saavutettavaan parempaan tulevaisuuteen ja suuri halu kehittyä länsimaiseksi moderniksi yhteiskunnaksi, yksityisautoilun vastustaminen oli hankalaa ja se leimattiin taantumukselliseksi. Sen nähtiin uhkaavan vakavasti yksilöllistä liikkumisvapautta ja markkinoiden toimintaa. Edes kasvava tietoisuus liikenteen ympäristölle ja kaupunkirakenteelle aiheuttamista haitoista ei muuttanut kehityksen suuntaa silloin eikä nykyäänkään – liikennemäärät kasvat edelleen. Hyvin toimivan liikenteen todettiin olevan tuolloin, kuten nykyäänkin, modernin, kehittyvän ja kilpailukykyisen kaupungin edellytys. Esimerkiksi vuonna 1992 julkaistussa pääkaupunkiseudun liikennepoliittikkaa käsittelevässä raportissa todettiin seuraavaa:

Tavoitteena on Helsingin seudun kilpailukyvyyn parantuminen suhteessa yhdentyvän Euroopan muihin kaupunkiseutuihin. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisen päämääränä on parantaa liikenteellisin keinoin asukkaiden elämisen laatua sekä elinkeinoelämän ja pääkaupunkitoimintojen edellytyksiä.⁹²

Samassa raportissa todettiin pääkaupunkiseudulla noin 180 000:n ja Helsingissä noin 150 000 asukkaan asuvan tieliikenteen yli 55 desibelin melualueilla.⁹³ Taloudellisia näkökohtia ei ollut onohdettu myöskään Liikenneministeriön vuonna 1993 julkaisemassa ehdotuksessa, jossa esiteltiin toimenpiteitä liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Raportin mukaan:

Pitkällä aikavälillä esitetyt toimet vaikuttavat meluhaittojen vähenemiseen. Jos toimet toteutetaan EY-direktiivien mukaisesti tai muun suunnittelu yhteydessä, kustannukset muodostuvat pieniksi eikä kilpailukyky vaarannu.⁹⁴

Kaupungin säilymisenä yritysten kannalta houkuttelevana liittyivät myös keskustelut, joissa käsiteltiin sitä, pitäisikö yritysten autopaikat muuttaa maksullisiksi. Tämä ajatus oli esillä liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä vuodelta 2002,

92 Liikennepoliitiikan suuntia 1992, 36.

93 Liikennepoliitiikan suuntia 1992, 6.

94 Ehdotus toimenpideohjelmaksi liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi 1993, 18.



Liikennettä Kehä III:lla vuonna 2007. Kuva: kirjoittaja.

jossa pohdittiin keinoja vähentää yksityisautoilua. Yksityisautoilua vähentävillä toimintaehdotuksilla tähdättiin ympäristöhaittojen vähentämiseen ja pyrittiin helpottamaan kaupunkien keskustojen tilaongelmia. Ehdotus ei saanut kannatusta yrityksiltä ja liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi kiisti lopulta tiedon, että ministeriö olisi esittämässä maksua työpaikkojen autopaikoille.⁹⁵ Samasta aihepiiristä oli käyty keskustelua myös Helsingin kaupunginvaltuustossa, jossa oli vuonna 1994 esillä aloite, jossa kaupunginhallitusta kehoitettiin ryhtymään ”pikaisesti toimiin Helsingissä olevien yritysten työssään autoa tarvitsevan henkilökunnan parkkeerausasioiden järjestämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla, että yritykset pysyvät Helsingissä.” Aloitteessa todettiin huonon autopaikoitustilanteen olevan yksi syy siihen, että monet yritykset suunnittelevat muuttoa pois kaupungista, mikä kylä vähentäisi henkilöautoliikennettä mutta samalla vähentäisi merkittävästi verotuloja.⁹⁶ Tässä tulee esille kaupungin ”olemuksen” ristiriitaisuus: sen tulisi olla toimiva ja palveluita tarjoava yritysten toimikenttä, erilaisin ohjaukskeinoin ympäristön tilan parantamiseen tähtäävä viranomaistaho sekä kaupunkilaisen koti. Autoilun vähentämisen kohdalla yritykset ovat toistaiseksi niskan päällä, minkä vuoksi melu-ongelmankin kanssa on vain pärjättävä.

95 Kimmo Sasi Helsingin Sanomissa 12.5.2002 ”Kimmo Sasi: Työpaikkaliikenteelle ei esitetä paikointusmaksua”, Jaakko Pihlaja.

96 VT Kanervan aloite 14.9.1994, asia nro 20, HKV:n asiakirjat 1994, HKA; vastaavia aloitteita edelleen VT Ähmanin aloite 30.11.1994, asia nro 20, HKV:n asiakirjat 1994, HKA; VT Bremerin aloite 8.2.1995, asia nro 25, HKV:n asiakirjat 1995, HKA.

Kysymykseen siitä, miten vallankäyttö vaikuttaa ympäristömme laatuun, liittyy myös kysymys teknologisesta päätöksenteosta: miksi joku teknologia yleistyy ja missä siihen liittyviä päätöksiä on tehty? Voivatko suuret teknologiset järjestelmät kuolla? Karl-Erik Michelsen on huomauttanut, kuinka hämmästyttävä kyky teknologisilla systeemeillä on joustaa ja sopeutua uusiin olosuhteisiin. Edes Tsernobolin ydinvoimalan tuhoutumisen kaltainen katastrofi ei pystynyt romuttamaan järjestelmää.⁹⁷ Teknologiaa tutkineen Thomas Hughesin mukaan ainakin suuret teknologiset järjestelmät saavat kasvaessaan voimaa, jota voitaisiin kutsua *liike-energiaksi*. Sen turvin ne pysyvät pystyssä myös vaikeina aikoina. Järjestelmien liike-energia on yhdistelmä suurta teknologista koneistoa ja inhimillistä tietoa, joiden

sisäinen koheesio on vahva, ne tuovat mieleen Max Weberin kehittämän byrokratian rautaisen linalaisuuden. Teknologiset järjestelmät ovat kuitenkin ehkä vielä vahvempia kuin byrokratia, sillä niissä yhdistyvät koneiden, laitteiden ja tuotantojärjestelmien sekä niitä käyttävien ja kehittävien ihmisten ja instituutioiden eduntavoittelu ja sijoitusintressit.⁹⁸

Hughes katsoo, että teknologisten systeemien muokkaus on helpointa ennen kuin systeemiin on (*acquired*) liittynyt poliittisia, taloudellisia ja arvoihin liittyviä osatekijöitä. Hänen mukaansa vahvat teknologiset järjestelmät voidaan saada muuttamaan suuntaansa, jos useat niiden osatekijöistä altistetaan muutospainelle. Tästä Hughes mainitsee esimerkkinä yhdysvaltalaisen autoteollisuuden, joka ryhtyi tuottamaan 1970-luvun jälkeen pienempiä, vähemmän kuluttavia ja saastuttavia autoja öljykriisin ja ympäristökysymysten esille nousemisen seurauksena.⁹⁹

Hughesin esimerkki autoteollisuudesta on kiinnostava tämänkin tutkimuksen aihepiiriä ajatellen. Autot muuttuivat tuolloin vähemmän saastuttaviksi ja ehkä hiljaisemmiksi. Toisaalta ympäristönäkökohtien huomioon ottaminen näyttää olevan herkkä aatteellisessa ympäristössä tapahtuville suhdannevaihteluille. Ympäristönäkökohtien painuessa taka-alalle vuosituhannen vaihteessa markkinoille tulivat paljon kuluttavat suuret tila-autot ja kaupunkimaastoautot, eikä ympäristönäkökohdilla ollut auton ostajille merkitystä.¹⁰⁰ Autoteollisuus on kuin ameeba, joka muuttaa suuntaa sähköshokkien vaikutuksesta. Kun ne lakkaavat tulemasta, se jatkaa matkaansa omien lainalaisuuksiensa motivoimana, joihin kuuluu taloudellisen voiton maksimointi. Ehkä huomattava osa teknologisista ratkaisuisista tehdään raa'an taloudellisen matematiikan perusteella yhteiskuntamme perustavaa laatua olevien toimintamekanismien mukaisesti.

On aiheellista kysyä, tulevatko kaikki teknologiaa koskevat päätökset koskaan (tai tulevatko ne ”myöhässä”) virallisen päätöksenteon piiriin. Kriittisesti kulutukseen suhtautuvat teoreetikot katsovat, että markkinatalous tuottaa jatkuvasti lisää tuotteita, joita kuluttajien oletetaan haluavan ja myös käyttävän. Useinkaan näille tuotteille ei nähdä olevan ”todellista” tarvetta, vaan ihmiset ovat ”lukittuja” jatku-

97 Michelsen 2000.

98 Hughes 1994, 113; suom. Michelsen 2000, 77.

99 Hughes 1994, 112–113.

100 HS 5.6.2002 ”Ympäristöseikoilla ei merkitystä autokaupassa”, Marko Taivalkoski. Artikkelissa viitataan Tuulilasi-lehden teettämään tutkimukseen; HS 2.6.2002 ”Tehdas pinnistelee päästöjä alas, mutta kuluttaja haluaa ison auton.”, Kaarina Järventaus.

vasti kasvavan kulutuksen ideale rakentuvaan yhteiskuntaan ilman omaa valintaa. Ilman kulutusta myös työpaikat katoaisivat.¹⁰¹ Mutta kerran markkinoille tultuaan kulutustavarat luovat uusia tarpeita. Näin kävi esimerkiksi moottorikelkkojen kohdalla. Niiden lisääntyminen loi tarpeen moottorikelkkareittien luomiselle ja lainsäädännön kehittämiseksi. Yhteiskuntamme näyttäisi ainakin toisinaan toimivan siten, että uuden teknologian käyttöä tai ympäristövaikutuksia säätelevät säädökset ja lait rakennetaan teknologian ympärille jälkikäteen vasta, kun kyseistä teknologiaa tai tuotetta jo käytetään osana rakenteita. Tätä prosessia ei useinkaan läpikäydä etukäteen silloin, kun teknologia ensimmäisen kerran ilmestyy tai alkaa yleistyä – näin vaikka Hughesin mukaan teknologisten systeemien muokkaus olisi helpointa ennen kuin systeemiin on liittynyt poliittisia, taloudellisia ja arvoihin liittyviä osatekijöitä. Siksi teknologialle on jo muodostunut käyttöympäristö ja käyttäjät, jotka on huomioitava kun sen käytöstä ympäristölle aiheutuvia haittavaikutuksia ryhdytään säätelemään esimerkiksi lainsäädännöllisin keinoin.

Näin kävi paitsi moottorikelkkojen mutta myös vesiskoottereiden kohdalla 1990-luvun lopulla. Kun vesiskoottereiden aiheuttamia haittoja ryhdyttiin puimaan julkisuudessa, Helsingissä toimi jo Info-jettiyhdistys, joka oli perustettu vuonna 1997. Yhdistyksen tavoitteena oli ”valistaa vesijettikuljettajia ja toisaalta myös valvoa lajin harrastajien etuja”.¹⁰² Näissä tapauksissa uuden teknologian ”käyttöönottoprosessiin” eivät kuuluneet arvopohdinnat koskien esimerkiksi sitä, ”tarvitaanko” jotakin tuotetta tai ovatko sen aiheuttamat haitat ympäristölle tai ihmisille siinä määrin kohtuuttomat, että niiden myyntiin tuloa pitäisi ainakin lykätä, kunnes seurausvaikutukset saadaan riittävässä määrin selville.

Mutta palaan vielä symboliseen vallankäyttöön ja mahdottomiin kysymyksenasetteluihin. Mahdottomiin kysymyksenasetteluihin lukeutuisi varmaankin vaatimus urbaanin äänimaiseman muuttamisesta luonnonhiljaisen äänimaiseman kaltaiseksi. Käytännössä sen toteuttaminen tarkoittaisi suurimman yksittäisen melunaiheuttajan eli liikenteen tuntuva rajoittamista. Edellistä kysymyksenasettelua paljon realistisempi ja ehkä kulttuurisestikin hyväksyttävämpi lähtökohta olisi vaatimus melun ja (luonnon)hiljaisuuden välisen dialogin saattamisesta nykyistä parempaan tasapainoon. Uraanisissa äänimaisemassa tämä tasapaino näyttäisi tarkoittavan mahdollisuutta myös luonnonhiljaisuuden tai ainakin suhteellisen hiljaisuuden kokemiseen lähiympäristössä. Kaipuu luonnonhiljaisuuteen tai luonnon äänten kokemiseen keskellä urbaania onkin vuosikymmenien ajan leimannut melua koskevia yleisönosastokirjoituksia. Tätä tematiikkaa käsittelemän tämän tutkimuksen kuudennessa luvussa.

MELUKESKITTYMÄT ELI EI-PAIKAT IHMISYHTEISÖJEN SISÄLLÄ

Teknologista huippukauttaan elävä sivilisaatiomme – kuten Ulrich Beckin määritelmä kuuluu – on teknologioidensa sivutuotteena muuttanut osia maapallostam-

101 Ks. esim. Lodziak 2002; myös Gorz 1988.

102 <http://www.mainio.net/article.asp?path=1;1132;1137;50103;57658> (luettu 31.3.2006).

me elämälle sopimattomiksi. Näitä modernin sivilisaation kuona-alueita voisi kutsua vaikka ei-paikoiksi. Ei-paikat voivat olla joko laajoja maantieteellisiä alueita tai pienempiä paikkoja, joissa kukaan ei halua käydä, oleskella eikä asua vapaaehtoisesti. Ehkä yksinkertaisin esimerkki absoluuttisesta ei-paikasta on radioaktiivisesti saastunut alue, joita löytyy muun muassa entisen Neuvostoliiton alueelta ja Yhdysvalloista. Myös maaperältään muuten saastuneet alueet käyvät ei-paikoista. Ei-paikat sijaitsevat usein asumattomilla alueilla tai ne pyritään tyhjentämään asukkaista viimeistään sen jälkeen, kun alue on todettu asuinkelvottomaksi.¹⁰³

Lievempi muoto ei-paikasta voi olla ympäristö, joka esimerkiksi historiattomuutensa ja epäinhimillisen mittakaavansa vuoksi koetaan niin epämiellyttäväksi, että ihmiset etsivät jatkuvasti keinoja paeta masentavaa todellisuutta. Yhdysvaltalaisen James Howard Kunstlerin mukaan sodan jälkeinen USA on esimerkki maasta, joka rakennettiin täyteen persoonattomia, historiattomia ja sosiaalista kanssakäymistä ehkäiseviä ympäristöjä. Karua (lähiö)todellisuutta paetakseen ihmiset ostivat innokkaasti autoja ja televisioita. Tosin Kunstlerin mukaan autoillakin on mahdotonta paeta kaikkialle levittäytynyttä ostoskeskusten ja liikerakennusten hallitsemaa maisemaa. Hän kirjoittaa 1990-luvun Yhdysvalloista varsin pessimistiseen sävyyn: ”*There is little sense of having arrived anywhere, because everyplace looks like noplac in particular.*”¹⁰⁴ Historioitsija Jukka Relanderin mukaan nykyisen Espoon ja sen perässä koko Suomen (mielen)maisemaa ollaan kovaa vauhtia rakentamassa samaan malliin.¹⁰⁵

Ei-paikkoihin voidaan lukea kuuluviksi myös melukeskittymät, jotka ei-paikka -luokituksessa sijoittuvat jonnekin ydinlaskeuma-alueen ja epäinhimillisen lähiötodellisuuden välimaastoon. Näitä moottoriteiden ja lentokenttien melualueita, liikenteen tukkimia kaupunkien ydinkeskustoja, meluisten teollisuuslaitosten ja ralliurheilulle pyhitettyjen urheilukeskusten laitamia löytyy yhtä lailla tiheimmin asutettujen ihmisyhteisöjen sisältä, laidoilta kuin melko asumattomiltakin alueilta. Näitä ei-paikoiksi luettavia melukeskittymiä syntyy ja suunnitellaan tarkoituksellisesti siksi, jotta meille jäisi vielä paikkoja, joissa on terveellistä ja viihtyisää elää ja olla. Tähän ainakin periaatteessa äänimaiseman muuntelulla ja suunnittelulla tähdätään ja siten ei-paikatkin voidaan nähdä osana keinotekoisia äänimaisemaa.

Pyrkimyksemme karsinoida melu vain ei-paikkoihin, joita melun leviämisen estämiseksi ympäröimme melusteillä ja erilaisilla (viher)suojavyöhykkeillä, on osoittautunut kuitenkin melko hankalaksi toteuttaa. Melusteet ovat kalliita eikä tehtyjä meluntorjuntaohjelmia ole määrärahojen vähyiden vuoksi pystytty aina toteuttamaan. Tiiviisti rakennetuilla asuin- ja kaupunkialueilla, esimerkiksi juuri Helsingissä, melusteille ja suojavyöhykkeille ei ole useinkaan tilaa.¹⁰⁶ Toisinaan melun leviämistä melusteiden avulla on mahdotonta estää, kuten on laita lento-

103 Vrt. Helsingin Myllypuron Alakiventien asuinalue, joka tyhjennettiin asukkaista ja kerrostalot purettiin kun maaperä havaittiin pahoin saastuneeksi. Saikkonen 2002.

104 Kunstler 1993, 131.

105 Relander 2000.

106 Esim. HS 5.10.2003 ”Rahat eivät riitä liikennemelun torjuntaan”, Kimmo Oksanen; HS 4.9.2003 ”Lahdenväylä jylisee, meluvallia ei kuulu”, Kimmo Oksanen; HS 20.8.2000 ”Liikenteen melu on yhä vakavampi ympäristöongelma”, Mikko Paakkanen; Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998, 16; Helsingin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998, seurantaraportti 1998, 6; Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: Meluntorjuntaohjelma 1980, iii.

melun kohdalla. Melun ”hajakuormitusta” pyritään vähentämään kehittämällä meluttomampia materiaaleja ja laitteita. Nämäkin teknologian kehitykseen perustuvat meluntorjuntakeinot eivät ole aina kovin onnistuneita. Esimerkiksi hiljaisempi, normaalia pienirakeisempi asfaltti kuluu normaalia päällystettä nopeammin ja tulee siten kalliimmaksi.¹⁰⁷ Toisinaan laitteiden kasvanut määrä kumooa kehityksen, joka aikaisempaa hiljaisemmilla laitteilla on ehkä saavutettu. Näin on käynyt lentoliikenteen kohdalla: uudet koneet ovat vanhoja hiljaisempia mutta samalla lento-liikenne on kasvanut.

Toimemme hiljaisemman teknologian suosimisessa eivät myöskään ole johdonmukaisia, kuten esimerkiksi aikaisempi johdinautoesimerkki osoitti. Jatkuvaan kulutukseen perustuva yhteiskuntamme tuottaa markkinoille yhä uusia tuotteita, joiden vanavedessä moottorin ääni näyttää tunkeutuvan yhä laajemmalle: uimarannoille, ilmatilaan, veden alle, pihalle, kotiin. Entistä massiivisemmat teknologiset järjestelmät ulottavat äänellisen todellisuuden muuntelukapasiteettinsa yhä laajemmalle. Siten melun edelleen levitessä olemme pian – ellei parhaillaan – tilanteessa, jossa James Howard Kunstleria mukaillen voidaan todeta: ”*everyplace sounds like noplace in particular*”.¹⁰⁸ Äänimaisemallisten elämysten kokeminen on muuttumassa yhä vaikeammaksi, sillä moottorin äänenväri ei vaihtele kuten lintujen laulu maiden ja maanosien välillä. Eri alueiden äänimaisemalliset ominaispiirteet ovat peittymässä kaikkialle ulottuvan kulutuksellisen ja teknologisen yhtenäiskulttuurin tuottaman äänihegemonian alle. Äänimaisema muuttuu globaalisti levittäytyvän *brändisaasteen*¹⁰⁹ jalanjalkia seuraten.

Ainoa keino äänimaisemallisten ominaispiirteiden säilyttämiseksi ja hyvinvoinnillemme välttämättömän hiljaisuuden suojelemiseksi tuntuu olevan herkimpien ja arvokkaimpien alueiden suojeleu lainsäädännöllisin tai kaavoituksellisin keinoin. Toinen keino niiden säilyttämiseksi on tuotteistaminen: kun jostain tulee harvinaista, sitä voidaan ryhtyä myymään luksuksena.

KEINOTEKOINEN ÄÄNIMAISEMA – LAATUA VAI MÄÄRÄÄ?

Tämän tutkimuksen puitteissa uskaltaudun toteamaan, että inhimilliset toimet tuntuvat todella yhä laajemmin määrittävän lähtökohtaisesti modernia äänimaisemaa ja siten keinotekoinen äänimaisema tuntuu olevan mielekäs käsite kuvaamaan modernissa äänimaisemassa tapahtuneita muutoksia. Äänimaisemaa koskevat hallintapyrkimyksemme eivät kuitenkaan ole johdonmukaisia vaan pikemminkin monien keskenään ristiriitaisten pyrkimysten, tavoitteiden ja sattumien summa. Muunnellamme ja suunnitellessamme äänimaisemaa meille on käynyt kuten norsulle

107 HILTTI – hiljainen päällyste. Tieliikelaitoksen Valtakunnallisilla meluntorjuntapäivillä 20.–21.2003 jakama tiedote.

108 Kunstler 1993.

109 Brändisaasteella Klein tarkoittaa kaikkialle, kuten tienvarsille, kouluihin, tiedotusvälineisiin ja yleisötapahtumiin levittäytyviä globaalien suuryhtiöiden logoja ja mainoksia. Ilmiössä on kyse suuryhtiöiden häikäilemättömästä tavasta käyttää mm. julkista tilaa omien tuotteidensa mainostamiseen. Klein 2001.

posliinikaupassa: voimansa tunnossa se ei aina hallitse itseään ja tulee vahingossa ja hyvässä uskossa tahallaankin talloneeksi monia kauniita ja hauraita esineitä. Äänimaisemaa ja meluongelmaa koskevissa keskusteluissa väännetään kättä siitä, mitä esineitä ei ainakaan tulisi talloa ja miten voimia tulisi käyttää. Ongelmista huolimatta norsu jatkaa kulkuaan posliinikaupassa koska takaisinkaan ei ole enää paluuta.

Ehkä keinotekoinen äänimaisema on meluineen kaikkineen jollain omituisella tavalla johdonmukainen ja tavoiteltukin: kuluttamalla pidämme kapitalismin rauhtaisen pyörän liikkeessä ja jokainen meistä voi teknologian luomissa rajoissa muokata (muiden toimiemme ohella ja oheistuotteena) äänimaisemaa. Äänimaiseman keinotekoisuus ei silti merkitse sen olemista hallinnassamme ainakaan siten, että se olisi terveellinen tai kaikille mieluinen. Pikemminkin päinvastoin: eläminen keskellä keinotekoista äänimaisemaa näyttäisi merkitsevän – melukeskusteluista, lakikirjoihin ja tuhansiin päätöslauselmiin kirjatuihin aikeista huolimatta – yhä useamman altistumista melulle. Kykymme ja halumme muunnella ja suunnitella äänimaisemaa merkitseekin siirtymistä yhä kauemmaksi luonnonhiljaisesta äänimaisemasta. Melusta sen sijaan on tulossa – ainakin urbaanissa ympäristössä – äänimaisemallinen normi. Se, kuinka ”hyvän” ja ”terveellisen” urbaanin ”normaalin” äänimaiseman ajatellaan olevan, palautuu kysymykseen ”luonnon” käyttämisestä äänimaiseman laadun mittapuuna sekä ajatukseen ”luonnosta” sosiaalisena konstruktiona. Tähän kysymykseen liittyvät myös niin sanotut melunsietokeskustelut eli se, kuinka paljon ja miksi kaupunkilaisten on tullut sietää melua (riskin kulttuurinen hyväksymisvalmius). Nämä ovat teemoja, joita käsitelen tämän tutkimuksen viidennessä ja kuudennessa luvussa.

Ajattellemme teknologian antavan meille avaimet luonnon hallintaan. Modernissa luonnon hallitseminen näyttäisi koskevan yhä enemmän myös ihmistä itseään. Ihmistä pyritään keskustelujen ja ehkä ideologioidenkin tasolla muokkaamaan siten, että hän olisi valmis sopeutumaan epäterveelliseen ja epäviihtyisään ympäristöön – teema, jota käsitelen tämän tutkimuksen kuudennessa luvussa. Etenkin kaupunkilaisten osaksi näyttäisi jäävän yhä useammin keksiiä keinoja, joilla meluisassa ympäristössä eläminen tuntuisi edes kohtuullisen siedettävältä ja normaalilta. Kulttuurinen sopeutuma ei kuitenkaan vapauta meitä lajikehityksemme kautta muovautuneista fyysistä ja psyykkisistä reunaehdoistamme.

Keinotekoisien äänimaiseman käsitteeseen tuntuu sisältyvän myös eräänlainen kehityskaari, joka ilmentää luontokäsitystämme ja siinä tapahtuneita muutoksia. Toisaalta siinä elää vahvasti moderniin liittyvä perinne, jonka mukaisesti luonto sijaitsee kulttuurin ulkopuolella. Pyrkimyksessämme säädellä hiljaisuuden ja melun välistä dialogia näkyy luonnon ja kulttuurin vastakkainasettelu ehkä selvimmin. Hiljaisuus, luonnonhiljainen äänimaisema, edustaa kulttuurin ulkopuolista (idealisoitua) luontoa, jonka haluamme ainakin paikoin säilyttää koskemattomana ja varjella inhimillisten toimien vaikutuksilta.¹¹⁰ Luonnollisen äänimaiseman suojeleminen ilmentää uskoamme siihen, että on olemassa luonnollinen äänimaisema keinotekoisien äänimaiseman vastakohtana. Muokkaamalla luontoa siirrämme sitä asteittain yhteiskuntamme sisäpuolelle: luonnosta tulee ”ympäristö”. Suunnittelemalla ja

110 ”Koskemattoman” luonnon idealisoinnista vrt. Yhdysvalloissa käyty nk. *wilderness*-keskustelu, josta oiva kooste Laitinen 2001.

muuntelemalla luonto konstruoidaan vähitellen osaksi inhimillistä. Luonto *arkipäiväistyy* ympäristöksi – siitä valuu ulos viimeinenkin hiven sitä pyhää, mitä luonnon käsitteeseen on ehkä aikaisemmin sisältynyt.¹¹¹ Pyrkinessämme muokkaamaan äänimaisemallista todellisuutta konstruoimme äänimaisemankin osaksi inhimillistä. Hiljaisuuden ja melun välinen dialogi muuttuu osaksi äänimaisemasuunnittelua. Sen myötä luonnonhiljaisuuskin arkipäiväistyy ja siitä katoaa henkisyys, jota sillä on ajateltu joskus olevan.

Keinotekoinen äänimaisema saattaakin osoittautua synkäksi esimerkiksi siitä, kuinka modernin rakenteiden paineissa syntynyt ja teknologian avulla toteuttamamme todellisuus merkitsee liukumista yhä kauemmaksi siitä, mitä lopulta pidämme tavoittelemisen arvoisena.

KYSYMYS TEKNOLOGISESTA DETERMINISMISTÄ

Tässä kohtaa haluaisin huomauttaa, että tarkoitukseni ei ole korostaa keinotekoinen äänimaisema -käsitteen kautta, että nimenomaan teknologia sanelisi keskeisesti äänimaiseman luonnetta. Vaikka tarkastelen käsitteen kautta teknologiaa ja sen tahattomia sivuvaikutuksia kriittisesti, en ole tarkoittanut sitä teknologis-deterministiseksi käsitteeksi siten, että esimerkiksi liikenneteknologian kehitys sanelisi omalakisesti kaupunkirakennetta ja äänimaiseman luonnetta.

Teknologinen determinismi -määreen alle voidaan niputtaa keskenään hyvin erilaisia, tekniikan kehityksen hallittavuutta koskevia näkemyksiä.¹¹² Tällainen on esimerkiksi ajatus tekniikan ”sisäisestä logiikasta”, johon ihminen ei voi puuttua. Tällöin tekniikka nähdään vääjäämättä omaa rataansa kulkevana ja itseään täydentävänä systeeminä. Tästä hieman eroava on teknokraattinen näkemys, jossa ainoastaan asiantuntijat voivat tunnistaa mihin tekniikka on menossa. Tästä Ilkka Niiniluoto mainitsee esimerkkinä Suomen kulun kohti ”informaatiosyhteiskuntaa”, joka on erilaisissa komiteoissa nähty luonnonvälttämättömyytenä. Lähelle determinismiä tulee Niiniluodon mukaan myös markkinatalouden idea: kysyntä ja tarjonta asettavat teknologian omiin uomiinsa, jolloin suuntaamisyritykset olisivat haitallisia. Tämän suuntauksen sisällä voidaan ajatella, että kuluttajat ”kesyttävät” teknologiaa omien tarpeidensa mukaisiksi. Tälle vastakkaisen näkemyksen mukaan teknologian käyttö palautuu mm. mainonnan luomiin tarpeisiin, joiden välttämättömyyteen ihmiset on saatu uskomaan.¹¹³

Halutessani erottaa teknologisista deterministeistä en toisaalta keinotekoinen äänimaisema -käsitteen kautta katso edustavani indeterminististäkään kantaa,

111 Luhmann 1989; Koskiahio 1997, 83.

112 Ks. Bruce Bimberin artikkeli *Three Faces of Technological Determinism*, jossa hän tekee oivalta via huomautuksia siitä, kuinka täysin eri tavoin teknologian merkitystä ja vaikutustapoja yhteiskunnassa ja historiassa tarkastelevia teorioita harhaanjohtavasti niputetaan saman teknologisen determinismin nimikkeen alle. Bimber katsookin, että em. käsitettä käytetään paljon väärin kuvaamaan myös niitä teorioita, jotka eivät tosiasiaassa ole teknologisesti deterministisiä. Bimber 1994.

113 Niiniluoto 2000, 29–30; teknologian ”kesyttämisestä” esim. Pantzar 1996; ”tarpeiden” luomista Lodziak 2002; Gorz 1988.

jossa teknologian muuttuminen nähdään tilannekohtaisista ehdoista ja sattumista riippuvaisena: teknologia olisi sosiaalisesti konstruointia ilman ennalta määrättyä suuntaa.¹¹⁴ Pysin pikemminkin sijoittumaan jonkin determinismin ja indeterminismin välimaastoon, jossa tunnustan yhteiskunnassa olevat tietyt valtarakenteet, joiden määrittämien reunaehtojen sisällä teknologia muuttuu ja on muutettavissa sosiaalisen toiminnan seurauksena. Uskon, että myös sattumilla on oma sijansa tässä. Christopher Laschia mukailen olen taipuvainen ajattelemaan, että teknologisillä muutoksilla on taipumus imeytyä olemassa oleviin sosiaalisiin rakenteisiin eikä itsessään mullistaa yhteiskuntaa, tai kuten tässä tapauksessa, äänimaisemaa. Teknologian kautta pikemminkin korostuvat yhteiskunnassa jo olemassa olevat valta-asetelmat ja etuoikeudet.¹¹⁵ Tästä esimerkkinä edellä esittelemäni tapaukset siitä, kuinka yhteiskunnan taloudellisia ”realiteetteja” korostettiin pohdittaessa melun ja liikenteen välisiä kysymyksiä. Meludiskursseissa päätetään äänimaisemallisen todellisuuden finesseistä, joskin nekin näyttäisivät olevan, kuten todettua, hierarki-soituneita yhteiskunnan valtasuhteiden mukaisesti.

Ilkka Niinluoto mukailen nostaisin keskeiselle sijalle kysymyksen: haluammeko hallita tekniikkaa? Teknologisessa voluntarismissa keskeistä on ajatus siitä, että tekniikan kehittämien riippuu aina jossain määrin ihmisen tahdosta. Oleellista on, että tiedämme mitä tahdomme, emmekä anna tekniikan ajatella. Voluntarismin toivona on, että inhimilliset arvot voivat vaikuttaa teknisten tuotteiden elinkaareen ja demokraattinen päätöksenteko olisi mahdollinen teknologiapoliittisissa kysymyksissä.¹¹⁶ Tämän ajatuksen esille tuominen onkin tässä tutkimuksessa esittämäni, äänimaisemaa koskevien kriittisten huomioiden yksi tavoite.

114 Tästä ks. esim. Bijker et al 1999 (1989).

115 C. Laschin lainaus D. Noblen kirjan *America by Design*in esipuheesta. Noble 1977, xi.

116 Niiniluoto 2000, 30–31.

IV SIETÄMÄTTÖMÄT NAAPURIT

Kuuluuko melu ”normaaliin” kaupunkiasumiseen? Tässä luvussa pyrin selvittämään helsinkiläiskotien äänimaisemaa koskeneita odotuksia. Tämän kysymyksen selvittämisessä keskeisen lähdeaineiston muodostavat Helsingin Sanomien melua ja ääntä käsittelevät yleisönosastokirjoitukset¹, joiden pohjalta pyrin vastaamaan muun muassa seuraaviin kysymyksiin: Millainen helsinkiläiskotien äänimaisema on ollut? Tunkeutuiko melu koteihin ja jos tunkeutui, millaisen melun helsinkiläiset kokivat kotonaan häiritsevänä? Tapahtuiko tässä ajallista vaihtelua? Näiden tutkimuskysymysten avulla luotaan ”auditiivisen privaatin” vaatimukseen ja kodin äänimaisemaan liittyviä laadullisia odotusarvoja suomalaisessa kaupunkiasumisessa. Laajemmin kyse on suomalaisen sodanjälkeisen kaupunkiasumisen ”tapakulttuurista” ja sen historiallisesta muotoutumisesta ja mahdollisista murroskohdista. Olen kiinnostunut siitä, onko moderni kaupunkielämä antanut mahdollisuuden ja tilaisuuden vetäytyä julkisesta yksityiseen kokoamaan voimavarojaan, vai onko julkinen tunkeutunut yksityiseen melun muodossa? Kokemuksellisen aineiston rinnalla pyrin kuljettamaan tutkimustietoa asumisen fyysisestä ja materiaalisesta todellisuudesta koskien muun muassa asuntojen äänieristystä, sitä koskevan lainsäädännön muuttumista ja tutkimuksia helsinkiläisasuntojen melutasoista. Ensin kuitenkin käsittelem lyhyesti suomalaisen asumisen ja porvarillisen privaatin historiaa, joka uskoakseni valaisee sitä historiallista kontekstia, jossa kaupunkiasumiseen liittyviä ”melukeskustelujakin” on käyty.

PORVARILLISEN PRIVAATIN HISTORIASTA

Antoine Prost kirjoittaa teoksessa *A History of private life*, että yksityisyys tai yksityinen elämä ei ole ollut ”luonnostaan” olemassa aikojen alusta asti. Prostin mukaan yksityinen sfääri on muotoutunut historiallisesti ja kulttuurisesti eri yhteiskunnissa ja kulttuureissa eri tavoin ja eri aikaisesti.² Philippe Ariès katsoo, että ketään ei ennen 1600-luvun loppua jätetty yksin.³ Yleisesti katsotaan, että länsimaissa yksityisyyden merkitys alkoi kasvaa 1700-luvulta lähtien ensin yläluokan ja sitten porvariston piirissä ja se liittyi läheisesti asumisen historiaan. 1800-luvulla syntyi *familismin* ideologia, jossa korostettiin kodin ja perheen merkitystä. Nähtiin, että maailma oli kumoustilassa ja monilta ihmisiltä olivat katkenneet juuret yhteisöön ja sen normeihin. Uudeksi kiintopisteeksi muodostui perhe, jonka tukemisen koettiin tukevan yhteiskunnan vakautta ja nousevia kansallisvaltioita. Kotitalous privatisoitui ja perhe-elämä muuttui yhä intiimimmäksi. Porvarillinen privaatti ja kotiin luotu tunnesuhde muodostivat vastakohdan yhä uhkaavammaksi ja vaativammaksi

1 Yleisönosastokirjoituksiin liittyviä lähdekriittisiä ongelmia olen pohtinut johdanto-luvussa.

2 Prost 1991, 3.

3 Ariès 1996 (1962), esim. 398.

koetulle ulkomaailmalle. Kodin tuli tarjota lepo- ja pakopaikka varsinkin kodin ulkopuolella työssäkävälle miehelle. Perhe, koti ja yksityisyys liittyi myös paikkaansa hakevan keskisäädyn hegemoniapyrkimyksiin ja kodista ja perheestä tuli porvarillisen itseymmärryksen peruselementtejä individualismin ja sivistyksen arvostuksen rinnalla.⁴ Privaatin kehittyminen on yhteydessä modernisaatioon ja siihen liittyviin muutoksiin. Kun koti teollistumisen myötä eriytyi tilallisesti tuotannosta ja työpaikasta ja naiset siirtyivät enenevissä määrin palkkatyöhön kodin ulkopuolelle, kodista tuli etenkin 1900-luvun lopun keksiluokkaiselle naiselle myös ”*aspect of leisure*”. Sen kautta moderni länsimainen nainen yhä enenevissä määrin alkoi toteuttaa itseään muun muassa sisustamalla.⁵

Suomalaisen asumisen modernisoituminen tapahtui pääosin 1800-luvun jälkipuoliskolla. Vielä 1900-luvun alkupuolella Suomessa eli rinnan useita asumisen malleja. Asunnon koko, tilan jäsentely ja asumisen sosiaaliset käytännöt vaihtelivat yhteiskuntaluokan ja asuinpaikan mukaan.⁶ 1900-luvun kuluessa moderni, luokattomana ja demokraattisena esitetty asunto korvasi vähitellen säädynmukaisen asumisen. Asuminen yhdenmukaistui, normittui ja standardisoitui ja siitä tuli erityisen ideologisen huomion kohde.⁷ 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella asumiseen liittyvässä ideologiassa korostettiin sitä, että rakentamalla puhtaita, valoisia, tilallisesti eriytyneitä ja perheenjäsenille yksityisyyttä tarjoavia koteja yhteiskunnalle luotiin hyvä pohja: hyvin rakennetuissa, funktionaalisissa ja siisteissä kodeissa kasvoi hyviä yhteiskunnan jäseniä. Tätä asumisutopiaa pyrittiin toteuttamaan etenkin funktionalistisessa asuntosuunnittelussa, jossa toteutettavat tilaratkaisut perustuivat tarkeille tieteellisille laskelmille koskien tarvittavan valon ja puhtaan ilman määriä sekä tilan ja liikkumisen järjestämistä.⁸ Funkkis-koti oli puhdas, valoisa ja menneisyydestä vapaa asunto. Historiattomuus ei tosin ulottunut perheen jäsenten rooleja koskeviin ennakko-oletuksiin: kodin keskeiseksi hahmoksi nostettiin nainen ja perheen äiti.

Asuminen ja erityisesti omistusasuminen voidaan nähdä konkreettisena ankkurina epävarmassa maailmassa. Omistusasunto lisää yksilön autonomiaa ja se antaa ontologista ja materiaalista turvaa työttömyyttä ja vanhuutta vastaan. Omistusasunto on myös toiminut sosiaalisen nousun välineenä siirryttäessä työväenluokasta keskiluokkaan.⁹ Valtiollisella tasolla oman asunnon hankkiminen on nähty tehokkaana kurinpitoprojektina palkkatyöläisille.¹⁰ Asuntosuunnittelussa ovat yhdistyneet etenkin heti sotien jälkeen asuntopolitiikka ja sosiaalipolitiikka: sota opetti, että suomalaisia oli liian vähän. Jos haluttiin lisää kansalaisia, heille tuli tarjota hyvä ja terveellinen koti, jossa saattoi kasvaa terveitä ja onnellisia ihmisiä.¹¹

Jos kodista muotoutuikin modernisaation myötä vapauden, autonomian ja suljetun privaatin saareke,¹² ei sen toteutuminen ulkomaailman vaatimuksilta suojaa

4 Sarantola–Weiss 2003, 11, 57–58; Hunt – Hall 1990; Benker 1984, 52, 53; Burnett 1978; Ariès 1996 (1962), 398–399; Juntto 1990, 31.

5 Garber 2000, 48–60.

6 Saarikangas 2002, 9; Katainen et. al 1999.

7 Saarikangas 2002, 9.

8 Esim. Markkola 1999; Ollila 1993; Heinonen 1998; Saarikangas 2002, esim. 43–72.

9 Saunders 1990, 20; Daun 1980; Roos 1985.

10 Juntto 1990, 321; Saarikangas 1993, 336.

11 Saarikangas 1993, 344.

12 Juntto 1990, 32; Daun 1980, 265–266.

antavana turvasaarekkeena ole ollut aina itsestään selvää. Moderni maailma sisältää paljon elementtejä, jotka uhkaavat yksilön vetäytymistä yksityisyyteen. ”Massayhteiskunta tuhoaa sekä julkisen että yksityisen alueen: massayhteiskunta vie ihmisiltä paitsi heidän paikkansa maailmassa myös heidän yksityisen kotinsa, jossa he joskus ovat tunteneet olevansa maailmalta turvassa” kirjoitti filosofi Hannah Arendt.¹³ Kasvottomien taloudellisten ja poliittisten mahtitekijöiden vaativassa maailmassa vetäytyminen yksityiseen on voinut saada myös liiallisia muotoja. Individualismin ja amerikkalaisen elämäntavan muutoksia luotaavassa kirjassa *Habits of the Heart* sen kirjoittajat tekevät huomioita, kuinka kääntymisestä privaattiin on ainakin osalle ihmisistä tullut Yhdysvalloissa tarkoituksellista itsessään: yksityiselämästä etsitään elämän kaikkinaisen sisältö.¹⁴ Myös Suomesta on viitteitä kääntymisestä yhä tiukemmin privaattiin: privatisoitumista pidetään Eriikka Oinosen mukaan keskeisimpänä ja pitkäaikaisimpana moderneja perheitä koskevana suuntauksena. Julkisen ja yksityisen elämän välinen kuilu on leventynyt.¹⁵ Kun julkinen elämä käy sietämättömäksi, käännytään yhä tiukemmin sisään päin privaattiin – näinhän kävi esimerkiksi kansallissosialistisessa Saksassa.¹⁶

Habits of the Heart -kirjan kirjoittajat huomauttavatkin, että elämänsisällön löytyminen pelkästään privaatista on illuusio: siellä täyttymyksen sijasta vastassa on tyhjyys. Tämä johtuu siitä, että julkinen ja yksityinen ovat toistensa edellytyksiä. Sen sijaan, että ne kilpailisivat keskenään, ne täydentävät toisiaan. Palkitseva perhe-elämä merkityksellisine ystävyysuhteineen on yksi ennakkoehto toimivalle julkiselle elämälle.¹⁷ Myös Hannah Arendt näki yksityisen ja julkisen samoin toisiaan täydentävinä. Yksityisen ja julkisen keskinäisen rajan murentuminen merkitsee lähinnä pakkososiaalisuutta ja pakollista ulkoajohtuvuutta. Sen myötä yksilö menettää kaiken itseohjautuvuuden, kuten Juha Siltala Arendtia tulkitsee.¹⁸ Myös Charles J. Sykes toteaa teoksessaan *The End of Privacy*, että monikulttuurinen ja informaatioteknologian läpäisemä yhteiskunta suorastaan vaatii yksityisyyttä. Samalla kun uudet teknologiat mahdollistavat entistä tehokkaampia keinoja yksityisyyden rikkomiseen, arvojen moninaistuessa toisten ihmisten kaikkien piirteiden suvaitseminen käy mahdottomaksi. Yksityisyyden rajojen romahdus romahduttaa lopulta julkisen sfäärinkin: poliittisesta erimielisyydestä tulee loukkaus omin ta identiteettiä kohtaan. Pelkkä moninaisuuden läsnäolo ei tuota tulokseksi entistä suurempaa suvaitsevaisuutta.¹⁹

Miten pohdinnat julkisen ja yksityisen sfäärin keskinäisestä toteutumisesta liittyvät asuntojen äänimaisemaan ja meluun? Mielestäni monellakin tapaa. Kuten edellä jo totesin, tavoitteenani on selvittää helsinkiläiskotien äänimaisemaa koskevia odotuksia ja sitä, onko moderni kaupunkielämä antanut tilaisuuden vetäytyä julkisesta yksityiseen. Näen melun yhtenä potentiaalisena privaatin sfäärin rikko-

13 Arendt 2002 (1958), 65.

14 Bellah et al 1996, 163.

15 Oinonen 1999, 181.

16 Peukert 1987.

17 Bellah et al 1996 (1985), 163; Arendtin mukaan mm. roomalaiset ymmärsivät julkisen ja yksityisen keskinäisen riippuvuuden. Arendt 2002, 65.

18 Siltala 2000, 18.

19 Sykes 1999; Siltala 2000, 18.

jana: melun tunkeutuminen kotiin on julkisen tunkeutumista yksityiseen.²⁰ Väitän myös, että keskiluokkaiseen asumisihanteeseen on yhtenä osatekijänä kuulunut kodin meluttomuus. Tukea tälle väitteelle saan historiallisesta lähdeaineistosta, jota käsittelem seuraavaksi.

ASUMISEN ODOTUSHORISONTTI JA MELU PRIVAATIN UHKAJANA

Kuten tässä tutkimuksessa on jo moneen kertaan tullut esille, melu on pitkälti kulttuurista riippuvainen asia. Meluun liittyvien määrittelyjen kautta voidaan luoda distinktioita sosiaalisten ryhmien välillä. Esimerkiksi käytöstapojen meluttomuus on ollut keino näyttää kuuluvansa tiettyyn sosiaaliryhmään. Arvostaan tietoinen herrasmies ei voinut osallistua meluisiin töihin vielä 1930-luvun Englannissa, sillä herrasmiehen ei tullut aiheuttaa melua.²¹ Näyttää siltä, että hiljaisen hienostuneet tavat levisivät ylhäältä alaspäin. Britanniassa porvarilliseen asumisihanteeseen ja elämäntapaan on kuulunut meluttomuus 1800-luvun lopulta lähtien. Melu historiaa tutkineen Peter Baileyn mukaan brittiläiseen porvaristoon kuuluvan perheen säädynmukaiseen illanviettoon sisältyi ”a quiet evening at home”.²² Meluisat tavat sen sijaan olivat merkki kuulumisesta työväenluokkaan tai palvelusväkeen. Palvelijat paiskoivat ovia ja nauroivat äänekkäästi jonkinlaisena vastaiskuna alistaiselle roolilleen. Lontoon vuokralatessa asuva työväenluokkainen perheenäiti saattoi sunnuntaisin lounasaikaan mätkiä lautasia kolistellen pöytään – oli hänellä ruokaa tarjottavana tai ei. Lautasten kolina kävi tiedoksiannosta naapureille, että talossa ei kärsitty puutetta.²³

Emme tiedä, paiskoivatko suomalaiset työläisäidit lautasia pöytiin tarkoituksellisen kovaäänisesti ja olivatko meluisat tavat täällä leimallisesti työväen asumiseen kuuluva piirre. Tietääkseni tätä ei ole maassamme tutkittu. Sen sijaan äänten kantautuminen asunnosta toiseen tai ainakin rappukäytävään tuntuu olleen osa helsinkiläisen työväestön asumista 1920-luvulta 1950- ja 1960-lukujen taitteeseen saakka. Äänten kantautuminen liittyi asuntojen huonolaatuisuuteen. Ainakin Helsingin Vallilan kaksikerroksisissa puutaloissa, työväestön asuttamalla ”Kuntseilla”, kaikki rapuissa käydyt keskustelut kantautuivat asuntoihin ja toisinpäin. Sama tilanne oli myös Mäkelänkadulla sijaitsevilla Helsingin Perheasunnoissa.²⁴ Yksityisyyden puute näyttääkin leimanneen ahtaasti asuvan työväestön asumisolaja.²⁵ Oman rauhan puuttumisesta kärsi myös ilmeisen moni suuriin ikäluokkiin kuuluva, joka kotoa pois muutettuaan asui alivuokralaisena tai muuten ahtaasti itsenäistä elämää aloitellessaan.²⁶

Yksityisyyden ja oman rauhan puuttuminen nähtiin epäkohtana, sillä myös Suomessa, kuten Britanniassakin, laadukkaan (porvarillisen) asumisen yhtenä tunnus-

20 Vrt. Smilor 1977, 26.

21 Agar 2002, 202.

22 Bailey 1996, 60, joka viittaa Olsen 1986, 189.

23 Bailey 1996, 61, viittaa Ross 1993, 29.

24 Åström 1999, 90, 116.

25 Åström 1999, 99;

26 Tiljander 2000, 56.

merkkinä oli yksityisyyttä tarjoava meluton koti. Kerrostalossa sijaitsevaan porvariskotiin ei ainakaan 1900-luvun alussa toivottu kantautuvan naapurista ääniä. Esimerkiksi Arkitecten-lehdessä julkaistiin vuonna 1904 kirjoitus, jossa tähdennettiin paksujen seinien ja huoneiden sijoittelun merkitystä asuntojen ääneneristävyydelle. Kirjoituksessa oltiin huolissaan rakennusten tiettyjen rakenteiden oheneemisesta, jonka seurauksena melu kantautui entistä helpommin naapurin puolelle. Tämä ei ollut toivottavaa, sillä, kuten lehdessä kirjoitettiin: ”Några ljud från granens vill man absolut icke hörä.”²⁷ Myös puutarhakaupunkien, kuten vuonna 1907 perustetun Kulosaaren puutarhakaupungin, ideana oli tarjota paheellisen, epäterveellisen ja meluisan kaupunkiasumisen vaihtoehtona rauhallinen ja luonnonläheinen asuinympäristö.²⁸ Kulosaaressa olikin tarjolla kohtuullisen melutonta asumista kunnes liikenne alkoi kasvaa 1920-luvun puolivälissä. Tuolloin Kulosaaren kunnan luottamusmiehet alkoivat saada asukkailta valituskirjeitä, joissa huomautettiin liikenteen aiheuttamista melu-, pöly- ja pakokaasuhaitoista. Saaren autoliikennettä rajoitettiin tuolloin aitojen avulla.²⁹ Myöhemmin vuosikymmeninä Kulosaaresta muodostui merkittävä läpiajoliikenteen solmukohta Helsingin itäisten kaupunginosien ja keskustan välillä.

Sodan jälkeisessä, vaurastuvassa maassa unelma porvarillisesta elämäntyylistä ja yksityisyyttä tarjoavasta asumisesta ei ollut enää ylempien säätyjen yksinoikeus, vaan se alkoi olla yhä useammin ulottuvilla. Etenkin 1960-luvulta lähtien kaupunkikulttuurin kehitys kulki monista, ei pelkästään sosiaalis-taloudellisista vaan myös poliittisista ja ideologisistakin taustatekijöistä johtuen, kohti kulttuurista ”keskiluokkaistumista”. Kansalaisuuden normiksi nousivat akateemisen keskiluokan ajamat sivistykselliset ja aineelliset päämäärät, joista yksi oli kodin kauneus. Näin määritelty porvarillisuus liittyi siten kansalaisuuden uuteen määritelmään.³⁰ Väestöstä suuri osa oli sekä taloudellisesti että henkisesti valmis omaksumaan eräänlaisen yksinkertaistetun ja yhdenmukaistetun version alkujaan hyvinkin elitistisestä porvariskulttuurista. Tämä keskiluokkainen yleiskulttuuri muodostui siksi konkreettiseksi tavoitteeksi, johon alemmat sosiaaliryhmät pyrkivät ja jonka ne monin osin hyvinvointivaltion aikana saavuttivatkin.³¹

Yksi merkittävä etappi noustessa työväenluokasta keskiluokkaan konkretisoitui juuri asumisessa. Keskiluokkaiseen elämäntapaan kuului modernit mukavuudet sisältävä, siisti, valoisa ja mielellään oma asunto. Monille asumisuran huipentuma oli omakotitalo.³² Monen helsinkiläisen kohdalla unelma noususta keskiluokkaan konkretisoitui ainakin aluksi uusissa lähiöissä, joihin päästiin muuttamaan 1950-luvulta lähtien.³³ Ahtaasti asuneelle työväestölle lähiöasunnoissa tarjoutunut mahdollisuus hankkia huonekaluja omaan olohuoneeseen oli merkki taloudellisesta ja

27 Arkitecten 9/1904, artikkeli nimimerkillä W. W., kursivointi alkuperäinen; ks. myös Saarikangas 2002, 150, 188.

28 Kolbe 1988, 48, 51.

29 Kolbe 1988, 196.

30 Sarantola-Weiss 1999, 160; Lehtonen 1982, 593–594.

31 Lehtonen 1982, 594; Kortteinen 1982.

32 Omakotiasumisen tavoitteellisuudesta esim. Juntto 1990, 281; Saarikangas 1993.

33 Esim. Astikainen et al 1997; Kortteinen 1982; Roivainen 1999; 2001; Saarikangas 1993.

sosiaalisesta itsenäisyydestä.³⁴ Uusissa lähiöissä asumisesta tuli myös entistä yksityisempää. Matti Kortteisen mukaan lähiöissä syntyi oikeus yksityiselämään samalla tavoin kun ihmisellä on oikeus tavaroihinsa.³⁵

Yksityisyyttä tarjoavan asuntomuodon tarve otettiin huomioon asuntotuotannossakin. Kansan markkinatutkimuksenlaitoksen johtajan Ahti M. Salosen vuodelta 1961 olevassa tutkimuksessa todettiin, että kun talonpoikaisyhteiskunnassa ruokakunnan jäsenet olivat taloudellisesti kiinteässä riippuvuussuhteessa toisiinsa yksilöllisten työsuoritusten kautta, asettuu sen vastakohtaksi kaupunkielämän kollektiivinen ja ositettu työnteke. Tämän vastapainona oli Salosen mukaan ymmärrettävä yksityisyyden suurempi tarve kaupunkikodissa. Kun taloudellisesti itsenäistyneet uudet ruokakunnat halusivat oman asunnon, oli asuntotuottajien tarjottava erillisiä, uudenlaista yksityisyyttä tarjoavia koteja.³⁶ Salonen katsoi, että kasvanut eristäytymisen tarve liittyy elintason nousuun ja kaupunkimaisen elämäntyylin yleistymiseen. Tällöin Salosen mukaan ”yhtenä asunnolle asetettavista vaatimuksista tulee yhä tärkeämmäksi näkökohta, että sen tulee turvata asukkaiden yksityiselämä erilaisilta ulkopuolisilta häiriöiltä.”³⁷ Salonen ei tosin mainitse, mitä nämä ”häiriöt” olivat. Kirsi Saarikangas kirjoittaa tutkimuksessaan, että rakentamalla 1940-luvun tyyppi-taloja (omakotitaloja) Suomessa rakennettiin samalla yksityisyyttä tarjoavia koteja. Ideologisesti tyyppitalojen rakentaminen oli sidoksissa porvarilliseen ajatukseen kodista pesänä ja kotoisana suojapaikkana korruptoitunutta maailmaa vastaan.³⁸

Mitä yksityisyys teollisesti massatuotetuissa ja standardisoiduissa asunnoissa tarkoitti? Tähän kysymykseen ei ole yksiselitteistä vastausta. Näyttää siltä, että yksityisyyden määritelmä on ajassa muuttuva ainakin siten, että (taloudellisten) valinnanmahdollisuuksien lisääntyessä varsin moni suomalainen, vaikka eivät suinkaan kaikki, on nähtävästi pyrkinyt kohti suurempaa yksityisyyttä.³⁹ Näin voisi päätellä siitä, että elintason kohotessa useimpien suomalaisten haaveeksi on tullut omakotitalo luonnon rauhassa, joskin melko arvostettua on ollut myös asumismuodon toinen ääripää eli keskusta-asuminen.⁴⁰ Sodanjälkeisen asumisen yksityisyyden määritelmän voisi pelkistää käsittämään minimissään oman huoneiston. Tämä yksityisyyden minimivaatimus, jonka olen määritellyt suomalaista asumista käsittelevän kirjallisuuden pohjalta, tuntuu olevan asumismuodosta riippumaton. Huoneiston tuli olla selvästi erotettu julkisesta tilasta ja naapureista ilman näköyhteyttä naapurin asuntoon ja naapurista ja ulkoa omaan asuntoon.⁴¹ Tästä oma ”reviiri” on asumismuodon muuttuessa saattanut laajentua koskemaan myös omaa pihaa. Yksityisyyden minivaatimukseen näyttää kuuluneen myös meluton tai ainakin kohuullisen hiljainen koti ja ehkä piha-aluekin. Viipurissa, Turussa ja Lahdessa kau-

34 Sarantola-Weiss 1999, 160.

35 Kortteinen 1982, 252; myös Åström 1999, 107.

36 Salonen 1961, 30.

37 Salonen 1961, 29.

38 Saarikangas 1993, 330–353.

39 Vrt. Sykes 1999, 15.

40 Juntto 1990, 288; vuoden 2004 asukasbarometrin mukaan kolme neljästä suomalaisesta haluaisi asua pientalossa vaikka vajaa puolet vastaajista asui pientalossa. Strandell 2005, 125.

41 Esim. Juntto 1990; Saarikangas 1993; 2002; Kortteinen 1982; näköyhteyden epätoivottavuudesta ulkoa asuntoon esim. Hautojärvi – Alfors 1972.

punkisuunnittelijana ja kaavoittajana toiminut, funktionalismia edustanut Olavi Laisaari⁴² mainitsee 1962 julkaistussa teoksessaan *Tehokas kaupunki*, että ”asunto on silloin hyvä kun se antaa mahdollisuudet rauhalliseen uneen ja riittävästi eristystä ja tilaa kaikkien perheenjäsenten kotona tapahtuvalle toiminnalle. Rauhallisen unen vaatimus edellyttää paljon makuuhuoneita.”⁴³ Rauhallista ja hiljaista kotia toivottiin myös yleisönosastokirjoituksissa. Useissa niistä on suoria viittauksia tarpeesta ulkomaailmalta suojattuun ja hiljaiseen kotiin. Tässä esimerkkejä vuodelta 1968:

[...] Tämä [asuntojen puutteellinen äänieristys] on yhteiskunnallinen ongelma, johon pitäisi kiinnittää enemmän huomiota. Tämä on myös osasyynä niihin sielullisiin ongelmiin, joita on todettu esikaupungeissa joihin rakennustoiminta nykyään kohdistuu. Kyllä elämäntahti nykyään on niin kova, että ihmisellä pitäisi edes kotona olla rauhallinen paikka, johon päänsä kallistaa illalla pystyäkseen taas seuraavana päivänä olemaan sen suuren koneen eräänä rattaana työantajan suosion saavuttamiseksi tässä kovassa kilpailussa.⁴⁴

[...] Kyllä jokainen normaali ihminen melusta kärsii ja kaipaa kaiken päivittäisen melun ja kiireen jälkeen rauhaa ja riittävä yöunta kotonaan. Onneton se ihminen, joka naapurikseen saa jonkun älyvapaan hakkaajan tai muuta häiriötä aiheuttavan.⁴⁵

Vuodelta 1972 olevassa kirjoituksessa todettiin, että vaikka asukkaat eivät voi olla aina ”hiiren tavoin [...] mutta kunnollinen yörauha kuitenkin tulisi jokaisella olla, vähintään 8 tuntia.”⁴⁶ Vuodelta 1974 olevassa kirjoituksessa asuinalueen meluttomuus on yhdistetty suorasanaisesti osaksi porvarillista elämäntapaa:

[...] Toisaalta olisi syytä mielestäni syytä huomioida myös niiden monien näkökohtia, jotka vain vaivoin ovat onnistuneet saamaan irti asunnon kantakaupungista ja haluaisivat säilyttää elinympäristönsä mahdollisimman miellyttävänä, uskaltaisinko sanoa porvarillisena. Tällaisen elinympäristön tunnusmerkkejä ovat tietävästi mm. seuraavat: saasteettomuus, meluttomuus, runsaat puistot, riittävät lasten leikkipaikat, hyvin järjestetyt jalankulkutiet sekä autoliikenteen vähäisyys ja tästä johtuen lasten ja vanhusten turvallinen liikkuminen alueella.⁴⁷

Runsaat kymmenen vuotta myöhemmin sama odotusarvo oli edelleen voimissaan, jota kuvaavat nämä kaksi kirjoitusta vuodelta 1985:

Jo nyt vyöryvät yötä päivää lähes katkeamattomat autojonot etelään ja pohjoiseen. Tien varrella asuu tuhansia helsinkiläisiä. Yhtenä heistä toivon, että kaupunki ottaisi huomioon mei-

42 Hankonen 1994, 174.

43 Laisaari 1962, 60. Laisaari edusti tehokkuusajattelullaan asumisen ’eksistenssiniminin’ etsimistä. Hän laski tarkkaan mm. asuntojen keskisuuruuksia (45–50 m²). Hänen mukaansa suomalaisen kaupungin väestö tarvitsi 100 talouskuntaa kohti 171 makuuhuonetta. Laisaari 1962, 60; Hankonen 1994, 174.

44 HS 12.2.1968 ”Kotirauha”, nimim. K. S.

45 HS 11.9.1968 ”Melun sietämisestä”, nimim. Tyytyväinen asukas.

46 HS 25.2.1972 ”Asumisen meluhaitat”, nimim. V. L.

47 HS 8.9.1974 ”Joukkoliikenne, autot ja asunnotkin”, Ritva Sario, kapitalisti kantakaupungista.

dänkin asumisviihtyvyytemme uusia asuinalueita suunniteltaessa. Tällä menolla muuttuvat tuhannet Mannerheimintien varrella olevat asunnot (parvekkeista puhumattakaan) lepoon ja virkistykseen kelpaamattomiksi.⁴⁸

[...] Huippumurin rasittavaa hurinaa saa kuunnella tuntikausia päivässä. [...] Olen kokenut ilmastohäkkyrät rasitteeksi ja jopa keskittymiskykyä alentavaksi. Vapaa-aikana haluaisi myös levätä näiltä stressitekijöiltä. Kakofoniasoittimisessa asuminen uuvuttaa. Toivoi muidenkin oivaltavan ilmastointivimman älyttömyyden terveyden kustannuksella.⁴⁹

1990-luvun lopun yleisönosastokirjoituksista löytyi edelleen toive ja odotus kodista ja pihapiiristä meluttomana alueena. Eräs kirjoittaja oli muuttanut juuri luonnonrauhan vuoksi Pohjois-Espoon ”korpeen”, jossa ”kuului lintujen laulu ja puiden kahina tuulessa.”⁵⁰ Toisella kirjoittajalla oli samat odotukset koskien kaukana palveluista sijaitsevaa kotiaan, sillä myös he olivat ”muuttaneet alueelle nimenomaan luonnonrauhan takia.”⁵¹ Molempien kirjoittajien kodin ja pihapiirin äänimaisema kuitenkin muuttui kertaheitolla, kun Ilmailulaitos muutti 1990-luvun lopulla Helsinki-Vantaan lentokentän lentoreittejä.

Yleisönosastokirjoitusten perusteella monen helsinkiläisen⁵² kohdalla tuo unelma meluttomasta kodista ei näytä toteutuneen. Sen sijaan monen kodin äänimaisema tuntuu olleen perin rauhaton. Kotien rauhaa häiritsivät mitä moninaisimmat melutapahtumat, joita käsittelem tarkemmin seuraavaksi.

AUTOT, NUORET, BAARI JA VIINAREMMI

Kuten edellisissä luvuissa olen todennut, liikenteen ja tiehankkeiden aiheuttama melu olivat aiheita, joista yleisönosastolla kirjoitettiin eniten. Toisin kaikki liikennettä koskevat kirjoitukset eivät koskeneet kotien ja pihapiirien äänimaisemaa, vaan monissa näistä kirjoituksista liikenteen melun valitettiin tunkeutuvan myös puistoihin ja muihin vapaa-ajan viettopaikkoihin. Silti liikenteen melu tunkeutui myös koteihin huomattavan usein. Seuraavassa esitän neljä esimerkkikirjoitusta, joissa valitettiin liikenteen melun tunkeutumista neljän seinän sisäpuolelle. Kirjoitukset ovat vuosilta 1971, 1972, 1985 ja 2002:

Oulunkylä on kehnon kaupunkisuunnittelun kukkanen, jossa näkyy mikä ero on herrojen teoilla ja puheilla. [...] Oulunkyläänpä rakennettiin ihmisten kotien ja ohutseinäisten talojen keskelle varsinainen läpikulkuväylä Siltavoudintie, jonka liikenne on vuosi vuodelta käynyt

48 HS 29.1.1985 ”Huopalahti jää mottiin”, nimim. Meluvallit Mannerheimintielle.

49 HS 26.2.1985 ”Ilmastointihäkkyrä on rasite”, nimim. Sairas rakennus.

50 HS 16.9.1999 ”Lentomelu vie kotirauhan”, Matti Linnanaja.

51 HS 23.10.1998 ”Lentomelu piinaa jo liikaa”, Tuulikki Vartiainen.

52 Huomautan, että kaikki yleisönosastokirjoitukset eivät välttämättä käsittele Helsingissä koettuja melutapahtumia. Kirjoitusten luonteesta johtuen – niitä on kirjoitettu nimimerkeillä eikä kirjoittajan kotipaikkaa ole läheskään aina ilmoitettu – emme voi aina varmuudella tietää, mihin maantieteelliseen alueeseen kirjoitus liittyy.

sekä vilkkaamaksi että raskaammaksi. Ohutseinäisissä kadunvarsitaloissa kyllä desibelit rai-kuu. Velkavankeudessa asuvat ihmisparat eivät pääse karkuun minnekään.⁵³

Melu on kasvanut niin, että se alkaa olla kadun puoleisissa huoneissa jo aivan sietämätöntä. Huoneistojen arvo laskee. Näinkö meidän kuuliainen veronmaksomme palkitaan.⁵⁴

Seuraavat kirjoittajat olivat hermostunut kotikatunsa läpiajoilienteestä. Tässä vuodelta 1985 olevassa kirjoituksessa asiaa kommentoitiin näin:

[...] Autoilijat ovat ottaneet itselleen oikeuden ajaa mistä vain ja milloin vain. Asukkaiden oikeuksia poljetaan. Jos minulta viedään pyörä, saanen ilmoittaa poliisille. Miksi en silloin saisi, jos minulta viedään yöuni? Pyörän saan rahalla, virkeyttä en.⁵⁵

Vuodelta 2002 olevassa kirjoituksessa ihmeteltiin Kehä II:n jatkamista koskevia suunnitelmia, joiden seurauksena Kaivokselasta tulisi ”läpiajoalue” ja Myyrmäki jäisi kolmen suuren liikenneväylän keskelle:

Väylän liikenteen myötä tulisivat mm. suuret määrät saastetta sekä meluongelma. Suunnitellut meluesteetkään eivät toisi pelastusta näille kerrostaloasukkaille, joiden asunnot kohoavat meluesteen yläpuolelle.⁵⁶

Koteihin tunkeutui myös erilaisesta liiketoiminnasta aiheutuvaa melua. Nämä esimerkit ovat vuosilta 1955, 1960 ja 1971:

Olisin huvittunut tietämään, onko Suomenlinnan rannoilla, jonka läheisyydessä asuu siviilihenkilöitä, lupa purkaa (laivoista) halkoja mihin vuorokauden aikaan tahansa kaiken lisäksi käyttäen apunaan koneellisia voimasiirtolaitteita mm. klo 1.00 aikaan yöllä? Eikö työlakia sovelleta ammatti- tai sekatyöryhmissä?⁵⁷

Älä riko luonnon rauhaa, älä mellasta, älä pauhaa..[...] Tällaisia kehotuksia annetaan kaikille, mutta tätäkös ajattelevat ne, jotka ovat keksineet maidon kuljetuksen yöllä kello 3–4 välillä juuri parhaimpaan ihmisen unen aikaan. Maitokannuja paiskotaan kivilattiaan, että luulee pommituksen olevan käynnissä. Onko nämä maitokauppiat ja kuljettaja saanet erikoislain, kun he voivat joka yö pitää sanotunlaista meteliä ja häiritä kansalaisten yörauhaa?⁵⁸

”[...] Toinen epäkohta, jolla rasitetaan kyseessä olevien kaupunginosien asukkaita, ovat ne infernaaliset suhinakonsertit, jollaisia päästelee mihin vuorokaudenaikaan tahansa tämä niin sanottu roskienpolttolaitos. Viimeinen yöherätys oli 3.2. kello 23.50.”⁵⁹

53 HS 22.9.1971 ”Ogelin kehoa kaupunkisuunnittelua”, nimim. Kitkerä velkavanki.

54 HS 28.5.1972 ”Töölöläiset ja linja 14”, nimim. Vanha töölöläinen.

55 HS 10.5.1985 ”Yöunta ei saa rahalla”, nimim. Kyttä.

56 HS 9.12.2002 ”Kehä kakkosen jatkaminen ihmetyttää”, Tony Juslin.

57 HS 15.7.1955 ”Tarkoitus häiritä kanssaihmiä?”, nimim. Läheisyydessä asuja.

58 HS 16.11.1960 ”Maidon kuljetus yöllä”, nimim. Lakipykälä X.

59 HS 13.2.1971 ”Tuoksuva Helsinki”, nimim. H. O. S..

Myös ravintolat ja niiden toimintaan liittyvä meluaminen kaduilla etenkin anniskelupaikkojen sulkemisajan jälkeen herätti suuttumusta. Näin asiasta kirjoitettiin vuosina 1971 ja 1974:

Me Puotilan asukkaat esitämme, että Helsingin kaupunginhallitus ei myöntäisi laajennettuja eikä pysyviä minkäänlaisen alkoholin, ei myöskään oluen anniskeluoikeuksia ”Puotilan kartanossa” Rantakartanontien päässä toimivalle ravintolaliikkeelle ja että siltä poistettaisiin tähänastisessakin mitassa ollut anniskeluoikeus. Perustelemme esitystämme varsinkin sillä seuduin asumis- ja yörauhan törkeällä häiriöllä, mitä ko. ravintolan toiminta jo tähänastisissa mittasuhteissaan on aiheuttanut. Tämä ilmeni erityisesti viime kesän ja syksyn kuukausina metelöintinä ja rähinöintinä kartanon läheisten metsikköjen reunamilla ja asuintalojen pihamaillekin. Nuorisoa virtasi iltaisin ”Pehtoorin Pytingin” nimeä käyttäneeseen anniskeluravintolaan ja palasi siltä iltamyöhällä metelöiden pitkälle keskiyöhön saakka.⁶⁰

Miksi lääninhallitus antaa luvan baarin perustamiseen asuintaloon, vaikka baareja on lähitöllä jo useita? Tämä Vilhovuorenkadulla sijaitseva baari on auki klo 6.30–24; siltä asukkaat eivät saa rauhaa päivälläkään, saati sitten yöllä. Siellä soi gramofoni, seinässä olevaa peliä hakataan, asiakkaat meluavat ja etenkin taksikuskit yrittävät parhaansa mukaan klo 22 jälkeen häiritä asukkaiden yörauhaa. Jos soittaa ja pyytää yörauhaa, niin taksikuskit vastaavat puhelimeen ja puhuvat hävyttömyyksiä. Tämä taitaa olla sitä paljon paasattua demokratiaa.⁶¹

Yleisönosaston kestoaiheita ovat olleet nuorten ja viinaremmien meluaminen.⁶² Vuodelta 1973 olevassa ”Yhteiskunta ja nuoret hirviöt” -otsakkeen alla olleessa kirjoituksessa kritiikki kohdistettiin erityisesti nuorten pilaamiseen huonolla kasvatuksella:

[...] Heistä [nuorista] on tehty salainen ase, jonka pääasiallinen tehtävä on kuluttaa autoja, mopoja, mankoja, radioita, vaatteita ja erilaisia päihdyttäviä juomia. Heille on suotu tilaisuus mellastaa ja metelöidä oman tahtonsa mukaan. Tuntuu siltä, että tämännäköisen kultusyhteiskunnan ideologit kaivavat itselleen hautaa, jolle kukaan ei tule itkemään.⁶³

Turhautunut koko kantakaupungin melutilanteeseen tuntui olevan myös tämä nimimerkillä ”Kallion asukkaiden puolesta” kirjoittanut, joka valitti sekä liikenteen että nuorten ja ”hampuusien” aiheuttamasta melusta.

Mielenterveyteen vaikuttava hyvin tärkeä seikka on nukkuminen, paikka missä ihminen nukkuu. Onhan se tieteellisesti todettu, että vaikka ihminen saisikin unen päästä kiinni, siitä huolimatta ympärillä oleva melu vaikuttaa hänen hermostoonsa. Miten on Helsingin kantakaupunkilaisten laita? Ensiksi on kauhea autoista tuleva meteli. Raitista ilmaakin saada pitäisi leudoilla ilmoilla avaamalla ikkunan, mutta voi sitä meteliä, mikä siltä tulee autojen melun lisäksi. Nuorisio huutaa täyttä kurkkua, heillä kun on vielä voimia valvoa myöhään, muut

60 17.3.1971 ”Puotilan ravintolahanke”.

61 HS 19.1.1974 ”Baarit asuintaloissa”, nimim. Koti samassa talossa.

62 Ks. Liite 3.

63 HS 27.7.1973 ”Yhteiskunta ja nuoret hirviöt”, nimim. Porvariukko.

hampuusit rälläävät kuin omistaisivat kaikki kadut ja puistot. Näitä ihmisiä täytyy kuulemma ymmärtää, mutta kuka ymmärtää niitä keski-ikäisiä työssä käyviä ihmisiä, jotka tuntevat tarvetta nukkua hiljaisuudessa jaksakseen seuraavan päivän kovat metelit? Kaikilla tässäkin kaupungissa ei ole rahaa ostaakseen mielekkäämmän nukkumapaikan.⁶⁴

Hermannin kaupunginosassa melunneet ”hulina-aineokset” taas kiukuttivat seuraavaa ”Neljännen polven paljasjalkaista” kirjoittajaa:

[...] Eikö se riitä kun Vallilan ja Kallion kaupunginosien hulina-aineokset kantavat kassikaupalla juoma-aineita, hoilaavat ja mekastavat yökaudet Hermannin puistoissa ja puskissa mummoineen ja mimmeineen.⁶⁵

Vuonna 1980 palstalle kirjoitti ”Äiti Braahenkentän liepeiltä” otsikolla Viinaremmi hiljaa!:

Hyvä viinaremmi! Koska te elätte myös minun maksamillani veromarkoilla, niin ettekö voisi antaa minun nukkua edes yöni rauhassa ja olla huutamatta ja tappelematta ikkunamme alla läpi yöt.⁶⁶

Vuonna 1990 kadulla vapun päivänä melunnut nuorisio herätti ärtymystä kirjoittajassa, joka siteerasi Sinuheita huomauttaen, että mikään ei ole muuttunut tuhansiin vuosiin:

[...] roskaväki ryösti myymälöitä ja piti melua kaduilla vielä pahemmin kuin sotaväki ennen lähtöään kotiin suuresta katselmuksesta.⁶⁷

”ÄIITII, TULE IKKUNAAN!”

Paljon palstatilaa käytettiin myös kerrostaloissa meuhkaavien lasten tuottaman melun puimiseen etenkin 1960- ja 1970-lukujen taitteessa ja vuonna 1980. Näin aiheesta kirjoitettiin vuosina 1970 ja 1972:

Onko kerrostalojen järjestyssäännöissä minkäänlaista pykälää siitä, miten pihalla on käytädyttävä. Ja jos ei ole, olisi viralliselta taholta annettava määräykset jonkinlaisista normeista. Korvia vihlova ÄIITIIII, TULE IKKUNAAN on ainainen kiljunta ja mitä kovakorvaisempi äiti, sitä kamalammaksi huuto paisuu. Yleiset vihellyskilpailut, miltei rumpukalvot halkaiseva suora huuto, äärimmäisillä äänivaroilla käydyt keskustelut ja tappelut, kuhertelevien parien onnenkirkaisut. [...] Eikö todellakaan, jos kerran vanhemmat eivät vähäänkään piittaa lastensa tavoista, ole mitään mihin aikaihminen voisi vedota monesti raskaan työpäivän jälkeen halutessaan kotonansa levätä ja rentoutua. Vaikka kuinka tuk-

64 HS 17.9.1973 ”Kantakaupunkilaisten yörauha”, nimim. Kallion asukkaiden puolesta.

65 20.6.1973 ”Tervetuloa Hermannisiin, vallilalaiset”, nimim. Neljännen polven paljasjalkainen.

66 HS 20.8.1980 ”Viinaremmi hiljaa”, nimim. Äiti Braahenkentän liepeiltä.

67 5.5.1990 ”Roskaväki piti melua kadulla”, nimim. E.

kisi ikkunat, tunkeutuvat äänet sisälle. Onko täysi-ikäisellä enää maailmassa minkäänlaisia oikeuksia?⁶⁸

[...] Lapset, joiden kustannuksella vanhemmat saavat asuntonsa ja asumistukensa, ovat sitten rappukäytävissä ja urheiluvälinevarastoissa meluamassa, tekemässä ilkivaltaa ja varastelemassa. Siellä tukiasunnossa sitten yksin jätetty koira ulinallaan ja haukkumisellaan häiritsee naapureita vaikeuttaen vuorotyöläisten lepoa, elatuksen hankkimista ja veronmaksukykyä.⁶⁹

Lasten aiheuttamasta melusta kirjoitti eräs yksinhuoltaja vuonna 1980 tähän sävyyn:

[...]”Kun jokainen ajattelee vain omaa nokkaansa eikä yhtään sen pitemmälle. Se näkyy myös tavassa asua. Ollaan ja melskataan ihan kuin asuttaisiin yksi koko taloa. Naapurista ei ole väliksi, vaikka seinistä ja katosta ei äänieristeeksi olekaan, näköeristykseksi niitä voi enintään kutsua.[...] Meillä mennään nukkumaan silloin kun yläkerran juoksu- ja jytinäkilpailut loppuvat ja huonekalujen siirtely iltaimuroinnin johdosta on ohi. Paperiseinin varustetussa talossa kuuluu myös sanasta sanaan kovaääninen keskustelu tai huutaminen sekä radio-ohjelmat melodioita myöten seinän läpi.[...] Saman vuokran maksan kuin naapurikin ja tottavie haluaisin elää omaan rauhalliseen tahtiini. Mennä nukkumaan silloin kun nukuttaa ja laittaa lapsenikin aikaisen aamuhätyksen vuoksi ajoissa unten maille. [...] Pelkään vain, millaiseksi muodostuu lapsen kuva aikuisten maailmasta ja siitä, mikä on ihmisen oikeus ja velvollisuus toista kohtaan.”⁷⁰

MELUISAT HARRASTUKSET

Myös yövieraiden ja soittopelien aiheuttama meteli kiukutti kaupunkilaisia. Näin tilannetta kommentoitiin vuosina 1970 ja 1969:

On aikoja eletty mutta ei näin kauheata aikaa kun nyt on. Ei saa yörauhaa omassa kodissaankaan. Kaiket yöt pidetään pahaa melua ja jos pyytää poliisilta apua niin poliisi vastaa, että se on isännöitsijän ja talonmiehen asia. Mutta isännöitsijä ja talonmies eivät ota kantaa mihinkään, niin kenen puoleen tässä voisi kääntyä, että saisi yörauhan?⁷¹

Onko olemassa mitään lakia orkesterisoittimien ja erityisesti sähkökitaroiden käytöstä kerrostaloissa? Tällaista soittoa saan kuulla hyvin usein, eikä äänenvoimakkuus näytä pysyvän vain soittajan omassa huoneistossa vaan se kuuluu portaiden kaikkiin asuntoihin.[...] Kun on sairas, väsynyt tai muuten haluaisi levätä pyhäisin tai iltaisin niin se pimputus tietystikin heti alkaa.⁷²

68 HS 2.8.1970 ”Lapset hiljaa”, nimim. Kotirauhan puolesta.

69 HS 6.9.1972 ”Koira, auto ja ylellisyys”, nimim. Kahden koulupojan äiti.

70 HS 11.2.1980 ”Kerrostaloissakin oltava oma rauha”, Pirkko Suominen.

71 HS 7.6.1970 ”Kun ei anneta nukkuakaan”, nimim. 77 vuotta.

72 HS 28.1.1969 ”Soitto ei tunne seinää”, nimim. Katkennut kieli

Soittamisen ohella kerrostalojen asukkaita häiritsivät muutkin harrastukset, kuten nikkarointi. Seuraava kirjoittaja oli asunut kahdessa eri paikassa ja kummassakin havainnut asuvansa ”puusepäntvertaan” alapuolella. Nimimerkillä Vahatulppia korvissaan käyttävä kirjoittanut kommentoi nikkarointia vuonna 1972 seuraavaan tapaan:

[...] Suomalainen aloittaa naputuksensa, sahaamisensa ja hakkaamisensa yleensä kello 19 ja jatkaa häikäilemättömästi aina 23:een, joskus vieläkin myöhempään. [...] Varsinkin viikonloput on pyhitetty melulle ja kolinalle. Talon alakerrassa on askartelutilat, mutta eihän suomalainen yleisin tiloihin mene! Kotini on linnani, jossa saan elää aivan estoitta ja muista välittämättä. [...] Suomalainen ei sovi asumaan muuta kuin korpeen.⁷³

Matti Kortteinen on tutkinut suurta maaltamuuttoa ja lähiöasukkaiden sopeutumista kaupunkielämään ja palkkatyöläiseksi. Tutkimuksessaan hän liittää nikkaroinnin siihen, että itsenäiseen ja ruumiilliseen tai pikemminkin konkreettiseen maatyöhön tottunut mies joutui palkkatöihin tehtaaseen tai verstaaseen viilariksi. Nämä Kortteisen haastattelemat miehet kokivat palkkatyön epätyytyttävänä ja turruttavana työnä, jossa ”ei pääse tekemään käsillään mitään riittävän luovaa ja antoisaa.” Kortteisen mukaan siksi ”on luonnollista, että töiden jälkeen sitten nikkaroidaan sitäkin enemmän.”⁷⁴ Elementtitalossa nikkaroinnin äänet kantautuivat seinien läpi ja Kortteinen siteeraakin erään kerrostalon isännöitsijälle osoitettua kirjettä, jossa pyydettiin isännöitsijää puuttumaan kirjoittajan yläkerrassa asuvan ”puusepäntvertaan” aiheuttamaan häiriöön. Isännöitsijälle osoitetussa kirjeessä ilmoitettiin seuraavaa:

[...] Seuraavasta kerroksesta kuuluu jatkuvasti viikosta toiseen sahausta ja naulausta. Viime pääsiäisen ja pitkäperjantain pyhät menivät aivan sahaustoimissa ja ajattelin jo silloin valittaa mutta sitten oli vähän rauhallisempaa. Nykyään sitä taas saa kuunnella joka viikko. Normaali remontit kyllä ymmärrän, mutta en tätä. Jos minulle olisi ilmoitettu, että asunto on puusepäntvertaan alla en olisi muuttanut ollenkaan vaikka entinen asunto oli kovin huono. Toivon tähän asiaan parannusta koska asumisrauha pitää olla jonkinlainen.⁷⁵

Seuraava yleisönosastolle kirjoittanut melusta kiusaantunut joutui turvautumaan korvatulppiin kyetäkseen keskittymään opiskeluun ja lepäämään. Hän kommentoi kerrostalossa asumista vuonna 1971 seuraavasti:

Puhutaan kauniisti toisten ihmisten sietämisestä ja määritellään milloin minkin vahvuisia melurajoja, joita voi sietää. Tämän tästä näkee myös pilkallisia toteamuksia, arveluja ja mukamas neuvoja sellaisille ihmisille, joiden katsotaan valittavan turhan takia. Kyllä se vain kuitenkin on niin, että esim. täällä Helsingissä asuu ihmisiä, joiden olemisella ja melunpidolla ei ole mitään rajaa. Olemisella ja meluamisella jopa kerskutaan ja kerrotaan oltavan niin hyvissä väleissä talon haltijoiden kanssa, etteivät valitukset auta. En kuitenkaan tunne

73 HS 5.2.1972 ”Suomalaista asumisterroria”, nimim. Vahatulppia korvissaan käyttävä.

74 Kortteinen 1982, 136.

75 Kortteinen 1982, 136–137.

mitään myötätuntoa sellaisia ihmisiä kohtaan, jotka esim. pimputtavat pianoa päivästä päivään ja kuukaudesta kuukauteen ja siinä välillä möläjävät – muka laulavat – mitä kaikkea täytyy kuunnella jatkuvasti. Ei siinä tule kysymykseen enemmän lepo kuin opiskelukaan muutoin kuin vahatulpat korvissa. [...] Jos taas haluaisi päivän työn ja paineen takia vaikka istua hiljaisuudessa, toivo on turha.⁷⁶

Yhteenvetona edellä esittelemistäni yleisönosastokirjoituksista on todettava, että ainakin yleisönosastolle kirjoittaneiden helsinkiläisten kaipaama ja odottama rauhaista kotipiiri rikkoutui ilmeisen usein. Odotusarvoa porvarillisista privaateista loukkasi monenlainen melu. Eniten ja toistuvimmin valitettiin liikenteen, nuorten ja lasten tai naapureiden meluamisesta sekä kaduilla mellastavien ”juoppojen” aiheuttamasta melusta.⁷⁷

Ei ole yllätys, että juuri liikenteen melusta helsinkiläiskotien rauhaa häiritsevänä tekijänä kirjoitettiin läpi tutkimusajanjakson, koska liikenteen aiheuttama melu on ollut, kuten todettua, suurin yksittäinen melunaiheuttaja. Liikenteen aiheuttaman melun häiritsevyyttä helsinkiläiskodeissa on myös tutkittu haastattelututkimuksien. Vuonna 1980 tehtiin haastattelututkimus, jossa selvitettiin asukkaiden kokemia meluhaittoja vilkkaasti liikennöityjen katujen varsilla. Esimerkkikaduiksi valittiin Hämeentie ja Mechelininkatu ja vertailualueeksi valittiin vähemmän liikennöity Apollonkatu. Tutkimuksen mukaan lähes kaikki Hämeentien ja Mechelininkadun varrella asuvat havaitsivat liikennemelun asunnossa. Vähemmän vilkkaasti liikennöidyllä Apollonkadulla näin tapahtui joka toisen asukkaan kohdalla. Sekä Hämeentien että Mechelininkadun asukkaista lähes 80 prosenttia koki liikenteen melun häiritsevänä. Näiden vilkkaasti liikennöityjen katujen asukkaista noin 30 prosenttia koki liikenteen melun asunnoissaan erittäin häiritsevänä, kuten oheisesta taulukosta (taulukko 4.) ilmenee.⁷⁸

Taulukko 4. Asukkaiden kokemat meluhaitat vuonna 1980.

Alue	Hämeentie	Mechelininkatu	Apollonkatu
% asukkaista havaitsee liikennemelun asunnossaan	92	96	52
Liikennemelu häiritsee	76	78	26
häiritsee paljon	32	28	5
häiritsee melko paljon	20	36	6
ei häiritse erityisen paljon	24	14	15

Lähde: Paikkala 1981, 503.

76 HS 15.3.1971 ”Sietämätön asuntomelu”, nimim. Äärimmilleen kiusaantunut.

77 Ks. Liitteet 1–3.

78 Paikkala 1981, 499–504.

Paikkalan tekemän tutkimuksen mukaan liikenteen melu häiritsi muun muassa radion kuuntelua ja television katselua, keskustelua ja keskittymistä. Melu herätti myös varsin monen ja miltei 40 % Hämeentien ja Mechelinkatujen asukkaista koki sen häiritsevän lepoa ja rentoutumista. Tutkimuksen mukaan naapureiden melu häiritsi 14 % Hämeentien asukkaista, 13 % Mechelininkadun asukkaista ja 20 % Apollonkadun asukkaista. Kiinnostavaa on, että Apollonkadulla, joka oli vähemmän liikennöity katu, naapureiden melu koettiin häiritsevämmäksi kuin tutkimuksen vilkkaammin liikennöidyillä kaduilla.⁷⁹

Myös myöhemmin tehtyjen tutkimusten mukaan liikenteen melu häiritsi asukkaita heidän kotonaan. Maassamme tehtiin vuonna 1998 asukasbarometri-kysely. Kyselyssä kartoitettiin suurten taajamien asukkaiden mielipiteitä asuinympäristöstään, ja siinä kysyttiin myös melusta. Tutkimuksen mukaan talon ulkopuolelta tuleva liikenteen melu häiritsi asunnossa noin joka seitsemättä vastaajaa. Liikenteen melu häiritsi suhteellisesti eniten keskustoissa ja suurissa kaupungeissa asuvia. Kerrostaloalueilla häiritsevää melua oli enemmän kuin pientaloalueilla, ja vuokra-asunnoissa meluhaittoja koettiin yli kaksi kertaa niin usein kuin omistus-asunnoissa. Yli neljännes vastaajista piti asunnon äänieristystä riittämättömänä.⁸⁰ Vuonna 2004 tehdyn Asukasbarometrin mukaan 28 % vastaajista piti liikenteen melua asunnoissaan vähintään jonkun verran häiritseväksi. 1,2 % vastaajista piti liikenteen melua erittäin häiritseväksi ja 1,8 % mielestä se häiritsi paljon. Suurinta osaa vastaajista liikenteen melu ei häirinnyt asunnon sisällä lainkaan. Vaikka vuoden 1998 asukasbarometri ei tältä osin ole täysin vertailukelpoinen vuoden 2004 kyselyn kanssa, vuoden 2004 barometrissä mainittiin liikenteen aiheuttamien häiriöiden määrän todennäköisesti lisääntyneen viiden vuoden aikana. Edelleen vuonna 2004 liikenteen kerrostaloalueilla, keskustoissa ja vuokra-asunnoissa liikenteen melu koettiin häiritsevämpänä kuin pientaloalueilla, lähiöissä ja omistus-asunnoissa. Keskustoissa asuvista jopa 36 % piti liikenteen melua asunnoissa häiritseväksi ja 4,6 % koki häiritsevää melua erittäin paljon tai paljon. Kaikkein suurimmissa taajamissa 4,5 % vastaajista koki melua erittäin paljon tai paljon.⁸¹ Vuoden 2004 asukasbarometrissä ei tiedusteltu tyytyväisyyttä asuntojen äänieristykseen.

VIKAA ÄÄNIERISTYKSESSÄ VAI PÄÄSSÄ?

Tutkimuksen edellisissä luvuissa (luvut I–II) olen pyrkinyt osoittamaan, kuinka vastuu ympäristön tilasta ja sen ohella melun, ja etenkin liikenteen aiheuttaman melun lisääntymisestä ja sen torjunnasta vyörytettiin ympäristöviranomaisille sen jälkeen, kun melukysymys politisoitui. Tutkimuksen kolmannessa luvussa pyrin sitomaan ”maailman meluuntumisen” laajemmin teknologiaan, luontosuhteeseen ja yhteiskuntamme perustavaa laatua oleviin aatteellisiin ja taloudellisiin rakenteisiin ja toimintatapoihin keinotekoinen äänimaisema -käsitteen kautta. Tässä ja seuraavassa luvussa koen tarpeelliseksi tehdä sen rinnalla hienojakoisempaa, kult-

79 Paikkala 1981, 502–504.

80 Strandell 1999, 22.

81 Strandell 2005, 30.

tuurintutkimuksellista erittelyä melun kulttuurisista merkityksistä. Tämän melua koskevan hienojakoisemman erottelun kautta toivon saavani lisävalaistusta siihen, mikä ja ketkä on nähty syylliseksi sille (viranomaisten toiminnan tehottomuuden ohella), että niin moni helsinkiläinen (ilmeisen usein kerrostaloasukas) ei ole saanut olla rauhassa kotonaan. Pohdin myös sitä, miten nämä syyt linkittyvät laajemmin yhteiskuntamme kulttuurisiin ja sosiaalisiin arvostuksiin. Seuraavaksi lähden purkamaan yleisönosastokirjoituksia kysyen, minkä kaupunkilaiset itse ovat nähneet syynä asuntojen rauhattomuuteen ja millaisia ratkaisuehdotuksia nimenomaan naapurimelua tai asuntomelua koskevissa yleisönosastokirjoituksissa asian-tilalle on esitetty.

Yksi selkeä syyllinen privaatin sfäärin rikkoutumiselle löydettiin yleisönosastolla asuntojen puutteellisesta äänieristyksestä. Pelkästään tätä aihepiiriä käsiteltiin vuonna 1965 tähän tapaan (monissa kirjoituksissa sitä käsitelty muiden teemojen ohella, kuten edellä siteeraamistani esimerkeistäkin voi todeta):

[...] mutta asuminen niissä [Tapiolan arava-taloissa] muodostuu painajaiseksi. Äänieristykset puuttuvat näistä taloista mahdollisesti kokonaan. Naapurin perhe-elämää voi seurata aina vauvan jokelluksesta intiimeihin toimituksiin asti. [...] Näitä taloja rakennettaessa ei ole otettu huomioon rakennuslain ja -asetuksen henkeä. Rakentajat eivät ole käsittäneet, ettei riitä vain se, että rakennetaan, vaan ihmisille täytyy rakentamisen avulla pyrkiä antamaan lepoa ja rauhaa omassa kodissaan.⁸²

Kirjoittaja katsoikin, että ennen seuraavan puutarhakaupungin suunnittelemista ja toteuttamista suunnittelijoiden ja rakentajien tulisi oppia ymmärtämään inhimillisen yhteiskunnan tarpeita, joista kirjoittajan mukaan meluntorjunta on ehdottomasti tärkeimpiä. Moni muu yleisönosastolle kirjoittanut olisi varmaan allekirjoittanut saman ajatuksen, sillä sen verran kovin sanoin äänieristyksen puutteellisuutta kritisoitiin monissa kirjoituksissa. Nämä kirjoitukset ovat vuosilta 1972, 1973 ja 1985:

Piirtäjät ja rakennuttajat. Teillä itsellänne pitäisi olla asunto esim. Roihuvuoreen 1965 valmistuneissa Hakan tornitaloissa. Seinät ovat niin ohuet, että lehden rapina kuuluu läpi. Väliseiniksi olette laittaneet pahvikomeroita. Vesijohdot vinkuu korviahuumaavasti. WC:stä kuuluu lirinä ja ähkyt, jonka jälkeen kohinaa, suhinaa loputtomiin. On aivan mahdotonta nukkua, koska asukkaat alkavat ”kotityönsä” vasta klo 23 jälkeen ja 5–6 aikaan aamulla pauke kuuluu joka puolelta. Äänieristys on nolla. [...] Vaatikaamme rakentajaa parantamaan äänieristystä. Tai hiljentykäämme itse edes yön ajaksi jos emme muuta voi.⁸³

[...] Jos katsottaisiin vähän ensi rakentamistapaa. Huoneita rajoittavat väliseinät ovat 16 cm ja 7 cm levyjä ja välipohja 20 cm. Lattiassa on äänieristeenä huopapohjainen muovimatto, joka on käytännössä mitään sanomaton. Tässä vaiheessa on jo taattu, ettei asukkailla ole min-käänlaista kotirauhaa, ei kunnolla uskalla yskäistä klo 22 jälkeen. Talot on myös suunniteltu useasti niin, että neljän talon sisälle jää ns. ”huutopiha”, jossa on jääkiekkopeli ja muut mu-

82 HS 24.10.1965 ”Pohjois-Tapiolan slummitalot”, nimim. XYZ.

83 HS 2.2.1972 ”Kamalaa asumista”, nimim. Kaupunkilainen.

kavat, että meteliä riittää ulkona ja sisällä. Ajatteletteko suunnittelijat ja rakentajat, muuta kuin rahaa; ette ihmisten mielenterveyttä.⁸⁴

[...] Jotkut meistä haluaisimme nukkua vielä aamuksillakin klo 6:n ja 8:n välillä, mutta se keskeytyy poikkeuksesta, kun aamukiireinen puukenkä-naapuri kiiruhtaa keittiöönsä tahi juoksee muista vähät välittäen raput alas ehtiäkseen töihin.[...] on erikoisen itsestä hoi-
taa omien varpaidensa terveyttä samalla naapurien hermoja suunnattomasti kuluttaen.[...] Miellemme tekisi lähettää terveisiä myös asuntohallitukselle. Olemme jo kymmenen vuoden ajan ihmetelleet, miksi taloomme ei laitettu äänieristeitä eri asuntojen välille?⁸⁵

[...] Vika on kelvottomassa rakentamisessa [ei kuuntelijoissa jos kuulee naapurin puheet]. Katsokaan kaupungilla liikkeessanne rakenteilla olevaa taloa. Tulee mieleen, että missähän on sen ohentamisen raja, jonka yli ei voi mennä, että talo sortuu. Rakennuttajat viis veisaa-
vat muusta, kunhan vain jonkinlaisen kuoren saavat ihmisten suojaksi järkyttävällä hin-
nalla. Luuletteko, että ne, jotka sellaisia toisille rakentavat, itse asuisivat niissä päivääkään. Jos korkeissa liukuvalutaloissa pudottaa pennin lattialle viimeisessä kerroksessa, se kuuluu alakerrassa.⁸⁶

Samaan aihepiiriin eli kerrostalojen rakennusteknisiin ominaisuuksiin liittyvät myös vesikalusteisiin ja asuntojen muiden koneellisten laitteiden aiheuttamaan meluun liittyvät keskustelut. Nämä esimerkit ovat vuosilta 1969 ja 1985:

Asumme Lauttasaarella kerrostalossa Otavantien varrella. Talo on rakennettu v. 1938–39. Kellarissa on pumppu, joka käy kaikki yöt ja tärisyttää permantoa niin, ettei nukkumisesta tule yhtään mitään. Tätä on kestänyt jo pitemmän aikaa. 3 cm:n paksuiset kumilevyt on sänkyjen alla, mutta nekään eivät auta. Isännöitsijälle on ilmoitettu, mutta parannusta ei ole tullut. Sijaintipaikkoja olisi kyllä pumpulle, kun koko toinen pää taloa on liikkeitä ja toimis-
toja. Olisiko ketään asiantuntijaa, joka vois neuvoa, millä saisi tärinän pois?⁸⁷

[...] Koneellinen ilmastointi pitää niin hirveää jatkuvaa ääntä, että ajanoloon sen vaikutus on kiduttava.[...] Aggressiivinen ilmastointilaitteiden markkinointi tekee kodeistakin suhisevia, humisevia, hyriseviä hähkejä, jollaisia nyt jo ovat toimistot, kaupat ja pankit ilmas-
tointilaitteineen.⁸⁸

Näiden kirjoitusten perusteella voisi äkkinäisesti päätellä, että kerrostalorakentaminen ja erityisesti asuntojen äänieristäminen on ollut mielivaltaista ja ilman min-
käänlaista kontrollia. Äänieristykseen suhteen tilanne olikin ilmeisen sekasortoinen ainakin vuoteen 1967 saakka, jolloin rakennusten äänieristystä koskevat normit sisällytettiin Rakennusinsinöörien liiton RIL:n ohjeisiin.⁸⁹ Tätä ennen rakennusten äänieristystä koskevan normiston puuttuminen nähtiin suurena epäkohtana muun

84 HS 14.2.1972 ”Rakentajissa suurin syy”, nimim. Parempaa toivova.

85 HS 20.10.1973 ”Kerrostalojen puukenkä-terroristit”, nimim. Joukko kerrostalon asukkaita.

86 31.3.1985 ”Äänieristys olematonta”, nimim. 30 vuotta rakentanut.

87 HS 1.3.1969 ”Vesipumppu ja kotirauha”, nimim. Tärinästä kärsivät.

88 HS 15.3.1985 ”Ilmastointi pilaa kodin”, nimim. Minne pakoon melua?

89 Ääneneristysnormit 1967, 6.

Hiekkaharjussa kauniilla paikalla 15 min. junamatkan päässä Helsingistä (sähköjunalla) myydään jälleen

ÄÄNIERISTETTYJÄ

huoneistoja 3-kerroksisesta puhtaaksimuuratusta punatiilitalosta, joka valmistuu ensi tammikuussa omalle puolen hehtaarin tontille.

2 H + K + KH + PARVEKE	51 m²	Hinta 45.390:—
3 H + KK + KH + PARVEKE	59 m²	Hinta 52.510:—
3 H + K + KH + PARVEKE	62 m²	Hinta 56.980:—

Kauppahinnan lisäksi ei tule mitään muita maksuja. Maksut rakennusvaiheittain. Oma rahoitus 23—30.000:—, Velat 13 %. Yhtiövuokra 2:50/m².

Äänieristyksen takia kaikki seinät poltetusta punatiilestä. Äänieristyksen takia naapurinvastaiset seinät 24 sm paksut. Eteisen ja porrashuoneen välillä äänieristyksen takia kaksinkertaiset ovet, porrashuoneen puoleinen ovi tammea. Äänieristetyt huoneistojen lattiat rakennetaan siten, että 19 sm paksun teräsbetonisen välipohjan ja seinistä eristetyn pintalaatan väliin laitetaan 3 sm paksu kutistumaton muovikerros. Lattiat päällystetään aidolla korkkimatolla (Linoleum). Jokaisessa huoneistossa ikkunaseinien pituiset kiinteät verhotangot kaksine liukuratoineen. Kynnykset, jalkalistat ja ikkunapenkit mahonkia. Huoneistoihin tulevat komerot toimittaa Asko-tehdas valmiiksi maalattuna. Sisäänvedettyjen parvekkeiden ovet varustetaan lämpölasilla. Äänieristyksen takia viemäreitä, vesi- ja lämpöjohtoja ei sijoiteta naapurinvastaisiin seiniin. Ilmahormit mm. rakennetaan siten, ettei niiden kautta kuulu äänet huoneistosta toiseen.

Yksityiskohta sanomalehti-ilmoituksesta, jossa mainostettiin hyvin äänieristettyjä kerrostaloasuntoja. Ilmoitus julkaistiin Helsingin Sanomissa 10.7.1968.

Kuva: Helsingin yliopiston kirjasto.

muassa *Akustisessa aikakauslehdessä*. Akustinen aikakauslehti oli Suomen Teknillisen Seuran julkaisema lehti, jossa käsiteltiin ääneen, akustiikkaan ja meluntorjuntaan liittyviä kysymyksiä ja se ilmestyi vuosina 1963–1967. Heti lehden ensimmäisessä numerossa julkaistiin artikkeli, jossa käsiteltiin niitä teknisiä ja rakenteellisia toimenpiteitä, joiden avulla asuinrakennukset saataisiin kohtuullisin kustannuksin meluttomiksi. Tämän kysymyksen todettiin tulleen hyvin ajankohtaiseksi siksi, että ”viime vuosina on ilmestynyt luvattoman paljon asuinrakennuksia, joissa asukkaat eivät saa melulta rauhaa ja viihtyisyyttä, vaan heidän terveytensä suorastaan kärsii kaikenlaisten äänien vuoksi.”⁹⁰

Synnä asuntojen puutteelliselle äänieristykselle mainittiin muun muassa asian-
tuntemattomuus nimenomaan ääneneristämisiongelmiin kohdalla, virheelliset väliseinä- ja välipohjarakenteet, huolimaton työn valvonta, yhteiskanavajärjestelmien virheellinen rakenne, pumppujen jättäminen ilman tärinänvaimenninta ja lämmityskeskusten väärin sijoittaminen ja jättäminen ilman riittävää ääneneristystä. Artikkelissa katsottiin, että ääneneristyksellisesti ”oikeaan” rakentamiseen veloitta-

90 Akustinen aikakauslehti 1/1963, T. K. Laakso, 15–16.

vat paitsi terveydelliset, myös moraaliset näkökohdat, sillä: ”tekniikan kehittyessä ja luodessa lukemattomia keinoja, joilla elämisen standardia voidaan kohottaa, on luonnotonta, jos rakentajain piirissä ei pystyttäisi pääsemään edes niihin standardeihin, jotka takaavat ihmisille meluttoman asunnon.”⁹¹ Artikkelin kirjoittaja, diplomi-insinööri T. K. Laakso, toimi aktiivisesti Meluntorjunnan Edistämisyhdistyksessä, joka oli keskittynyt meluntorjuntaan. Yhdistyksen toimintaa olen käsitellyt tämän tutkimuksen toisessa luvussa.

Akustisessa aikakauslehdessä kritisoitiinkin toistuvasti sitä, että maastamme puuttuivat viralliset asuntopuutteita koskevat ääneneristysmääräykset, joita oli ryhdytty valmistelemaan julkisin varoin jo vuonna 1960.⁹² Esimerkiksi vuonna 1964 lehdes- sä ihmeteltiin, miksi

kaikki nämä [rakennusten meluntorjuntaa koskevat säädökset ja niiden toteutumisen valvominen] toimenpiteet on tähän asti lyöty laimin ja jo se seikka, että 5 vuotta valmiina ollut ehdotus ääneneristysmääräyksi on levännyt pöytälaatikossa ilman, että sitä olisi lähetetty edes asiantuntijoille lausunnon pyytämistä varten, osoittaa, että jossakin virastoportaassa on haluttu suorastaan jarruttaa meluntorjunta-asian kehittymistä juuri silloin, kun asuinrakennusten tuotanto on ollut maassamme laajimmillaan.⁹³

Näyttääkin siltä, että äänieristys oli se, josta asuintuotannossa ainakin elementtirakentamisen alkuaikoina säästettiin. Äänieristyksestä ”nipistäminen” oli ehkä varsin mutkaton tapa säästää asiaa koskevan normiston puuttumisen vuoksi. ”Pika-asutusvaiheen” asuntorakentamista leimasi pyrkimys saada valmista nopeasti ja halvalla. ”Pika-asutusvaiheen” ensimmäinen asuntorakentamiskausi sijoittui heti sotien jälkeiseen aikaan ja toinen vaihe oli 1960- ja 1970-lukujen taitteessa. Asuntojen äänieristys näyttää keikkuneen listan viimeisenä nopeisiin tuloksiin tähtäävässä rakentamisessa. Tämän puolesta puhuu esimerkiksi vuonna 1964 *Rakennustaito*-lehdessä julkaistu artikkeli. Artikkelissa käsiteltiin rakentamisen kalleudesta johtuvaa ahdasta asumista, jolloin ”nelihenkisen perheen on sullouduttava nuorelle parille tarkoitettuun asuntoon”. Artikkelissa esitettiin vinkkejä, mistä rakentamisessa voitaisiin säästää. Keinoiksi ehdotettiin muun muassa parvekkeen pois jättämistä ja komeroiden vähentämistä. Suoraan asunnon ääneneristykseen vaikuttavista säästökohteista mainittiin mahdollisuus jättää toinen porrashuoneeseen johtavista ovista pois. Kaksikertaisen ulko-oven todettiin parantavan äänieristystä mutta se ”voitaneen jättää suuremmitta haitatta pois”. Edelleen artikkelissa ehdotettiin säästämistä yksinkertaistamalla ja keventämällä rakennusosia, jolloin välipohja ehdotettiin jättämään ilman äänieristystä ja tekemällä väliseinät kevytbetonielementeistä. Kirjoittajan mukaan asunnon tasoa voitiin sitten korjailta jälkikäteen varojen salliessa.⁹⁴

91 Akustinen aikakauslehti 1/1963, T. K. Laakso, 17.

92 Vuonna 1960 valmistuneen Ääneneristysnormiehdotuksen sisällöstä Akustinen aikakauslehti 2/1963, 23–25; ehdotusta uudistettiin myöhemmin mm. siten, että suositusten henki herättäisi halua rakentaa ääneneristykseltään minimivaatimusta parempia asuintaloja. Akustinen aikakauslehti 2/1966, 4.

93 Akustinen aikakauslehti 4/1964, 1.

94 Rakennustaito 15/1964, 671–673, Jarmo Kervinen.

Nopeaan ja halpaan asuntotuotantoon tähtäävän elementtirakentamisen tulokset herättivät kriittisiä huomioita alan lehdistössä, vaikka äänieristykseen ja yksityisyyteen liittyviä kysymyksiä ei esimerkiksi Arkkitehti-lehdessä juuri käsitelty muutamia artikkeleita ja sivuhuomautuksia lukuun ottamatta. Harvoin äänieristystä sivuaviin artikkeleihin lukeutui Arkkitehti-lehdessä vuonna 1960 julkaistu artikkeli *1950-luvun asuntotuotannon arviointia*, jossa kritisoitiin kovin sanoin 50-luvun megalomaanisia mittasuhteita saanutta elementtirakentamista. Kritiikki kohdistui muun muassa asuntojen pienuuteen ja siihen, että talot sopivat huonosti maisemaan. Artikkelissa kritisoitiin myös sitä, että neliömetrikustannusten edullisuutta pidettiin keskeisenä valintakriteerinä eri suunnitelmien välillä. Kirjoittajan mukaan ”on helppohintainen ja perhesovun kannalta vaarallinen keino säästää pinta-alaa tyytymällä ns. keskuslohuoneratkaisuun, jossa eri asumistoimet aina häiritsevät toisiaan.” Tämän vuoksi kirjoittajan mukaan ei tarvitse ihmetellä ”miksi lapset eivät pysy kotona ja isällä on taipumus livistää muualle iltojaan istumaan! Juuri vapaa-ajan lisääntyminen ja mahdollisuus äänekkäisiin kotiharrastuksiin tuo myös pienasunnolle lisävaatimuksia, joita ei ennen tunnettu.”⁹⁵ Standardielementeistä koottujen ja miniminelimäärillä toteutettujen huoneistojen suunnittelijoita vastaan esitettiin kritiikkiä yksityisyyden puuttumisesta samassa lehdessä myös vuonna 1970. Kirjoittajan mukaan turhan useissa asunnoissa oli huono äänieristys ja narsisevia ovia. Artikkelissa todettiin sarkastiseen tyyliin:

Kaksi makuuhuonetta, joissa toisessa nukutaan ja toisessa rakastellaan, täytyy erottaa näkymää, kuulumaa ja hajua eristävällä tavalla, seinällä tai etäisyydellä (2 km?). Tällä hetkellä tyydytään näkösuojiin. (Tarvitseeko nukkuva todellakin sellaisen?)⁹⁶

Jo edellä siteeraamassani artikkelissa *1950-luvun asuntorakentamisen arviointia* annettiin melkoinen murska-arvio tuolloin rakennettujen talojen ääneneristäväydestä:

Melun kuuluminen asunnon ulkopuolelta on niinkään mentaalinen epäkohta, jota 50-luvun asuntotuotanto ei ole järin vakavasti pyrkinyt edes poistamaan. Uivista lattioista ja ääneneristysaineista on tehty mainosta, mutta tehokkainta meluntorjuntaa, oikeiden talotyyppien valintaa ja akustisesti harkittua pohjaratkaisua ei ole pidetty silmällä. Sama koskee teknillisten laitteiden ja johtoverkoston akustista huoltoa. Koska ihmisten meluherkkyys ja siitä johtuvat hermostolliset sairaudet näyttävät vain lisääntyvän, joutuvat akustisesti kelvottomat asuintalot pian huonoon maineeseen, jota ei uusituilla pintakorjauksilla pystytä parantamaan.⁹⁷

Vuonna 1964 *Rakennustaito*-lehdessä julkaistussa artikkelissa *Elementtirakentaminen ja ääneneristys* epäiltiinkin elementtirakentamisen myötä rakennettavan ääniteknillisesti puutteellisia asuntoja. Artikkelissa siteerattiin Ruotsissa tehtyä tutkimusta, jonka mukaan ääneneristyksen vähimmäisvaatimukset täyttivät ilma-ääneneristyksen kohdalla elementtirakenteisista seinistä 32 % ja välipohjista 50 %.

95 Arkkitehti 10–11/1960, 153, Esko Suhonen.

96 Arkkitehti 1/1970, 26–27, Eino Kautto.

97 Arkkitehti 10–11/1960, 153, Esko Suhonen.

Iskuääneneristysten vähimmäisvaatimukset täytyivät 25 % välipohjista. Ruotsalaisen tutkimuksen valossa artikkelissa todettiin, että ”ei ole ihme, jos meilläkin usein kuulee valitettavan elementtirakennusten heikkoa ääniteknillistä tasoa”. Kirjoittaja totesikin, että elementtirakentaminen tuo tullessaan yleensä heikon ääniteknillisen tuloksen. Hyvällä suunnittelulla ja kunnan valvonnalla kirjoittaja uskoi tason kuitenkin paranevan, mutta vasta kun alan koulutusta kehitetään ja suunnitelmiin sisällytetään alusta asti ääniteknilliset vaatimukset tasavertaisina muiden vaatimusten kanssa.⁹⁸ Jo aikaisemmin mainittu Meluntorjunnan edistämisyhdistys pyrki toiminnallaan muun muassa tähän.

Vuonna 1967 asuntojen äänieristysnormit viimein sisällytettiin Rakennusinsinöörien Liiton RIL:n ohjeisiin. Tuolloin esimerkiksi huoneistojen välillä ilmaääneneristävyyden tuli olla vähintään vaakasuorassa (suhteessa sivulla sijaitseviin huoneistoihin) 52 dB ja pystysuorassa 53 dB (suhteessa ylä- tai alapuolella sijaitseviin huoneistoihin).⁹⁹ Helsingin kaupunki otti nämä ilmaääneneristävyyden normit tuolloin käyttöönsä rakennusvalvonnassa.¹⁰⁰ Vuodesta 1976 lähtien vastaavia määräyksiä sisältyi sisäministeriön antamaan Suomen rakentamismääräyskokoelmaan. Tällöin ilmanääneneristys asuinhuoneistojen välillä ja uloskäytävän välillä tuli olla vähintään 52 dB vaakasuunnassa ja pystysuunnassa vähintään 53 dB (ilmaääneneristävyysindeksi I_a). Askeläänieristävyyden tuli olla asuntojen välillä vähintään 63 dB (askeläänitasoindeksi I_s).

Rakennusten teknisten laitteiden, kuten vesi- ja viemärlaitteiden, hissien, kompressorien, ilmanvaihtolaitteiden, lämmityskattiloiden ja -laitteiden melutaso keittiössä sai olla enintään 35 dB(A) ja muissa asuinhuoneissa enintään 30 dB(A).¹⁰¹ Ympäristöministeriön vuonna 1985 antamat määräykset olivat vastaavan tasoiset kuin vuonna 1976 annetut. Vuonna 1985 suurimmat sallitut askelääniluvut, asuinhuoneistosta ja kattoterassilta toisen huoneiston keittiöön tai muuhun asuinhuoneeseen, olivat 58 $L'_{n,w}$ (dB).¹⁰² Ympäristöministeriö antoi uudet ohjeet vuonna 1998, jolloin pienimmät sallitut ilmaääneneristysluvun R'_w arvot olivat asuinhuoneistoissa ja sitä ympäröivien tilojen välillä yleensä 55 dB. Asuinhuoneiston ja toista huoneistoa palvelevan uloskäytävän välillä, kun välissä on ovi, ilmanäänieristävyyden tuli olla vähintään 39 dB. Suurimmat sallitut askelääniluvut asuinhuoneistoa ympäröivistä tiloista keittiöön tai muuhun asuinhuoneeseen ovat yleensä 53 dB. Vuoden 1998 määräyksissä rakennuksen LIVS-laitteiden ja muiden niihin rinnastettavien laitteiden (esimerkiksi hissit, ilmanvaihtolaitteet, keskuspolynimuri, pesukoneet ja lingot ym.) suurin sallittu äänitaso asunnossa: keittiö $L_{A,eq,T}$ (dB) 33, $L_{A,max}$ (dB) 38 ja muut asuinhuoneet $L_{A,eq,T}$ (dB) 28, $L_{A,max}$ (dB) 33.¹⁰³ Vuonna 2000 uusien asuntojen askeläänien eristysvaatimukset tiukentuivat 58 desibelistä 53 desibeliin.¹⁰⁴ Yhteenvedona näistä standardeita voi todeta, että ne ovat jonkin verran tiukentuneet.

98 Rakennustaito 22/1964, 1017–1018, Alpo Halme.

99 Ääneneristysnormit 1967, 6.

100 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: meluntorjunta, 1980, 7.

101 Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1–4/1976.

102 Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1/1985.

103 Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1/1998.

104 HS 20.12.1999 ”Uusien kerrostaloasuntojen äänieristysmääräykset tiukkenevat”, Marja Salmela.

Paraniko asuntojen äänieristys sitä koskevien normien tultua virallisiksi? Tämän tutkimuksen piirissä en pysty tähän kattavasti vastaamaan, sillä sen selvittäminen yksin olisi akateemisen opinnäytteen veroinen työ. Uskon kuitenkin, että ääneneristysnormien standardisointi selkeytti rakentamista tältä osin ja pahimmilta ylilyönneiltä välttyttiin. Tähän viittaa sekin, että asiaa koskeva keskustelu näyttää laimenneen vähitellen, ja esimerkiksi Akustinen aikakauslehti lopetettiin vuonna 1967 vähäisen menekin vuoksi. Myös Meluntorjunnan Edistämisyhdistyksen aktiivi P. U. Lehtinen totesi yhdistyksen tavoitteiden osittain toteutuneen: tietoisuus ja tieto ääneneristykseen ja meluntorjuntaan liittyvistä kysymyksistä oli lisääntynyt alan ihmisten keskuudessa ja ääneneristystä koskevat normit standardisoitiin.¹⁰⁵ Mutta toteutuivatko asuntojen äänieristystä koskevat normit? Oletettavasti ne toteutuivat osassa asunnoista mutta eivät varmaankaan kaikissa. Asuntojen puutteellista äänieristystä ja esimerkiksi ilmastointilaitteiden aiheuttamaa meluhaittaa käsiteltiin edelleen yleisönosastolla, vaikka ei olekaan mahdollista sanoa, minkä ikäisessä talossa kirjoittajat asuivat.

Yleisönosastokirjoituksia luotettavampia lähteitä asian selville saamiseksi ovat helsinkiläisten kerrostalojen äänieristyksiä koskevat tutkimukset. Vuonna 1980 tehdyssä Helsingin kaupungin meluntorjuntaohjelmassa todettiin, että kahdessa kaupunkisuunnitteluviraston tekemässä valvontamittauksessa ääneneristävytydet olivat selvästi alle asemakaavausmääräysten.¹⁰⁶ Vuonna 1994 julkaistiin tutkimus, jossa tarkasteltiin helsinkiläisten kerrostalojen ääneneristyksiä, joita oli mitattu vuodesta 1987. Mittauksia oli tehty sekä uudisrakennuksissa, joita siis koskivat Suomen rakentamismääräyskokoelmassa annetut ääneneristystä koskevat määräykset, sekä sitä vanhemmissa rakennuksissa. Näistä jälkimmäisissä mittaukset tehtiin asukkaiden valitusten perusteella. Yhteenvetona mittauksista todettiin, että askeläänieristävyys oli huono koko asuntokannassa, koska vaatimukset täytti vain 52 % huoneistoista, mukaan lukien uudet asunnot. Pystysuuntainen ilmaääneneristävyys ei myöskään ollut riittävä; uusissa asunnoissa vaatimukset täytti 54 % asunnoista ja myös vanhoissa asunnoissa oli puutteita. Vaakasuuntainen ilmaääneneristävyys sen sijaan oli parempi. Se oli riittämätön vain yhdessä uudessa asunnossa betonielementtien välisen ilmaraon vuoksi. Vanhoissa asunnoissa sen todettiin olevan normit täyttävä.¹⁰⁷

Asuntojen melumittauksia 1960-luvun lopulta tehneen arkkitehti Alpo Halmeen mukaan tuolloin yli puolessa mittauskohteista seinä ei täyttänyt tuolloin vaadittua 52 desibelin suodattamista ja silloin oli aivan tavallista, että seinä alitti vaatimuksen vähintään kymmenellä desibelillä. Halmeen mukaan tässä on menty sen jälkeen ”lujasti eteenpäin”, sillä ”nyt vaatimuksen alittavan seinän löytää [Halmeen mukaan] aivan sattumalta.”¹⁰⁸ Tosin askelääneneristävyys ei ole parantunut. VTT:n rakennustekniikan laboratorion johtava tutkija Juhani Parmanen totesi Helsingin Sanomien haastattelussa vuonna 1999, että ”vanhatkaan kerrostalot eivät ole täyt-

105 P. U. Lehtisen haastattelu.

106 Helsingin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: meluntorjuntaohjelma, 1980, 8.

107 Ääneneristävyys Helsingiläisissä kerrostaloissa 1994, 1–2.

108 Arkkitehti Alpo Halme *Meidän Talo* -lehdessä 10/1988, 13, Pekka Palomäki.

täneet 58 desibelin [askeläänen kantautumista koskevia] vaatimuksia”.¹⁰⁹ Lieneekö niin, että ohuet rakenteet ovat rakennuttajien kannalta edullisempia, sillä ohuiden seinien ja lattioiden väliin saa enemmän myyviä asuinneliöitä.

MUUTAN MUUALLE

Onkin mahdollista, että koska Helsingin asuntokannasta osa on ollut paremmin äänieristettyjä kuin toiset, kaupunkilaiset ovat jossain määrin pyrkineet ratkaisemaan tilannetta ”omin voimin”. Tällä tarkoitan sitä, että kaupunkilaiset ovat enemmän tai vähemmän valikoituneet eri asuntoalueille meluherkkyytensä mukaan. Tähän tulokseen tulivat Larri Liikonen ja Erkki Bjök vuodelta 1997 olevassa tutkimuksessaan *Ympäristömelun häiritsevyys Helsingissä*, jossa selviteltiin asuntojen ulkopuolisia ympäristömelulähteitä ja niiden häiritsevyyttä Helsingissä. Tutkijoiden mukaan tutkimuksen tuloksia ei voi selittää muuten kuin olettamalla, että ”kukin on hakeutunut itselleen suurin piirtein siedettävän melutasoiselle alueelle.”¹¹⁰ Mahdollisesti sama olettaus pätee myös silloin, kun kyseessä on asuntojen sisäpuolelta eli naapurista kantautuva melu. Meluherkimmät ovat valinneet asunnoikseen paksuseinäisiä, vanhoja taloja tai muuttaneet omakotitaloihin, joissa seinänaapurit puuttuvat. Puutteellisesti äänieristettyjen kerrostalojen äänieristystä on pyritty myös parantelemaan jälkikäteen. Esimerkiksi *Meidän Talo*-lehdessä ilmestyi 1980- ja 1990-luvulla joitakin artikkeleita, joissa käsiteltiin teknisiä keinoja, joilla asiantilaa voitiin parannella.¹¹¹ Esimerkiksi vuonna 1992 *Meidän Talo & Koti*-lehdessä julkaistiin artikkeli ”*Torju melu*”, jossa käsiteltiin 1960-luvun elementtirakenteisessa kerrostalossa asuvaa tamperelaista Oikarisen perhettä. Heidän asuntonsa oli perheen mukaan äänieristykseltään sitä luokkaa, että ”huonompaan äänieristykseen he olivat törmänneet kertomansa mukaan ainoastaan nairobilaisessa slummissa”. Artikkelissa korostettiin, että poismuutto ei ole ainoa ratkaisu, vaan melusaasteen voi sulkea kotinsa ulkopuolelle eristämällä.¹¹²

Muutto meluttomaan ja yksityisyyttä tarjoavaan asuntoon tai rakennuksen äänieristyksen parantaminen jälkikäteen remontoimalla on kuitenkin keino, joka ei ole tasapuolisesti kaikkien ulottuvilla, sillä nämä ratkaisut vaativat rahaa. Myös uusissa asunnoissa hyvä äänieristys nostaa asuntojen neliöhintaa.¹¹³ Helsingin kaupunki ei ole tiettävästi subventoinut erityisen paljon liikenteen melun vaivaamilla kaduilla sijaitsevien asuntojen ikkunoiden parempaa äänieristämistä, vaikka tämä

109 HS 20.12.1999 ”Uusien kerrostaloasuntojen äänieristysvaatimukset tiukkenevat”, Marja Salmela.

110 Liikonen – Bjök 1997, 41.

111 Esim. ”Melurako naapureihin”, ”Yksityisyyttä asumiseen”, *Meidän Talo* 10/1988, 12–19, Pekka Palomäki.

112 *Meidän Talo & Koti* 11/1992, 23, Hannele Koskinen; vrt. myös Emily Thompson on tullut 1900-luvun alun Yhdysvaltojen äänimaisemaa ja melua käsittelevässä tutkimuksessaan siihen tulokseen, että laajamittaisempien ”melukampanjoiden” epäonnistuttua 1920-luvun lopulta lähtien kaupunkilaiset olivat pakotettuja tekemään yksityisiä ratkaisuja melun torjumiseksi ja parantamaan asuntojen äänieristystä. Thompson 2002, 119.

113 Ks. esim. HS 20.12.1999 ”Uusien kerrostalojen äänieristysmääräykset tiukkenevat”, Marja Salmela.

on toistuvasti ollut esillä yhtenä meluntorjuntakeinona. Näyttääkin siltä, että meluttoman kodin ja yksityisyyden toteutuminen on riippuvainen elintasosta. Ensinnäkin meluttomuutta ja yksityisyyttä ryhdyttiin vaatimaan laajemmin vasta sodan jälkeen, kun maamme vaurastui, kaupungistui ja elinkeinorakenne muuttui, jolloin aikaisemmin vain yläluokkien ulottuvilla ollut (porvarillinen) privaatti tuli vähitellen kaikkien kansanosien ulottuville.

Rakennemuutoksen myötä asuminen ja vapaa-aika muodostuivat palkkatyöläisen autonomian alueeksi, jolloin kerrostaloalueella haluttiin säilyttää vähän etäisyyttä naapureihin ja oma rauha.¹¹⁴ Tosin omiin asioihinsa keskittyvän ”suurkaupunkimentaliteetin” käänköpuolena oli solidaarisuuden puute lähion naapureita kohtaan.¹¹⁵ Elintason ja etenkin vaatimustason edelleen noustua vauraammat etsiytyivät entistä laadukkaampiin asuntoihin, sillä palkkatyön ja standardilähiöasumisen mahdollinen epäviihtyisyys purkautui Matti Kortteisen mukaan nimenomaan muuttohalukkuudeksi, ei yhteiskunnalliseksi toiminnaksi. Yhtenä syynä parhaiten pärjäävien muuttohalukkuudelle oli tekemisen puute standardisoidussa kerrostaloasunnossa¹¹⁶ – naapureiden vuoksi nikkarointikaan ei onnistunut kuin tiukasti säädeltyinä aikoina. Asuntoideologian ja myös tilastojen mukaan haluttiin muuttaa pientaloon¹¹⁷ eli kohti suurempaa autonomiaa, yksityisyyttä ja ehkä meluttomuuttakin.

Onkin aiheellista kysyä, onko Helsingissä käynyt vähitellen niin, että joko melulle erityisen epäherkät ihmiset ja huonommin pärjäävät ovat jääneet asumaan parjattuihin lähiöihin ja puutteellisesti äänieristettyihin kerrostaloihin. Vaikka Suomeen ei ole ehkä vielä muodostunut meluslummeja,¹¹⁸ kuten Yhdysvalloissa, näyttää täälläkin melu kohdentuvan jossain määrin epätasa-arvoisesti. Krister Höglundin tekemässä Helsinki-Vantaan lentokentän lentomelua koskevassa tutkimuksessa todettiin pahimmilla lentomelualueilla asuvan koko otokseen verrattuna eniten vähätuloisia ihmisiä.¹¹⁹ Erään toisen tutkimuksen mukaan hyvätuloisimmilla on pääkaupunkiseudulla muita pidemmät työmatkat kun ”isoilla palkoilla mennään vielä lähiöidenkin ulkopuolelle pientaloalueelle etsimään maaseudun rauhaa, sillä kaupungin palvelut ovat kuitenkin autolla helposti saavutettavissa.”¹²⁰

Melun aiheuttamille haitallisille terveysvaikutuksille onkin määritelty riskiryhmiä, jotka voivat reagoida varsin alhaisiinkin melutasoihin. Tällaisiksi riskiryhmiä on ehdotettu ikääntyneitä ihmisiä, lapsia, nuoria, sairaita, raskaana olevia naisia ja alhaisimpien sosiaaliryhmien jäseniä sillä perusteella, että näiden ryhmien jäsenten

114 Räsänen et al 1985, 316, 319; Juntto 1990, 281.

115 Kortteinen 1982, 253.

116 Kortteinen 1982, 256.

117 Juntto 1990, 281.

118 Meluslummi on erityisen meluisalla alueella sijaitseva asuinalue, jolla sijaitsevien asuntojen arvo on laskenut esimerkiksi lisääntyneen liikenteen tuottaman melun vuoksi. Näihin edullisiin asuntoihin on muuttanut paljon joko melulle erityisen epäherkkiä tai köyhiä ihmisiä, joilla ei ole varaa asua muualla. Meluslummeja on mm. Yhdysvalloissa. Näin kertoo Heikki S. Vuorinen Yliopisto-lehdessä artikkelissa ”Korvan kauhu”, Mikko Puttonen, Yliopisto 6/1998 10; Melualueiden asuntojen hinnat ovat laskussa täälläkin: HS 5.10.2003 ”Helsingin seudulla satatuhatta asuu häiritsevän liikennemelun alueella”, Kimmo Oksanen; Ruotsissa kiinteistövero-prosentti riippuu hivenen verran siitä, kuinka meluisalla alueella rakennus sijaitsee. Lähteenä Kari Pesonen. Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006.

119 Höglund 1996, s. 10.

120 Pääkaupunkiseudun liikennetutkimus 1988, ei sivunumeroa.

kyky parantaa tai vaikuttaa ympäristöönsä on rajoittunut tai että he ovat alttiimpia melun aiheuttamille vaurioille.¹²¹ Tosin meluasioiden parissa vuosikymmeniä työskennelleen diplomi-insinööri Kari Pesosen mukaan tutkimuksiin (joita on julkaistu useita tuhansia), joissa on kartoitettu melun jakautumista eri sosiaaliluokkien kesken, on syytä suhtautua varauksellisesti, sillä melu ei ole ainoa syy asuinalueen valintaan. Hän katsoo, että ”melu tuskin kuitenkaan on se oikea selittäjä [asukkaiden] valikoitumiselle ja [asuntojen] hinnoille”. Vastakkainen yhteys on paljon todennäköisempi: sellaisia toimia, joiden oletetaan lisäävän melua, vastustetaan usein siksi, että melun oletetaan alentavan reaaliomaisuuden arvoa. Keinot vain sitten eroavat. Pesosen oman ”näppituntuman” mukaan meluvalituksista ainakin noin 80 prosentissa yksi valittamisen päämotiveista on ollut tieto tai pelko reaaliomaisuuden arvon alenemisesta.¹²²

Näistä varauksista huolimatta on mahdollista ajatella, että ne, joilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia muuttaa muualle tai äänieristää omaa asuntoaan omalla kustannuksellaan, tuntuvat olleen muita herkemmin myös erilaisen meluun, sen tuottamiseen ja sen säätelyyn liittyvän vallankäytön kohteena. Tästä ääneen ja meluun liittyvästä vallankäytöstä esimerkkinä ovat asuntojen ääneneneristysnormit. Yhtenä tähän liittyvänä esimerkkinä mainittakoon Helsingin Sanomien yleisönosastolla vuonna 1969 käyty keskustelu. Palstalle kirjoitti nimimerkki ”Tärinästä kärsivä”, jonka asuttaman kerrostalon ”kellarissa on pumppu, joka käy kaiket yö ja tärisyttää permanttoa niin, ettei nukkumisesta tule yhtään mitään. [...] Isännöitsijälle on ilmoitettu mutta parannusta ei ole tullut.” Kirjoittaja kysyi palstalla, olisiko ketään asiantuntijaa, joka voisi neuvoa, millä tärinän saisi pois.¹²³ Palstalla vastasi neljä kirjoittajaa, jotka kaikki tarjosivat teknisiä neuvoja ja apua vesipumpun aiheuttaman melun ja tärinän vaimentamiseksi. Kirjoittajaa kehoitettiin ottamaan yhteyttä muun muassa Meluntorjunnan Edistämisyhdistykseen tai kirjoittamaan Akustisen aikakauslehden meluntorjuntaosastolle.¹²⁴ Akustisen aikakauslehden Meluntorjuntaosasto oli lehden tarjoama palvelu, joka pyrki vastaamaan meluntorjuntaan liittyviin kysymyksiin ja ottamaan käsiteltäväkseen erilaisia melutapauksia, joihin haluttiin selvyyttä.¹²⁵ Vesipumpun melusta ja tärinästä kirjoittaneen tapausta käsiteltiin yleisönosastopalstalla myöhemmin uudelleen, jolloin nimimerkillä ”Paljon melua tyhjistä” kirjoittanut ilmoitti, että ”pannuhuonetarkastus on osoittanut kaiken pumppujen ja moottoreiden osalta olevan niin kuin pitää.” Kirjoittajan mukaan sittemmin Työterveyslaitoksen tieteellinen tutkimus osoitti, ettei ”yliherkän melumittarin osoitin po. yksikössä edes heilahda kun talon kaikki kommervenkit käynnistetään yhtä aikaa.” Yli 70-vuotiaan yksityinen sota ”ääniänsä” vastaan on sinänsä tietenkin synkkä näytelmä meluisassa maailmassa.¹²⁶

Emme tiedä kuinka ”todellisia” vesipumpun melu ja tärinä ovat olleet; on olemassa tapauksia, jolloin melu on tullut esille vasta todella pitkän ajan kuluessa ja myös öisin tehtyjen mittausten jälkeen.¹²⁷ Joka tapauksessa se on surullinen esi-

121 Vuorinen 1984, 14, joka viittaa Gros et al 1978.

122 Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006.

123 HS 1.3.1969 ”Vesipumppu ja kotirauha”.

124 HS 7.3.1969 ”Melusta ja tärinästä kärsivälle”, neljä kirjoitusta saman otsikon alla.

125 Esim. Akustinen aikakauslehti 2/1964, 15–23; 1/1965, 12–16.

126 HS 26.3.1969 ”Se vesipumppu”, nimim. Paljon melua tyhjistä.

127 Akustinen aikakauslehti 2/1964, 20–21.

merkki siitä, millaisessa asemassa meluhaitan todentamisessa desibelimittarit ja standardit voivat olla ja kuinka herkästi melusta kärsiminen ja valittaminen liitetään ”turhasta valittamiseen” ja mielenvikaisuuteenkin. Esimerkiksi Akustisen aikakauslehden meluntorjuntaosaston palstalla käsiteltiin esimerkkejä siitä, kuinka melusta kärsivät eivät leimautumisen ja työpaikan menettämisen pelossa uskaltaneet kertoa työnantajilleen joutuvansa asuntonsa meluisuuden vuoksi käyttämään unilääkkeitä tai rauhoittavia lääkkeitä tai käymään hermoparantolassa.¹²⁸ Edelleen samalla palstalla oli myös esimerkkejä siitä, kuinka vaikeaa melu oli todentaa ”todelliseksi”. Monet valitukset isännöitsijälle, taloyhtiöön ja maistraattiin eivät välttämättä tuoneet asiaan parannusta.¹²⁹ Valitusten turhuudesta muun muassa taloyhtiöiden isännöitsijöille löytyi useita esimerkkejä myös yleisönosastokirjoituksista eri vuosikymmeniltä, joista yksi oli edellä käsitelty vanhuksen ”vesipumppu-episo-di”. Tässä toinen esimerkki vuodelta 1980:

[...] Nyt jos palkatulle ulkopuoliselle isännöitsijälle valittaa meluhaitoista, tulos yhtä tyhjän kanssa. Tämä saattaa soittaa häirikölle ja kertoa, että naapuri valittaa, ja hetken nopeasti valehtelemalla häirikkö hoitaa pisteet kotiin niin, että valittaja itse saa syntipukin leiman. Päivän kuluttua remu jatkuu entisellään, ja valittajaa saatetaan vaikka vahingossa tyrkätä portaissa, jos vastakkain satutaan. Vahvemman oikeus on palannut kerrostaloihin.¹³⁰

Sen sijaan, että melusta valittajaan olisi suhtauduttu asiallisesti tai ymmärtäväisesti ja ajateltaisiin, että kaupunkiasumisen ja äänieristyksen tulee olla sellainen, että se sallii kaikille eritahtisen elämän, aineistosta löytyi lukuisia esimerkkejä, kuinka melusta valittaneet on leimattu ”turhan valittajiksi”. Tätä ilmaisua esiintyi yleisönosastolla etenkin niin kutsutuissa vastakirjoituksissa, joita käsitellen seuraavassa luvussa. Voisi ajatella, että moinen leimaaminen olisi vähentynyt sitä mukaan kun esimerkiksi luonnontieteellinen tieto melun haitallisista terveysvaikutuksista ja asiaan liittyvä tietoisuus ylipäänsä lisääntyi esimerkiksi ääneneristystä koskevien normien laatimisen myötä. Näin ei ole kuitenkaan välttämättä käynyt. Esimerkiksi Helsingin Sanomissa oli vuonna 2004 oli naapurien meluamista käsittelevän artikkelin ohessa toimittajan erillinen kommentti, jossa todettiin otsikon ”Pinna petti” alla muun muassa seuraavaa: ”Helsingissä asuvat ovat geneettiseltä perimältään 98-prosenttisesti maajusseja ja -marttoja.[...] Näillä geeneillä ollaan sitten tullut asumaan sata vuotta sitten rakennettuun kaupunkiin ja valitetaan seinänvälissä olevien vällyjen laihuudesta!”¹³¹ Toimittaja ihmetteli sitä, miten Helsingissä aina valitetaan milloin Huvilateltan, ravintoloiden terassien tai raitiovaunun aiheuttamasta melusta. Tämä artikkeli ei ole suinkaan ainoa laatuaan, kuten seuraavassa luvussa tulee esille.

128 Akustinen aikakauslehti 1/1965, 14–15, T. K. Laakso.

129 Akustinen aikakauslehti 1/1965, 13, T. K. Laakso.

130 HS 29.2.1980 ”Kerrostalossa viidakon laki”, nimimerkki Poliisiko on ainoa apu?

131 HS 13.3.2004 ”Naapurimeteli työllistää poliisia yhä enemmän”, Pauliina Grönholm – Kimmo Oksanen – Pasi Tuohimaa.

V MELUN SIETO KAUPUNKIELÄMÄN VÄLTTÄMÄTTÖMYYTENÄ

Näyttää siltä, että kaikilla ei ole ollut yhtäläisiä mahdollisuuksia melun välttelemiseen. Kiinnostavaa onkin pohtia, millaisesta melusta valittaminen on ollut kulttuurisesti ”sallitumpaa” verrattuna jostain toisesta toiminnasta aiheutuvasta melusta valittamiseen. Entä missä on kulkenut ”turhan narisijoiden” ja ”oikeutetun” valittamisen välinen raja? Onko tällaista rajaa ylipäänsä ollut nähtävissä ja onko tässä tapahtunut ajallisia muutoksia? Nähdäkseni tässä kohtaa on kyse kohtuullisuudesta: kuinka paljon melua tai millaisen melun on ajateltu kuuluvan ”normaaliin” kaupunkiasumiseen? Tässä kohdin esiin nousee myös kysymys vallasta: kenellä on ollut oikeus määrittää kuinka paljon ja millaista melua on tullut sietää? Näitä teemoja käsittelemässä luvussa, jossa lähdän luotaamaan helsinkiläisen kaupunkikulttuurin muotoutumista melun sietämisen kannalta katsottuna.

ONKO MELUN SIETO HYVE?

Elämme yhteiskunnassa, jossa mahdollisuus elää hiljaisessa tai edes kohtuullisen meluttomassa ympäristössä ei ainakaan kaikkien kaupunkilaisten kohdalla näytä toteutuneen. Siksi urbaanit melukeskustelut näyttäisivät osaksi keskittyvän niihin kulttuurisiin säätelykeinoihin, joilla keinotekoista äänimaisemaa hallitsevaan meluun sopeutumista on perusteltu. Yksi aineisto, joskaan ei ainoa, jossa näitä meluun sopeutumisen syitä on suorasanaisesti esitetty, ovat yleisönosastokirjoitukset. Väitän, että nämä ”vastakirjoitukset” antavat viitteitä siitä, että kaupunkilaisia on pyritty keskustelujen tasolla muokkaamaan siten, että olisimme valmiita sopeutumaan meluisaan, epäterveelliseen ja epäviihtyisään ympäristöön, niin kotonamme neljän seinän sisällä kuin ulkona pihalla, kadulla ja yleensä kaupunkialueella. Ajatus meluun sopeutumisen kulttuurisista säätelykeinoista tulee lähelle Ulrich Beckin riskiteoriaan sisältyvää ajatusta siitä, että kulttuurisilla normeilla on suuri merkitys sille, mitä ympäristötuhoja siedetään ja mitä ei. Ne ratkaisevat, miten ”hyväksymättömästä tulee hyväksyttyä itsestäänselvyyksien taustaa vasten ja miten se säilyy hyväksyttynä.”¹ Beckin mukaan on olemassa kolme tekijää, jotka ratkaisevat, sietääkö niin kutsuttu suuri yleisö ympäristöongelmiin liittyviä riskejä. Nämä ovat tuhon laajuus, sitä koskevan julkisen tiedon laajuus ja tämän tiedon kulttuurinen hyväksymisvalmius.²

Miten meluongelman kulttuurista hyväksymisvalmiutta voi tutkia? Lähestyn melun siedon kulttuurisia säätelykeinoja tarkastelemalla melunsietokeskusteluja siltä kannalta, millä argumenteilla ihmisiä on kehoitettu tai jopa vaadittu sopeutu-

1 Beck 1990, 74.

2 Beck 1990, 73–78; 1992; Beckin teesien kiteytys Laakkonen – Lehmuskoski 2005, 396; myös Kontinen 1995, 382.

maan meluun. Tutkin siis sitä, millaisin perustein kaupunkilaisia on kehoitettu säästämään ajatus melun keskellä elämisestä ”luonnollisena” ja normaalina asiana. Meluun liittyvistä yleisönosastokirjoituksista löytyy vuosikymmenestä toiseen huomattava kirjo erilaisia syitä sille, miksi melusta valittaminen on nähty joko turhana tai peräti paheksuttavana. Nämä argumentit sisältyivät miltei poikkeuksetta niin kutsuttuihin vastakirjoituksiin, joissa kirjoittaja on vastannut palstalla aikaisemmin julkaistuun kirjoitukseen. Ensiksi tarkastelen nimenomaan yleisönosastokirjoituksissa esille tuotuja argumentteja melun sietämisen puolesta käsitellen niitä teemaattisesti. Sen jälkeen teen lyhyen katsauksen muihin aineistoihin katsoen löytyikö samoja argumentteja myös niistä. Näitä aineistoja ovat viranomaisten tuottamat raportit, melua koskevat haastattelututkimukset ja sekalainen lehdistöaineisto.

MUUTA MUUALLE!

Helsingin Sanomien yleisönosastokirjoituksissa melusta valittamista pidettiin turhana usein siksi, että jokaisen yksilön katsottiin itse olevan vastuussa omaa melusietokykyään vastaavan asuinpaikan valinnasta. Melusta yleisönosastolle kirjoittanutta/valittanutta kehoitettiin muuttamaan esimerkiksi maaseudulle, mikäli tämä ei katsonut pystyvänsä sopeutumaan kaupungin meluun. Näin asia ilmaistiin vuodelta 1968 olevassa kirjoituksessa, jonka kirjoittaja kommentoi aikaisempia, nuorten moottoripyöräharrastuksen aiheuttamaa melua käsitelleitä kirjoituksia:

[...] olen usein ihmetellyt, mistä se johtuu, että nykyään ihmiset eivät siedä mitään melua. Joku valittaa, että naapuri hakkaa jotain tai juhlii liikaa, joitakin häiritsee koiran haukunta puhumattakaan niistä paljon parjatuista moottoripyöristä. Ennen vanhaan, esimerkiksi sodan aikana – ainakin meidän kodissamme – vedettiin sikeitä unia, vaikka hälytys sireenit ulvoivat monta kertaa yössä, it-tykit ampuivat ja kova melu täytti kaikki paikat. Nyt sitten valitetaan mokomaa pikku juttua. [...] Kyllä ihminen tottuu nukkumaan melussakin. Se on vain pikkumaista touhotusta tuo valittelu.[...] Ei pidä asettua kaupunkiin asumaan, jollei pysty kestäämään melua.³

Vuodelta 1971 olevassa kirjoituksessa kommentoitiin kerrostaloasumisen kulttuurina, jonka mottona kirjoittajan mukaan on ”normaalien järjestyssääntöjen noudattamisen lisäksi elä ja anna toistenkin elää.” Kirjoittaja paheksui palstalle aikaisemmin kirjoittanutta, joka hänen mielestään kyttäsi liikaa naapureiden yksityisasiota. Kirjoituksessaan hän ilmaisi mielipiteensä asiasta tähän tyyliin:

[...] Koska itsekin toteatte Helsingin asunnot niin kehnosti äänieristetyiksi, että jo vaimeinkin puhuminen yöllä häiritsee naapuria, niin muuttakaa ihmeessä mahd. pian (takaisin?) maaseudun rauhaan tai mahd. syrjäiseen omakotitaloon.⁴

3 HS 16.8.1968 ”Miksemme siedä melua”, nimimerkki Tyytyväinen fossiili.

4 HS 3.12.1971 ”Yörauha ja yövieraat”, nimim. Asumisrauhaa kunnioittava.

Vuodelta 1999 olevassa kirjoituksessa kommentoitiin useita melua käsitteleviä kirjoituksia, joissa oli valitettu lentomelusta ja ratatöiden aiheuttamasta melusta. Tämän kirjoittajan mukaan

Totuus on, että siellä missä on hyvät palvelut ja liikenne yhteydet on aina melua. Toisilla se on raskasta rekkaliikennettä, toisilla lentomelua, toisilla junaliikennettä, toisilla yötä myöten aukiolevien ravintoloiden meteliä jne. Jokaisen järkevän ihmisen luulisi ymmärtävän ottaa asuinpaikan valinnassaan huomioon myös lähiympäristön, jotta voisi välttää itseään häiritsevän liikenteen tai muiden tekijöiden [häiritsevyyden].⁵

Seuraava esimerkki ”muuta muualle” -kehotuksesta on vuodelta 2002. Vastakirjoituksen kirjoittaja ihmetteli sitä, miksi pitää rakentaa kalliita meluaitoja kun ihmiset voivat valita asuinpaikkansa melunsietokykynsä mukaan:

Olemmeko me kansalaiset valinneet luottamusmiehemme ja kouluttaneet virkamiehemme vain jotta he määrittelisivät, miten hetkelliset äänet voisi muuntaa ”keskimääräiseksi” meluksi, tutkisivat, mikä keskimääräinen melutaso ärsyttää tai on vahingollista ”keskimääräiselle” ihmiselle ja piirtelisivät kartoille näitä 55 dB rajaviivoja, jotta voivat käydä laskemassa, kuinka paljon väkeä asuu näiden kiemuroiden väärellä puolella. Eikö enää uskalleta luottaa siihen, että ihmiset itse valitsevat asuinpaikkansa oman harkintansa ja sietokykynsä mukaan?⁶

MELU JA YKSILÖNVAPAAUS

Toinen melko yleinen syy paheksua melusta valittamista liittyi melua tuottaviin harrastoihin. Niiden, kuten pienilmailun, ammunnan, moottoriurheilun tai vesiskootterilla ajelun aiheuttamasta melusta huomauttelua moitittiin muun muassa siksi, että urbaanin äänimaiseman katsottiin olevan valmiiksi jo niin meluisa, että tämä pieni lisäys joko hukkuu jo olemassa olevaan meluun tai ei voinut tuntua kestäväksi merkittävältä. Tästä argumentoinnista seuraava esimerkki on vuodelta 1973, jossa käsiteltiin ampumaradan aiheuttamaa meluhaittaa lähistön asukkaille:

[...] [ampumaradan] rakentajan toimesta on radalla ja sen ympäristössä suoritettu 3 ja kaupungin toimesta 2 melumittausta. Mittauksissa on todettu radalta kuuluvan melun alittaneen pohjoismaissa hyväksytyt enimmäismelun. Jo ennen radan viereisen moottoritien valmistamista ylitti liikenteen melu ampumaradan aiheuttaman melun.⁷

Vuonna 1985 vastaavaa argumenttia käytettiin Malmin lentokentän meluhaittoja koskevassa keskustelussa:

[...] On totta, että eräät henkilöt ovat ulkopuoliselle melulle ja varsinkin sellaiselle, joka ei aiheudu heidän omasta toiminnastaan, erittäin herkkiä. Pitäisi kai puhua meluallergiasta.

5 HS 13.8.1999 ”Asutuskeskukset aina meluisia”, Annika Suorto.

6 HS 30.12.2002 ”Meluaitamiljoonat voisi käyttää paremminkin”, Erkki Mikola.

7 HS 18.5.1973 ”Viikinmäen ampumarata”, nimim. Pikkupyssynpaukuttaja.

Kyllä Malmin pikkukoneet pörräävät taivaalla, mutta verrattuna raskaan lentoliikenteen tai katuliikenteen meluun häiriö on vähäinen.⁸

Osassa vastakirjoituksista paheksuttiin taas sitä, että melusta valittavat pyrkivät kieltämään melua sivutuotteena tuottavia harrastuksia tai yksilöllisesti valittuja liikkumismuotoja. Näiden vaatimusten katsottiin uhkaavan jokaiselle kuuluva yksilönvapautta. Tästä temasta moottoriteiden rakentamiseen liittyen kirjoitettiin vuonna 1972 näin:

[...] On muutoin merkillistä, miten sanasta katu tai moottoritie tai yritetään tehdä suorastaan kirosanaa. Eräiden käsitysten mukaan ihmisten pitäisi liikkua ainoastaan bussipysäkin ja kodin väliä, ei yhtään enempää.⁹

Vuonna 1985 samaa argumenttia käytettiin koskien moottorivenekilpailujen aiheuttamaa meluhaittaa lähistön asukkaille, josta valittaneelle kirjoittajalle esimerkikirjoittaja vastasi tähän tapaan:

[...] Ihmettelen, että löytyy niin tavattoman suvaitsemattomia ihmisiä, jotka eivät siedä edes kerran kesässä muutaman tunnin kestäväää kilpailun aiheuttamaa pörinää. Nykyään korostetaan alinomaa, kuinka tärkeätä on varsinkin nuorisolle hyvien harrastusmahdollisuuksien luominen. Se ei suinkaan tapahdu siten, että moottoriveneurheilun harrastajat häädetäisiin jollekin korpjärvelle kilpailemaan ja harjoittelemaan. [...] On paljon muitakin harrastuksia (mm. soittaminen), joka voi aiheuttaa häiriötä. Ei poliisikaan demokraattisessa oikeusvaltiossa voi kaikkea kieltää pelkästään siksi, että jonkun ”lyhytnokkaisen” päreeet palavat.¹⁰

Toisissa kirjoituksissa korostettiin sitä, että nykyisistä meluisista harrastusmuodoista tai laitteista ei ollut mielekästä valittaa koska laitteet kehittyivät jatkuvasti hiljaisemmiksi. Ongelma tulee vähitellen joka tapauksessa lieventymään teknii-kan kehittymisen myötä. Tätä argumenttia käytettiin muun muassa tässä vuodelta 1990 olevassa kirjoituksessa, jossa kommentoitiin lehdessä aikaisemmin ollutta artikkelia. Artikkelissa ympäristöministeriön virkamies oli arvioinut autojen määrän kasvun tehneen tyhjäksi teknisten parannusten tuoman melun vähentymisen. Virkamies myös arvioi yhden kuorma-auton voivan aiheuttaa melua yhtä paljon kuin kolmekymmentä henkilöautoa. Tämän ”vastakirjoittajan” mukaan asia ei ole näin vaan

[...] Autojen valmistajat ovat onnistuneet viime vuosina menestyksellisesti pienentämään melutasoja niin kuorma-auton sisällä kuin ulkopuolella. [...] Tehokkaimmin melu vähenee ajoneuvoteknisen tuotekehityksen lisäksi hyvällä kaavoituksella ja liikenteenohjauksen enakkosuunnittelulla.¹¹

8 HS 28.9.1985 ”Malmin kentän häiriö vähäinen”, K. J. Temmes, Ilmailuhallituksen entinen pääjohtaja.

9 HS 17.4.1972 ”Moottoritie ei ole mikään kirosana”, nimim. Mr. Tyytyväinen.

10 HS 29.8.1985 ”Kaikkea melua ei voi kieltää”, nimim. 50 vuotta soittanut ja pörissyt.

11 HS 8.10.1990 ”Kuorma-autojen melutaso laskenut selvästi”, Juha Norppa-Rahkola.

Teknologista edistysoptimismia eli ajatusta siitä, että kykenemme tulevaisuudessa teknologisin keinoin ratkaisemaan nykyiset ongelmat, edusti myös tämä esimerkiksi kirjoitus, jossa käsiteltiin vesiskoottereiden meluhaittoja. Kirjoittaja vetosi myös yksilölliseen liikkumisvapauteen, jonka vuoksi laitteiden aiheuttamaa melu ei saisi olla syynä käyttörajoituksille.

On ihmeellistä havaita kuinka valtavan mittakaavan vesijettien vastustus on joidenkin miehlissä saanut. On korkea aika pysähtyä tosiasioiden äärelle, ennekuin tapetaan hyvä vapaa-ajan harrastus tuomitsemalla se pelkkiin tunneseikkoihin nojaten. [...] Jettien kehitys on mennyt huimasti eteenpäin noista päivistä [viittaa 7 vuotta sitten tehtyyn aloitteeseen niiden kieltämisestä tietyillä vesialueilla] erityisesti melutason alentumisena ja toimintasäteen kasvuna. [...] Safareiden erittäin suurta kysyntää vasten uskallan väittää, että todellinen enemmistö on sitä mieltä, että ihmisten vapaata liikkumista ja oikeutta valita itse vapaa-ajan harrastuksensa ei tule rajoittaa.¹²

Osa kirjoittajista näki jopa koko yhteiskunnan kehittyvän niin, että nykyhetken vähäiset epämieluisat koettelemukset tuli kestää parempaa tulevaisuutta odoteltaessa. Vuonna 1969 nimimerkki Järkevä kaupunkilainen kirjoitti:

Taantumus on tiivistänyt rivejään tälläkin palstalla muutaman tunteenomaisesti pyöräilyyn suhtautuvan kirjoittajan toimesta. Täydellistä todellisuuden tajun puutetta ja kehityksen kulun ymmärtämättömyyttä osoittavat perusteettomat väitteet pyöräilyn mahdollisuuksista tehokkaasti ja nopeasti liikkuvien joukkokuljetusvälineiden rinnalla. Tietenkään tänä päivänä ei sovi ummistaa silmiään henkilöautoilun lieveilmiöiltä, jotka eittämättä toisinaan vaikuttavat häiritsevilta kaupunkiympäristössä. Kuitenkaan pelkkä likaisten autojen näkeminen, kuvitellut sydäntauti- ja stressihaitat autonomistajissa ja suhteellisen mitätön tekninen ongelma, pakokaasu, ei taloudellisen hyödyn vaa'assa paina paljoakaan autoilla suoritettavien tavarakuljetus-, posti-, ja joukkokuljetusliikenteen vastapainona. Nykyajan ihminen on asettanut itselleen selvän päämäärään tulevaisuuteensa nähden: välimatkojen lyhentämien [...] takaa kaikille yhteiskunnan jäsenille sen elintason nousun, joka on myös Suomessa tarpeen täydellisen tasa-arvoisen ja yhdyntyneen yhteiskunnan aikaansaamiseksi.¹³

Kiinnostavaa oli, että kirjoituksessa vedottiin järkeen. Kirjoittaja näki, että tunteisiin perustuvat ratkaisut eivät ole vakavasti otettavia. Vastaavaa ajattelua oli nähtävissä myös tässä vuodelta 2002 olevassa kirjoituksessa, jossa niin ikään argumentoitiin henkilöautoliikenteen puolesta seuraavin sanakääntein. Tämä kirjoitus oli vastine tuolloin julkaistulle liikennepoliittiselle opaskirjalle, jossa henkilöauto oli tämän kirjoittajan mukaan esitetty autovihamielisessä sävyssä. Yleisönosastolle kirjoittamassaan kommentissa hän totesi muun muassa autojen meluisuudesta:

[...] Henkilöauto on korvin kuulleen hyvin hiljainen sisältä ja ulkoa. Meluisia ovat raskaat ajoneuvot, raideliikenne ja lentoliikenne. Pyöräilyä suositellaan [opaskirjassa] terveyssyistä. Pyörä on vaarallisin kulkuväline hyvälläkin säällä, kun suojaakuori puuttuu. Vammautuminen

12 HS 7.8.1998 ”Vesijettejä syytetään aiheettomasti”, Tommi Outinen.

13 HS 6.7.1969 ”Terve järki ja pyöräilijät”, nimim. Järkevä kaupunkilainen.

ja kuolemakin uhkaavat. Jalankulkukin on vaarallista. [...] Liikennevälineenä henkilöauto on täysin ylivoimainen ja enemmistölle ainut reaalin vaihtoehto Suomessa.¹⁴

Uskoa kehitykseen heijastelee myös tämä vuonna 2003 julkaistu kirjoitus, jossa kirjoittaja päivitteli sitä, kuinka lentomelusta valitetaan vaikka asunnot rakennettiin lentokentän jo oltua ensin alueella. Kirjoittajan mukaan

[...] Ei ole pakko muuttaa tai rakentaa lentokentän viereen, jos se häiritsee.[...] Meidän, jotka haluamme kehityksen jatkuvan ja kauppojen ja palveluiden olevan kävelyetäisyydellä, on hyväksyttävä myös kehityksen mukanaan tuoma melu, saaste sekä lukuisat muut lieveilmiöt.¹⁵

Uskoa yhteiskunnan edistymiseen olen käsitellyt myös edellä tässä tutkimuksessa, jolloin olen viitannut myös muihin yleisönosastokirjoituksiin, joissa ilmeni uskoa yhteiskunnan edistymiseen. Tosin korostetun eksplisiittisesti ilmaistu edistysusko katoaa pääosin aineistosta viimeistään 1970-luvun alkupuolen jälkeen vaikka teknologinen edistysusko sinällään ei poistunut – se vain muutti hieman muotoaan.

MELUAMALLA MUKAAN EUROOPPALAISEEN KAUPUNKIKULTTUURIIN

Toisenlaista edistysuskoa, uskoa kulttuuriseen kehitykseen teknologisen kehityksen sijaan, edustivat ne yleisönosastokirjoitukset, joissa meluisa kaupunkiympäristö saatettiin esittää luonnollisena osana ”eurooppalaista kaupunkikulttuuria”, jossa ”metsäsuomalaisenkin” tuli opetella elämään. Vuonna 2002 eräs kirjoittaja kantoi kortensa kekoon Malmin lentokentän meluhaitoista käytävään keskusteluun, jossa edellinen kirjoittaja oli kertonut kentältä tulevan melun ”tuhoavan tehokkaasti ulkona olemisen viehättävyyden” ja odottavansa kotonaan sisälläkin ”jännittyneenä uuden nousun ääntä”.¹⁶ Tässä vastakirjoituksessa kentän toimintaa perusteltiin muun muassa sillä, että

[...]Malmin kohdalla esimerkkiä voisikin ottaa naapurista. Tukholman alueella on kaiken kaikkiaan kymmenen (!) yleisilmailukenttää, joista seitsemän sijaitsee n. 20 kilometrin säteellä kaupungin keskustasta. [...] Yhteinen piirre on, että ilmailua harrastetaan tiiviissä yhteistyössä kenttien käyttäjien ja naapureiden kanssa. Rajoituksia on ja niitä noudatetaan, mutta samalla yleis- ja harrasteilmailu on hyväksytty yhdeksi osaksi metropolin monimuotoista elämää.¹⁷

Muualla maailmassa sijaitsevien kaupunkien ympäristön laatua käytettiin argumentin pohjana myös vuodelta 1985 olevassa ”vastakirjoituksessa”, jossa vastattiin yleisönosastokirjoitukseen, jossa oli todettu Linnanmäen huvipuiston ”härve-

14 HS 21.11.2002 ”Henkilöauton käyttöä suomitaan aiheetta”, Paavo Mäkelä.

15 HS 30.6.2003 ”Lentokentän viereen ei ole pakko muuttaa”, Eivor Kotilainen.

16 HS 8.9.2002 ”Odotan hartaasti Malmin kentän loppumista”, Toini Oksala.

17 HS 10.9.2002 ”Tukholmasta mallia Malmin kentälle”, Raine Haikarainen.

leiden” tasaisin väliajoin toistuvan ”ujelluksen ja vonkunan käyvän yli sietoajan”. Huvipuiston meluhaitta nähtiin kirjoituksessa synnä vastustaa Linnanmäen laajentumista, joka samalla supistaisi alueen läheisyydessä sijaitsevilla kerrostaloissa asuvien asukkaiden tärkeäksi kokemaa viheraluetta.¹⁸ Kirjoitusta seuranneessa vastakirjoituksessa ihmeteltiin miten joku saattoi valittaa Linnanmäen melusta ja vastustaa Linnanmäen laajentumista vain siksi, että se lohkaisisi palasen paikallisesta viheralueesta. Kirjoittajan mukaan

[...]Helsinki on kansallisena ja kansainvälisenä matkailukohteena valitettavasti joutunut toteamaan alalla voimakkaasti lisääntyneen kilpailun. Siksi on välttämätöntä, että täällä olevat kohteet ja vetonaulat ovat mahdollisimman korkeatasoiset. [...] Sturenkadun liikenne ei siitä [puiston laajentumisesta] merkittävimmin lisääny, siitä pitävät huolen huonot pysäköintimahdollisuudet lähistössä, mikä taas on ongelma sinänsä. Mitä kirjoittajan kannanottoon virkistysalueen menettämisestä tulee, niin haluan muistuttaa, että tuskin missään länsimaisessa kaupungissa, muista puhumattakaan, on niin hyvin järjestetyt virkistysalueet kuin Helsingissä. [...] Viittaaminen jyrkän kallion käyttöön talvisin on minusta vähintäänkin outoa.¹⁹

”Eurooppalaisuutta” käytettiin argumentin pohjana niin ikään tässä vuodelta 1973 olevassa vastakirjoituksessa, jossa vastattiin kirjoitukseen, jossa oli valitettu lentomelusta Etelä-Vantaalla. Kirjoittaja oli omien sanojensa mukaan mitannut parvekkeeltaan jopa sadan desibelin meluarvoja.²⁰ Kirjoitukseen vastannut ihmetteli, että miten talot ovat muka ”niin vietävän lähellä kenttää? Päinvastoin, ulkomaisten matkustajien kuulee hyvin usein ihmettelevän heidän koneensa laskeutuessa keskelle suurta korpea.” Edelleen kirjoittaja katsoi niiden olevan ”taulapäitä”, jotka olivat hankkineet asunnon Seutulana (nykyinen Helsinki-Vantaa) lentokentän läheisyydestä ja katsoi muutenkin melun olevan ”suhtautumiskysymys”: ”Jos ilmailusta on tarpeeksi kiinnostunut, ne meluäänet ovat vain ihanaa sinfoniaa. Eivät ne häiritse.”²¹

Kärjistäen voisi todeta, että näissä argumenteissa, joissa melun sietämistä vaadittiin osana ”eurooppalaisuutta”, kyse oli siitä, että melusta oikeastaan saisi ryhtyä valittamaan vasta silloin, kun asiat ovat täällä samalla mallilla kuin muualla. Hie-man toisenlaisen esimerkin ”eurooppalaisuus” argumentin käytöstä melukeskusteluissa, jotka liittyivät hiljaisten alueiden kartoituksen aloittamiseen maassamme vuosituuhannen vaihteen tienoilla, kertoi ympäristöneuvos Sirkka-Liisa Paikkala Helsingin Sanomien haastattelussa vuonna 2002. Paikkalan mukaan suomalaiset virkamiehet eivät innostuneet 1990-luvun lopulla lainkaan hiljaisten alueiden kartoittamisesta. Paikkala muistelee tuolloin ajatelleensa, että ”odotellaan tässä muutama vuosi. Kun rupeaa tulemaan esimerkkejä maailmalta, niin eiköhän meilläkin asiasta innostuta.”²² Ja näin myös kävi. Ensimmäiset hiljaisten alueiden kartoitukset

18 HS 13.6.1985 ”Linnanmäen härvelit pilasivat kalliot”, Alppila-Seura ry: johtokunta. Sinikka Mikkola.

19 HS 18.6.1985 ”Huvipuiston pitää olla korkeatasoinen”, Harry Bogomoloff.

20 HS 15.8.1973 ”Etelä-Vantaan lentomelu”, Markku Murros.

21 HS 18.8.1973 ”Lentomelu – ihanaa sinfoniaa”, nimim. Jytää se pitää.

22 Sirkka-Liisa Paikkala Helsingin Sanomissa 24.3.2002, ”Mihin pääse melua pakoon”, Tuire Junnonaho.

tehtiin Hyvinkäällä ja Ylöjärvellä vuosituhanen vaihteessa. Satakunnassa käynnistettiin vastaava maakuntatason hanke vuonna 2002.²³

PYHÄ TYÖ

Oletteko kuulleet joskus Karma-yhtyeen tai Matti Eskon esittämän kappaleen ”Hyvää huomenta Suomi”? Musiikkikappale on Juha Vainion suomeksi sanoittama käännösiskelmä Steve Goodmanin sävellyksestä *City of New Orleans*. Suomenkielissä versiossa kerrotaan rekkamiehen mietteistä, joka painaa töitä kun ”herrat Helsingissä lama alla nyhki”. Laulussa lauletaan myös melusta:

Kun toiset nukkuu vuoteissaan, mä usvaa putkeen panen vaan. Kumi laulaa, ääni on se työn.

Ja toisessa säkeistössä melu-teemasta lauletaan näin:

Tutun turbon vihellyksen kuulen. Äänellään se mielen kohentaa. Ujellus kuin rajun myrskytuulen. Sitä desibelipellet koittaa ohentaa.²⁴

Entä muistatteko Kuusankosken Voikkaan paperitehtaat, joiden uutisoitiin Vapun päivän alla vuonna 2006 lopettavan toimintansa Voikkaalla ja siirtyvän jonnekin muualle edullisempien kustannusten perässä. Helsingin Sanomissa julkaistiin asiasta näyttävä artikkeli, jossa oli 31 paperityöläisen kuvat (joista kolme naisia) totiset kasvot suoraan kameraan suunnattuina. Erään kuvan alla luki:

Ensi syksynä desibelit putoavat laitoksen naapuristossa 55:stä nolnaan, kun UPM sulkee paperitehtaansa ja rahan jyminä siirtyy jonnekin muualle.²⁵

Molemmissa näissä melu – ujellus ja jyminä – on liitetty työhön, vieläpä leimallisesti miehiseen²⁶ ja työväenluokkaiseen työhön, tuottavuuteen ja ahkeruuteen, jolla on merkitystä koko kansakunnalle. Sen vastakohtana hiljaisuus esitetään implisiittisesti tuottamattomana, kuoleman ja degeneraation symbolina. Näiden esimerkkien valossa näyttää siltä, että melu työn äänenä oli hyväksyttävää ja se tuleekin hyväksyä etenkin kun se liittyy tuottavaan ja maskuliiniseen työhön. Vai ovatko nämä kaksi esimerkkiä vain sattumaa, poikkeuksia? Väitän, että ne eivät ole yksittäisiä esimerkkejä kulttuurillemme ominaisesta ajattelutavasta, että työn äänet ovat hyväksyttäviä. Ja etenkin ruumiillisen ja miehisen työn itse asiassa tuleekin tuottaa kovaa ääntä, joten tässä mielessä kaikki työt eivät ole samanlaisessa asemassa. Seuraavissa alaluvuissa esitän lukuisia esimerkkejä, joissa maskuliinisen työn ja melun yhteys tuli ilmi.

23 Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa 2004, 7–8.

24 Hyvää huomenta Suomi.

25 HS 30.4.2006 ”Viimeiset voikkaalaiset”, Esa Kero; idea tämän lehtiartikkelin ja ”Huomenta Suomi” -kappaleen käyttämisestä tässä yhteydessä oli alun perin professori Juha Siltalan keksintöä. Kiitokset hänelle.

26 Vrt. Peter Bailey, joka näkee desibelien ja testosteronin liittyvän toisiinsa. Bailey 1996, 62.

HOMMAT ON HOIDETTAVA

Meluun sopeutumista vaativien argumentoinnissa työn korkea arvostus tuli yleisönosastokirjoituksissa esille monin tavoin. Yksi omaksi ryhmäkseen erottuva argumentointi liittyi ajatukseen siitä, että on olemassa töitä, jotka on välttämättä tehtävä vuorokauden ajasta riippumatta. Se, että niistä aiheutuva melu häiritsee joitakin herkkäkorvaisimpia, on asia, jota ei juuri voida auttaa. Tästä esimerkkinä vuonna 1971 käyty keskustelu, jossa käsiteltiin lumenaurauksen aiheuttamaa melua. Ensimmäisellä palstalla kirjoitti lumitöiden tuottamasta melusta kiusaantunut:

Jokainen työssäkäyvä odottaa saavansa levätä edes sunnuntaiaamuna pidempään, mutta klo 7 sunnuntaiaamuna räjähtääkin käyntiin lumikone pitäen hornamaista pauketta. Eikö muutenkin päivien täyttämältä melulta saa olla rauhassa edes niin varhain aamulla, jolloin suurin osa ihmisistä varmasti nukkuu? Kello 7 sunnuntaiaamuna ei niitä lumia varmastikaan vielä kukaan tallaa pitkään aikaan. Toivottavasti sekin munkkiniemäläinen talonmies, joka viime sunnuntain jälkeen alkoi klo 7 saman rätinän, kuin kiusanteon, lukee tämän ja ajattelee myös työssäkäyviä kanssaihmiä, joilla silloin on ainoa vapaa-aamu viikkoon.²⁷

Tähän vuodatukseen vastasi kaksi talonmieheksi tunnustautunutta, joista ensimmäinen viittaasi poliisiohjesääntöön, joka määrää, että katujen on oltava kello kahdeksaan mennessä puhtaina.²⁸ Toinen talonmies taas kirjoitti:

[...] Talonmiehen tehtäviin kuuluu vaikka keskellä yötä mennä lumitöihin, jos lunta on. Kadut, autotallien edustat ja pihakäytävät on pidettävä lumesta vapaina. Ettekö ajattele lainkaan talonmiestä, joka joutuu mihin vuorokauden aikaan tahansa, oli arki tai pyhä, olemaan työssään? Hän ei saa minkäänlaista ylityö- eikä sunnuntailisää palkkaansa. Olette varmaan niitä asukkaita, jotka valittaisivat ensimmäisenä, jos lumet olisivat pihalla vielä teidän herättyänne. Talonmies varmaan haluaisi itsekin nukkua sunnuntaiaamuna, onhan hänkin työssäkäyvä (ihminen?). Vai mitä?²⁹

”Pakkoon” suorittaa tiettyjä töitä myös öisin liittyy myös tämä vuodelta 1973 oleva kirjoitus, jossa HKL:n liikennelaitoksen edustaja vastasi joukolle Vallilan asukkaille, jotka olivat häiriintyneet alueella sijaitsevalta varikolta kantautuvasta melusta. HKL:n edustajan mukaan

[...] Helsingin kaupungin liikennelaitokselle kuuluu raitioliikenteen raiteitten korjaus ja kunnossapito sekä niiden puhtaanapito. Näitä töitä joudutaan tekemään liikenteestä joutuen vuorotyönä myös yöllä. Koneiden sijoituspaikan on oltava mahdollisimman keskeinen rataverkostoon nähden, jotta em. toiminnat voitaisiin joustavasti hoitaa. [...] Koneiden vaihdosta työvuorojen vaihtuessa sekä vuorojen aikana aiheutuva melu korostuu yöllä muun liikennemelun ollessa vähäistä.³⁰

27 HS 3.3.1971 ”Lumikoneet ja talonmiehet”, nimim. Turha toivoko.

28 HS 6.3.1971 ”Talonmiehellekin maistuisi aamu-uni”, nimim. Kone ja talonmies.

29 HS 6.3.1971 ”Talonmiehellekin maistuisi aamu-uni”, nimim. Työnsä hoitava talonmies.

30 HS 1.3.1973 HKL:n on pakko kolistaa myös öisin”, Liikennelaitos.

Oli myös muita ”hommia”, jotka täytyi tehdä huolimatta työstä aiheutuvasta meluhaitasta. Tällaisena työnä ainakin yleisönosastolla näyttäytyi lehtien siivoaminen pois pihoilta syksyisin, mikä lienee jo pitkään ollut talonmiesten alaan kuuluvaa työtä. Viimeistään 1990-luvun lopulta lähtien sen on voinut suorittaa koneellisesti, sillä silloin maassamme yleistyivät polttomoottorikäyttöiset lehtipuhaltimet. Uusi laite, ja etenkin sen tuottama melu, herätti yleisönosastolla vilkasta keskustelua. Vuonna 1999 eräs kirjoittaja ihmetteli, miksi huoltoyhtiöiden sallitaan käyttävän pudonneiden lehtien kokoamiseen puhaltimia, joiden melun kirjoittaja totesi olevan hermoja raastavaa. Päivisin tapahtuva lehtien siivous häiritsi erityisesti lapsiperheitä, päiväkoteja, kotona työskenteleviä, eläkeläisiä ja yötyöläisiä.³¹ Tähän vastasi eräs talonmies, joka kirjoitti:

Jospa kaikki valittajat tarttuisivat haravaan ja kokeilisivat tätä hiljaista vaihtoehtoa kahdeksan tuntia päivässä, viisi päivää viikossa, neljä viikkoa kuukaudessa. Kokemuksesta tiedän sen varmaksi keinoksi hankkia tenniskyynärpää. Valittajilla on ehkä kokemusta pienen kesämökkkitontin haravoinnista, mutta esimerkiksi huoltomiehillä nurmikoita riittää puhdistettavaksi hehtaarikaupalla. Ehkä me talkkarit, huoltomiehet ja siivoajat olemme tätä ”pohjasakkaa”, josta te ”hienot” ihmiset ette juuri piittaa.³²

Talonmiehiksi ja huoltomiehiksi itsensä nimenneet kirjoittajat tuntuivat olevan pakotettuja tuntemaan alemmuutta sitä valkokaulusväkeä kohtaan, joka sai pötköttää sunnuntaisin pitkään vuoteissaan ja kehtasivat vielä valittaa talonmiehen työn synnyttämistä äänistä. Näille ruumiillisen työn tekijöille työn äänen vaimentaminen Rekkamiehen laulussakin mainittujen ”desibelipellejen” toimesta olisi kastraatiota. Tontin nurkassa haravalla lehtiä hiljaa rapsuttava talonmies kun on vaarassa unohduttaa naisten, lasten ja vanhusten joukkoon. Äänellisellä tilan haltuunotolla hän sen sijaan tulee huomatuksi ja liitettyksi tuottavien kansalaisten joukkoon ja ehkä onnistuu herättämään joissain aamuisin myöhään nukkuvissa omantunnon pistoksia. Työ kun on kunniallista, vaikka se jouduttaisiin suorittamaan öisin tai kukonlaulun aikaan. Yövalvominen ja sen mukanaan tuoma pitkään nukkumisen tarve sen sijaan on tulosta huvittelusta ja laiskottelusta, jota varsin vastikään kaupungistuneessa maassamme ei juurikaan näydetä arvostavan.

”ME RAKASTAMME MELUA” – MELU JA TYÖPAIKAT

Ajatus melun hyväksymisestä silloin kun se liittyy työhön tuli ilmi myös yleisönosastolla vuonna 1970 käydyssä keskustelussa, joka koski Ruovedelle aiottua ”melutehdasta”. Tehtaassa oli ilmeisesti tarkoitus yhdistää metalleja toisiinsa ja sen toiminnasta aiheutuisi kovaa melua, kuten voimakkaita räjäytysääniä. Palstalla käytiin keskusteluja tehtaan vaikutuksista luontoon ja lähiympäristön asukkaille, ja osa kirjoittajista piti etenkin räjäytyksistä aiheutuvaa melua kohtuuttomana. Kaksi kirjoit-

31 HS 23.10.1999 ”Lehtipuhaltimet meluhaitta”, Toni Mattila.

32 HS 23.10.1999 ”Puhaltimesta paljon apua”, Jarmo Saastamoinen.

tajaa poikkesi ”meluvalittajien” joukosta toivoen tehtaan tuova työpaikkoja paikkakunnalle. Toinen heistä kirjoitti näin:

Otamme mielihyvin vastaan sen ”melutehtaan” tänne Ruovedelle. Me rakastamme melua. Emme saaneet tänne rautateitä, se meni Virroille. Emme saaneet lentokenttää, se meni Kuorevedelle. Lentokenttää vastustivat talolliset: pelkäsivät, että lehmät lakkaa lypsämästä kun lentokoneet häiritsevät niitä lentäessään heidän maittensa yli. Nyt niitten lehmät ovat paketissa ja voita ja maitoa on riittämiin. Tartumme kuin hukkuva oljenkorpeen, kun saamme tänne jotain työtä ja verotuloja, sillä täytyyhän täälläkin elää. Lisää teollisuutta ym. työtä täällä toivotaan.³³

Tässä keskustelussa vastakkain asetettiin viihtyvyysarvot ja työpaikat. Kirjoituksessa esille tulleen logiikan mukaan työttömällä ei ollut varaa vaatia viihtyvyyttä tai laadukasta asuinympäristöä luonnonsuojelusta puhumattakaan. Leivän ollessa kyseessä muut asiat saivat väistyä. Näiden argumenttien yhteydessä on kiinnostavaa pohtia, miksi tällainen vastakkainasettelu nähtiin tarpeellisena. Mieleeni tulee, että eikö tällaisen vastakkainasettelun seurauksena, jossa vastapareiksi asetetaan viihtyvyys ja työ sekä huvi ja työ, sivuun jää työnantajien hyötyminen asiassa. Kun vastakkain asetetaan melusta valittajat ja sitä tuottavat työntekijät, unohdetaan kysyä, kenen etu on teettää töitä yötä myöten, vähentää talonmiesten määrää suurentamalla yhden huoltomiehen vastuualuetta tehostamalla ja koneellistamalla työtä (jolloin haravat oli vaihdettu meluisiin lehtipuhaltimiin) tai saada tehdas tuottamaan entistä suurempaa tulosta lähiympäristön kustannuksella. Näyttääkin siltä, että äänimaiseman ja melusietodiskurssien piirissä käytiin kauppaa vahvemman oikeudella: ota työ ja siedä melua tai työ lähtee, jolloin hiljaisuutta taas riittää, kuten Voikkaan paperitehtaiden kohdalla kävi. Tämä valtapeli tuli esiin myös niissä yleisönosastokirjoituksissa, joissa suorasanaisesti kirjoitettiin: ”me rakastamme melua” juuri työpaikkojen toivossa.

Kiinnostavaa on, että vetoaminen työpaikkoihin ja ansiomahdollisuuksiin oli argumenttien pohjana myös niissä kirjoituksissa, joissa melua tuotti eliitin ”puuhailuksi” leimattu toiminta, kuten pienilmailu. Melun sietämiseen ansiomahdollisuuksien vuoksi vetosi myös se kirjoittaja, joka vuonna 1974 kommentoi lentomelusta aikaisemmin valittaneelle. Vastakirjoitus oli kohdistettu Malmin lentokentän melusta valittaneelle vanhukselle, jonka mukaan lentoharrastus on ”eliitin puuhaa”. Vanhuksen mukaan ”noita ilman meluterroristeja on vain n. 000,6 % kansastamme, me muut kärsimme”. Hän kärsi omien sanojensa mukaan melusta niin paljon, että hänet oli kannettava päivälevolle kellariin melusuojaan.³⁴ Vanhukselle vastannut kirjoittaja vaati meluun sopeutumista vedoten miltei kaikkiin mahdollisiin seikkoihin, joiden joukkoon mahtui myös työ-argumentti:

[...] Malmin lentomelu jäi alle kansainvälisten normien ja on huomattavasti vähäisempää kuin normaali liikennemelu kaupungissa, lentäjät edustavat yhteiskunta-asemaltaan läpi-

33 HS 17.2.1970 ”Paljon melu melutehtaasta”, nimim. Uuno.

34 HS 24.9.1974 ”Malmin lentomelu”, Vanhus, joka on kannettava päivälevolle kellariin melusuojaan.

leikkausta kansasta, suuri valtaosa lennoista on ansioliikennettä tai koulutusta, meluisimpien konetyyppien maahantuonti on kielletty jne. On tietysti totta, että lentokentän läheisyydessä kuuluu koneitten ääntä. Sen olemassaolo on kuitenkin tiedostettu niin hiljattain, että uusimmat äänettömämmät konetyypit eivät vielä ole ennättäneet Suomeen saakka. Nyt Ilmailuhallitus on erilaisilla lentomääräyksillä ja -rajoituksilla pyrkinyt tekemään voitavansa meluhaitan pienentämiseksi. Täydelliseen äänettömyyteen ei kaupunkiympäristössä missään inhimillisessä toiminnassa tulla koskaan pääsemään. Ihmisiltä on silloin edellytettävä pientä suvaitsevaisuutta lähimmäisiään kohtaan. Maailmaa ei voida järjestää kaikkein herkimpien valittajien mielen mukaiseksi ilman, että lähes kaikki ihmisten ansio- ja virkistystoiminta jouduttaisiin kieltämään.³⁵

Hyvin samantyyppinen kirjoitus julkaistiin yleisönosastolla myös vuonna 1980 koskien jälleen lentomelua, tällä kertaa vesilentokonetta. Palstalle aikaisemmin kirjoittanut valitti Espoonlahdella pörränneestä vesilentokoneesta, joka on ”lähtöpörinällään – jo 1 kpl – omiaan hävittämään luonnonrauhan kilometrien säteeltä ja (Espoonlahtea ajatellen) sadoilta ihmisiltä.”³⁶ Kirjoittajalle vastannut vesilentokoneen miehistö argumentoi toimintansa puolesta vedoten muun muassa siihen, että lentäminen on työtä. He argumentoivat toimintansa puolesta seuraavin sanakääntein:

[...]Käsityksemme mukaan on Espoonlahdella jo vuosia liikkunut motoristeja moottoriveneilijöiden muodossa, joten nyt ilmestynyt vesilentokone ei ole ensimmäinen moottorin avulla liikkuva vempale alueella. [...] Lentokone aiheuttaa kovempaa ääntä, mutta vain lentoonlähdön aikana ja se on hyvin lyhytaikaista (1–2 min) sekä harvoin tapahtuvaa. Kuluvan kesän aikana (25.8. mennessä) olemme suorittaneet Espoonlahdella yhteensä 18 lentoonlähtöä. [...] Mainittua lentokonetta käytetään ainoastaan ansiolentoimintaan. Koneella kuljetetaan ihmisiä ja rahtia vaikeakulkuisille saaristoalueille. Kone on myös käytettävissä sairaskuljetuksiin sekä etsintä- ja pelastuslentoihin. Tällaisen toiminnan tarpeellisuudesta olemme varmaankin yksimielisiä.³⁷

Myös Malmin lentokentän säilymistä, joka on ollut toistuvasti siirtouhan alla muun muassa alueen asukkaille aiheutettujen meluhaittojen vuoksi, puolusteltiin alueella toimivien yritysten toiminnan jatkumisen vuoksi. Näin asiasta kirjoitettiin vuonna 2003 julkaistussa yleisönosastokirjoituksessa:

Malmin kentällä toimii välttämätön huolto-, korjaus-, polttoaine-, koulutus-, yritys- ja kerhoinfrastruktuuri, joka hajautuksessa menettäisi elinvoimansa. Alan yritykset Malmilla ovat lausunnoissaan todenneet, ettei niiden toiminnalle ole taloudellisia edellytyksiä kauempana kaupungista.³⁸

”Eliitiksi” yleisönosastolla leimautuneet tai leimatut kirjoittajat pyrkivät siis niin ikään oikeuttamaan melun tuottamisen ja melun sietovaatimuksen työllä ja sen

35 HS 28.9.1974 ”Tikustako asiaa”, nimim. Musiikinharrastaja.

36 HS 24.8.1980 ”Espoonlahdella pörrää jo”, Kainu Mikkola.

37 HS 2.9.1980 ”Pörrääjiä useita”, Martti Hämäläinen, Henrik Jansen.

38 HS 4.9.2003 ”Malmin kenttä korvaamaton kokonaisuus”, Seppo Sipilä.

kunniallisuudella. Ilmailu pelkän huvin vuoksi kun ei näytä kulttuurissamme saaneen paljon arvostusta ainakaan melua koskevissa yleisönosastokirjoituksissa. Ja jälleen tuli esille työn ja huvin vastakkainasettelu – melun tuottamista näyttää olleen vaikea oikeuttaa pelkän huvin vuoksi.

MELU JA KANSAINVÄLINEN KILPAILUKYKY

1990-luvun lopulla melun sietämistä koskevissa yleisönosastokirjoituksissa yleistyi väkivaltaiseen kilpailukykyyn liittyvät argumentit. Tämä diskurssi näyttää liittyneen 1990-luvun alun lamaan ja sen myötä ja jälkeen nousseeseen ajatteluun, että Suomen tuli terästäytyä entistä kovempaan kilpailuun pärjätäkseen kansainvälisessä kilpailussa. Tämän pärjäämiseetoksen rinnalla melusta valittaminen tuntui joidenkin melun sietämisen puolesta argumentoivien mukaan vähintäänkin kyseenalaiselta. Esimerkiksi lentomelu saatettiin mainita siinä valossa, että se indikoi yhteyksiämme ulkomaille ja potentiaalia kansainvälisessä kilpailussa, joten lentokenttien toimintaa ei tulisi ainakaan melun aiheuttaman haitan vuoksi millään tavalla vaikeuttaa. Vuonna 1999 Helsinki-Vantaan lentokentän aiheuttamasta melusta käytiin yleisönosastolla vilkasta keskustelua, josta esimerkkinä kahden kirjoittajan välillä käyty keskustelu Helsinki-Vantaan lentomelun haitoista ja sen sietämisestä. Lentomelun negatiivisista vaikutuksista pääkaupunkiseudun asukkaille huolensa ilmaissut espoolainen kirjoittaja ehdotti Helsinki-Vantaan lentokentän siirtämistä Oslon mallin mukaisesti 40–50 kilometrin päähän Helsingistä lentomeluhaittojen vähentämiseksi.³⁹ Kirjoitukseen vastannut henkilö piti ajatusta kentän siirtämisestä mahdottomana, minkä puolesta puhui sen laadukkuus kansainvälisessä vertailussa. Hän kirjoitti:

Helsinki-Vantaan lentoasema on kansainvälisessä matkustajakyselyssä äänestetty maailman parhaaksi. Tuulikki Vartiainen haluaa nyt rakentaa uuden kansainvälisen lentokentän 40–50 kilometrin päähän Helsingistä ja purkaa nykyisen (HS 27.5).⁴⁰

Tämän tulkintani mukaan melun sietoa vaativan kirjoittajan mukaan kentän siirtäminen ei olisi mikään kestävä ratkaisu, sillä pian kävisi kuten Tukholman Arlandan kentälle, joka rakennettiin kauas Tukholman keskustasta. Kenttä on sittemmin houkutelut puoleensa asutusta, ja nyt asukkaat valittavat lentomelusta. Tähän argumentointiin sisältyy ajatus siitä, että on jokaisen omalla vastuulla valita asuinpaikkansa melunsietokykyensä mukaan, ja melu ei nyt ainakaan ole asia, jonka vuoksi tulisi ryhtyä kalliisiin ja kilpailukykyämme uhkaaviin hankkeisiin. Tähän ”vastakirjoitukseen” vastasi keskustelun aloittanut espoolainen, jonka mielestä Helsinki-Vantaan lentokentän meluongelmien ja lähistön asukkaille siitä aiheutuvien haittojen vähätteleminen vetoamalla Arlandan epäkohtiin oli asiastonta.⁴¹

39 HS 27.5.1999 ”Uusi lentokenttä tarpeellinen”, Tuulikki Vartiainen.

40 HS 5.6.1999 ”Kenttämme paras, puretaan se!”, Jouko Vallikari.

41 HS 18.6.1999 ”Kenttämme paras – siirretään se”, Tuulikki Vartiainen.

Vastaavaa kansainvälinen kilpailukyky -argumentointia käytettiin myös kirjoituksessa, jossa käsiteltiin Espoon Kulmakorpeen suunniteltua moottoriurheilurataa. Ratahanketta puolustaneen puheenvuorossa todettiin meluhaitan jäävän yhteislähtöjen puuttuessa alle 40 dB:n, mikä kirjoittajan mukaan hukkuu ”keskusteluun tai mihin tahansa päivittäisiin taustääniin”. Kaikkein meluisimpia lajeja, kuten kiihdytysajoja, ei taasen ollut suunniteltu kyseiselle radalle. Radan suurimmat meluhuiput sijoittuisivat klo 10–20 välille. Radalla tapahtuvista ajoista valtaosa ajettaisiin siviiliajoneuvoilla (74 dB). Rata-autoilla (max 100 dB) ajettaisiin joitakin kertoja vuodessa. Sen sijaan radan etuja kirjoittaja näki useita:

[...] Tavoitteena on toteuttaa Espooseen yleiskaavoitettu moottoriurheilupuisto siten, että se toimii ympärivuotisen moottoriurheilu-, teknologiakehitys-, tapahtuma- ja koulutusalueena. Tavoitteena on luoda ainutlaatuinen synerginen toimintakeskus näiden alojen välille. Tavoitteena on ajoneuvoteknologiaa kehittämällä ja kuljettajia kouluttamalla kehittää ympäristöä kunnioittavampia tapoja, tuotteita ja arvoja. Tarkoitus on kehittää Espoon ja Uudenmaan kansainvälistä tunnettavuutta korkea- ja ympäristöteknologian eturivin osajana.⁴²

Rivien välistä voi lukea, että kirjoittajan mielestä näin mittavien etujen rinnalla radan toiminnasta aiheutuvien satunnaisten meluhaittojen täytyi tuntua mitättömiltä.

EI OLLA NIUHOTTAJIA VAAN TYÖSSÄKÄYVIÄ

Edellä olen pyrkinyt meluun liittyvien yleisönosastokirjoitusten kautta tuomaan ilmi, kuinka merkittävä rooli juuri työllä on ollut melunsietokeskusteluissa etenkin melun sietoa vaativien argumenteissa. Nämä argumentit melun sietämisestä työn vuoksi ja työn äänenä heijastelevat kulttuurisia arvostuksia ja normeja, joita melun sietämisen puolesta argumentoivien on ollut sitten helppo ladata puheenvuoronsa täyteen toisinaan hyvinkin kliseisessä muodossa. Ja kaikki ymmärtävät, mitä melun sietämistä vaativat tarkoittivat. Entä käyttivätkö hiljaisuutta ja rauhaa vaativat, toisin sanoen melusta valittajat työargumenttia vaatimensa pontimena vai oliko se melun sietoa vaatineiden yksioikeus? Ei sentään, sillä työn arvostus on ollut sikäli vahva kulttuurissamme, että myös melusta kärsivät pyrkivät esimerkiksi yleisönosastolla oikeuttamaan vaatimuksensa hiljaisuudesta ja oikeudesta yörauhaan nimenomaan työssä jaksamisella. Nämä meluvalittajat ovat olleet itse hyvin tietoisia myös siitä, että melusta valittajaa on ollut tapana syyllistää kulttuurissamme – läpi koko tutkimusperiodin he ovat olleet tietoisia vaarasta tulla leimatuksi ”turhasta valittajiksi”. Tämän välttämiseksi työssä jaksamista on käytetty ahkerasti hiljaisuuden vaatimuksen pontimena. Sillä on argumentti melusta valitettaessa ollut mikä hyvänsä, tärkeää on ollut erottautuminen ”niuhottajista” (joita melusta valittajien sekaan on myös mahtunut).

Tarve erottautua ”turhasta valittajista” tuli esille esimerkiksi *Meidän Talo* -lehdessä vuonna 1988 julkaistussa artikkelissa nimeltä ”Yksityisyyttä asumiseen”. Sii-

42 HS 17.2.1999 ”Moottoriurheilurata Kulmakorpeen”, Alec Arho.

nä käsiteltiin vanhaa suurikokoista kerrostaloasuntoa, joka oli uusia väliseiniä rakentamalla muutettu kolmeksi kaksioksi. Väliseinät olivat 80 millimetrin paksuisia äänieristämättömiä seiniä. Näin ohuet seinät eivät tarjonneet asukkaille juuri minkäänlaista yksityisyyttä. Asuntojensa äänieristystä parantelevien asukkaiden korostettiin artikkelissa olevan ”tavallisia suomalaisia miehiä, joilla on normaali melunsietokyky. Eivät mitään niuhottajia.”⁴³ Leimautumisen pelossa edes työntäjille ei olla välttämättä haluttu kertoa ”melusairaudesta”, kuten Akustisen Aikakauslehden vuodelta 1965 olevassa artikkelissa todettiin.⁴⁴ Seuraavassa muutamia esimerkkejä siitä, kuinka melusta valittaneet ovat perustelleet vaatimuksiaan hiljaisemmasta asumisesta vedoten juuri työssä jaksamiseen. Esimerkit ovat Helsingin Sanomien yleisönosastolta vuosilta 1973, 1974 ja 1980.

Mikä instanssi on antanut Helsingin kaupungin liikennelaitokselle luvan häiritä Vallilassa Eurantien–Hauhontien varrella asuvien yöunta? Keskiyön jälkeenkin erikoisraskaat kuorma-autot, erikoisraskaat auraus- ja höyläykoneet jyrisevät tämän tästä ahtaassa kujassa. Suurten asuintalojen ympäröimässä tilassa äänet vielä voimistuvat, joten melun ja saasteenkin määrä on mitä melkoisin. [...] Miksi meitä jatkuvasti näin kaltoin kohdellaan? Emme pysty kunnolla tekemään töitämme, ellemmme saa edes 7 tunnin yölepoa.⁴⁵

[...] Meitä on sentään suuri osa sellaisia kansalaisia, jotka vielä kunnioittavat talon muiden asukkaiden kotirauhaa ja ennen kaikkea yörauhaa, mutta joukkoon mahtuu räyhääjiä ja muita häiritsijöitä paljon. Miltä taholta saisimme näille kuria? Näihin ei tehoa järjestys-säännöissä mainittu hiljainen aika klo 23–7, saaticka sitten muulloin. [...] Työssäkävyn ihmisen tulisi sentään saada yörauhaa; johan työkin kärsii siitä, että ei saa kunnolla nukuksi yötä. Nyt vielä puhutaan niin paljon mielenterveydestä, niin nämä räyhääjät kodeissa eivät sitä edistä.⁴⁶

Aikaihmisenä ja työssäkävynä olen tottunut siihen, että yöllä nukutaan ja päivällä tehdään työtä. Viime vuosina olen yhä useammin joutunut heräämään keskellä yötä kadulta kuuluvaan nuorisoporukan huutoon, hohotukseen ja kirkumiseen. Olen miettinyt, mitä rajoituksia kadulla metelöinnille on asetettu? Onko ketään toisen makuuhuoneen ikkunan alla kirkujaa asetettu vastuuseen kotirauhan tai yörauhan rikkomisesta? [...] Varttuneempi nuoriso ja aikuiset valitkoon itse nukkuma-aikansa, mutta toki pitää muistaa terveet elämäntavat ja toisten yörauhaa on kunnioitettava.⁴⁷

Tässä suhteessa esimerkiksi vanhukset näyttäisivät olevan työikäisiä huonommasa asemassa. Yllättävän useat yleisönosastollekin kirjoittaneista melusta kärsivistä tuntuvat olleen yksinäisiä vanhuksia, jotka asuvat pienessä yksiosässä. Heillä ei ehkä ole ollut mahdollisuuksia muuttaa suurempaan asuntoon, jossa olisi paremmat mahdollisuudet etsiä hieman rauhallisimpiin huoneisiin. Yksiosässä liikkumava-

43 Meidän Talo 10/1988 ”Yksityisyyttä asumiseen”, 16, Pekka Palomäki.

44 Akustinen Aikakauslehti 1/1965, 15, T. K. Laakso.

45 HS 21.2.1973 ”HKL ja vallilalaisten yöuni”, nimim. Joukko kiusattuja vallilalaisia.

46 HS 6.10.1974 ”Järjestys myös asuntoihin”, nimimerkki Hätähuuto monien puolesta.

47 HS 19.4.1980 ”Lapset sänkyihin öisiltä kaduilta”, nimim. Isä.

raa tässä suhteessa ei juuri ole. Ja jo työelämästä poistuneina heillä ei ole ollut takanaan myöskään työargumenttia, johon vedoten he olisivat voineet vaatia oikeutta rauhalliseen lepoon jaksakseen seuraavana päivänä jälleen ahertaa. Lisäksi meluherkkyyden on todettu lisääntyvän iän myötä.⁴⁸ Tosin on todettava, että ainakin naapureiden meluamista koskevissa kirjoituksissa tällaisten taloudellisten ”työssä jaksaminen” -argumenttien käyttö väheni aineistossa 1980-luvun jälkeen. Lieneekö tähän syynä se, että kaikkein meluherkimmät olivat jo etsittyneet muualle asumaan. Työssä jaksaminen -argumentti alkoi 1980-luvun kuluessa yhä useammin korvautua viihtyvyys-argumentilla – kaupunkilaiset katsoivat olevansa oikeutettuja viihtyisään ja terveelliseen ympäristöön ja asumiseen. Tämä ei silti tarkoita, etteikö melun sietämistä edelleen vaadittu ja valittaminen olisi erityisen sallittua ilman niuhottajaksi leimautumisen pelkoa – sietokeskusteluja käydään ja työn äänen liittyviä arvolausumia lauotaan hyvin samantapaisin äänenpainoin edelleen. Tästä arvolausumasta oiva esimerkki on tämän pääluvun alussa mainitsemani Voikkaan paperitehtaiden lopettamista koskeva Helsingin Sanomien artikkeli vuodelta 2006.

KONE PUUTARHASSA – MOTORISOITUMISUHANALAINEN PIHAPIIRI

”Uudella ajalla työtä on alettu ylistää teoreettisesti ja koko yhteiskunta on tosiasiallisesti muuntunut työyhteiskunnaksi.”⁴⁹ Näin kirjoittaa työn merkityksestä modernissa yhteiskunnassa Hannah Arendt. Arendt ihmettelee, että hetkellä jolloin työstä vapautuminen olisi jo tapahtumassa (tekniikan ja tieteen avulla), se ”ei tiedä enää mitään niistä korkeammista ja merkityksellisemmistä aktiviteeteista, joiden tähden vapaus kannattaisi voittaa.”⁵⁰ Arendt kritisoi länsimaista ajattelua siitä, että se korottaa työn kaiken arvokkaan perustaksi ja mittapuuksi. Koska työn tekeminen on nostettu miltei ylimmäksi hyveeksi modernissa yhteiskunnassa, näyttäisi sitä ilman jääminen merkitsevän usein syrjäytymistä ja toisen luokan kansalaisuutta. Joutilaisuutta arvostava ”elämäntapataiteilu” ei ole missään vaiheessa noussut kulttuurisesti arvostettuun asemaan, vaikka elämmekin yhteiskunnassa, jossa osa miltei ”väistämättä” jää ilman työtä.

Joutilaisuuden vähäistä arvostusta voi mielestäni tarkastella muun muassa niiden meluun liittyvien yleisönosastokirjoitusten kautta, joissa käsiteltiin puutarhan- ja pihanhoitoon liittyvien laitteiden aiheuttamaa meluhaittaa. Vaikka pihakoneiden aiheuttama meluhaitta ei muodostunut yleisönosastolla kestoaiheeksi missään vaiheessa, katson sitä koskevien kirjoitusten antavan sikäli kiinnostavan kurkistusluokun työn ääniin liittyviin kulttuurisiin arvostuksiin, että käsittelen niitä tässä yhteydessä lyhyesti. Motorisoitujen piha- ja puutarhahoitoon käytettävien laitteiden tuottamaa melua koskevat kirjoitukset kertovat omalta osaltaan äänimaiseman muuttumisesta kotipihoillakin. Esimerkiksi seuraavassa vuodelta 1972 olevassa

48 Vuorinen 1984, 14.

49 Arendt 2002 (1958), 12.

50 Arendt 2002 (1958), 12.

kirjoituksessa päiviteltiin ruohonleikkuun yleistymistä asukkaiden asumisrauhan kustannuksella. Nimimerkki Rauhaa rakastava kommentoi asiaa tähän tapaan:

[...] Eräs vuosi vuodelta näköjään lisääntyvä haitta on näiden pihojen miltei alituinen ruohonleikkuu. Muun rauhattomuuden lisäksi se muodostaa asukkaille melkoisen meluhäiriön, joista totisesti ei muutenkaan olisi ”puutetta”. Näin varsinkin kun erinäiset taloyhtiöt ovat ilmeisesti hankkineet yhä suurempia tai ainakin suuriäänisempiä ruohonleikkuukoneita. Kun näitä sitten on vielä useita ja ruohonleikkaukseen on palkattu nuorukaisia lähes laumamäärässä, muistuttaa meteli jo pärinäpoika- eli moottoripyöräarmeijan meluaikaansaannoksia. [...] Mistä on saatu päähän, että ruoho ei saisi kasvaa yhtään pituutta? Ja mikä kumman voikukkaviha täällä nykyisin määräävillä tahoilla vallitsee? Mikä olikaan kauniimpaa kuin entisten aikojen vapaat nurmi- ja voikukkakedot, joissa lapsena leikimme! Miksi nykyisin täytyy kaiken olla niin kolkon keinotekoista, nuoltua ja jyrittyä? Ja miksi tätä kaiken lisäksi pidetään niin tärkeänä, että siihen verrattuna ei ihmisten asumisrauhallakaan näy olevan mitään merkitystä.⁵¹

Mitä ilmeisimmin ruohon koneellinen leikkaaminen yleistyi noihin aikoihin, sillä Suomen tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan maahantuotavien ruohonleikkuukoneiden määrä on lisääntynyt sodan jälkeen. Tämä ilmenee seuraavasta taulukosta (taulukko 5.):

Taulukko 5. Suomeen tuodut ruohonleikkuukoneet vuosina 1950–2000

Vuosi	Moottorilla toimivat	Käsikäyttöiset	Muut	Ei eritelty	Yhteensä
	N	N	N	N	N
1950				747	747
1960				7 526	7 526
1961*	2 330		13 216		15 546
1970	18 701		22 514		41 215
1980		27 156	58 966		86 122
1990			19 918	127 045	146 963
2000				109 019	109 019

* Vuodesta 1961 lähtien tuontiluettelossa on eroteltu moottori- ja käsikäyttöiset erikseen.

Lähde: Suomen tullin ulkomaankauppatilastot.

51 HS 11.7.1972 ”Ruohonleikkuuvimma vihdoinkin hillittävä”, nimimerkki Rauhaarakastava.

Erialaisten pihakoneiden tuottamaa melukiusaa kommentoitiin kärjekkäästi myös tässä vuodelta 1998 olevassa kirjoituksessa. Kirjoittaja kommentoi pihojen äänimaiseman muuttumista meluisaksi varsin sarkastiseen sävyyn:

[...] Käytä ainoastaan moottorikäyttöisiä puutarhanhoitovälineitä (muokkaaja, ruohonleikkuri, silppuri, moottorisaha), jotka vaativat kuulonsuojauksen. Se takaa, että maksimoit naapurille aiheuttaman häiriön. Muista! Bensiinikäyttöiset ovat äänekkäämpiä kuin sähkökäyttöiset. [...] Pyri käyttämään motorisoituja laitteita etenkin kauniilla säällä. Tämä takaa, että (a) naapureiden ikkunat ovat auki (maksimaalinen häiriö!) tai (b) naapurisi ovat istumassa ulkona. [...] Maksimoidaksesi häiriön käytä motorisoituja laitteitasi mahdollisimman lähellä naapureitasi. [...] Älä koskaan työskentele arkisin klo 9–17, koska naapurisi ovat todennäköisesti poissa. Älä koskaan tee meluisaa puutarhahommaa kerralla loppuun. Kun työskentelet jaksoissa, voit pidentää häiriötä useilla tunneilla. Älä koskaan käytä koneitasi samaan aikaan kuin naapurisi. Näin voit maksimoida kollektiivisen häiriön.⁵²

Myös edellä jo esillä olleet lehtipuhaltimia käsittelevät kirjoitukset kuuluvat tähän pihakoneiden aiheuttamaa meluhaittaa käsittelevään tematiikkaan. Joutilaisuutta vieroksuvassa kulttuurissamme hoitamaton piha on paitsi välinpitämättömyyden ja myös laiskuuden merkki. Sen sijaan pihan omistaja, joka käyttää ahkerasti erilaisia (kovaäänisiä) moottorikäyttöisiä pihan siistimiseen ja puutarhanhoitoon tarkoitettuja laitteita, viestittää lähiympäristölleen olevansa ahkera ja työteliäs henkilö, ja myös kohtuullisesti toimeentuleva. Nämä varsin hinnakkaat laitteet voidaan nähdä niin ikään kulutuksellisina statussymboleina, ja niiden käyttäjien voi ajatella olevan varsin sitoutuneita materialistisiin arvoihin. Niiden kautta voi osoittaa varallisuuttaan kulttuurisesti hyväksytyllä tavalla: työtä tehden. Ja pihallaan koneineen ahkeroiva saattaa tällä tavoin tuupata hiljaisuuden ja vain olemisen, joutenolon, kautta tapahtuvaa itsensä ja maailman kohtaamista loitommalta.⁵³ Näitä ajatuksia nähdäkseni ilmaisee, muiden teemojen ohella, Hans Magnus Enzensbergerin runo Vapaa-aika:

Vapaa-aika

Ruohonleikkurit, sunnuntai
joka mestaa sekunnit
ja ruohon.

Leikkuri jyrisee,
jyrinällään
kirkuvan ruohon peittää.

Ruoho kasvaa
yli kuolleen ruohon
joka on kasvanut kuolleiden päälle.
Ken sen kuulla voisi!

Vapaa-aika ruohottuu.
Kärsivällisesti me lakoamme
raikkaaseen ruuhon.

*Hans Magnus Enzensberger, Vapaa-aika.
(suom. Markku Into)*

52 HS 26.7.1998 ”Älä häiritse naapureitasi!”, Ashley Selby.

53 Joutenolon ja yksin olemisen merkityksestä hyvinvoinnillemme ja henkisellemme ”kypsyydelle” ks. esim. Kaplan – Kaplan 1989, 136–140; Buchholz 1997.



Taiteilija Juba Tuomolan luomat sarjakuvahahmot Viivi ja Wagner kommentoivat lehtipuhallinta. Kuva: Juba, Viivi ja Wagner 4. Oi, mikä karju! (2006), s. 47.

Tekeekin mieleni kysyä, onko erilaisten äänekkäiden laitteiden lisääntyttä puutarhoissa, puistoissa ja pihoilla käymässä Howard Kunstleria mukaillen: ”*everyplace sounds like noplace in particular*”.⁵⁴ Äänimaisemallisten elämysten kokeminen on muuttumassa yhä vaikeammaksi moottorien äänen levitessä joka paikkaan, myös kotipihoille, sillä moottoreiden äänenväri ei vaihtele vuodeaikojen mukaan. Yhä useammalla pihalla murisee kesäisin ruohonleikkuri, syksyisin lehtipuhallin ja talvella lumilinko. Myös tällä rintamalla kärsii tappion hiljaisuutta halajava. Meluisat laitteet eivät myöskään välttämättä aina edistä asukkaiden välistä sosiaalista kanssakäymistä. Melussa on paha keskustella. Tämän huomasi eräs lehtipuhaltimien tuotamasta melusta suivaantunut, joka kommentoi asiaa näin:

Ehdottaisin talonmiehille ja huoltoyhtiöille haravan ja harjan käyttöä. Niin toimittiin silloin, kun omat vanhempani olivat tsilareina Tehtaankadulla. Ja kun ei ollut kuulosuojaimia ja koneen meteliä, saattoi joku talon asukkaista jopa tulla juttelemaan.⁵⁵

Pihan- ja puutarhanhoitoon käytettävien moottorikäyttöisten laitteiden tuottama melu ei myöskään ole asia, johon esimerkiksi Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiin puututtaisiin, kuten seuraavassa luvussa käy ilmi. Näin silti, vaikka lehtipuhaltimien todettiin Kuopion yliopiston ympäristötieteiden laitoksen melulaboratoriossa tehdyn tutkimuksen mukaan olevan huomattavan meluisia. Mittausten mukaan ”lehtipuhaltimien keskimääräisestä äänitasosta 15 metrin etäisyydellä laskettuna saadaan lehtipuhaltimelle maksimikäyttöajaksi päivässä vain 8 minuuttia, jos kriteeriksi asetetaan päivittäinen keskiäänitaso 55 dB(A).”⁵⁶

54 Kunstler 1993; vrt. myös tämän tutkimuksen 3. luku.

55 HS 11.10.2001 ”Lehdet rauhaan aamutuimaan”, Heikki Paatelma.

56 Björk 2003, 67.

TYÖN ÄÄNTEN SÄÄTELYKEINOT

Vaikka työn äänet olivat kulttuurisesti varsin arvostettuja, on niitä pyritty silti säätelemään erilaisin säädöksin. Suomen asetuskokoelmiin on jo vuosikymmenien ajan sisällytynyt säädöksiä työkonoiden moottoreiden korkeimmista sallituista desibeleistä. Meluntorjuntalain mukaisesti ympäristöviranomaisille on 1988 lähtien tullut ilmoittaa erityisen häiritsevää tilapäistä melua tuottavasta toiminnasta. Helsingin kaupungin ympäristölautakunta arvioi vuodelta 2003 olevassa lausunnossaan erityisen häiritsevää tilapäistä melua koskevan ilmoitusmenettelyn toimineen lähes 10 viime vuoden ajan varsin hyvin.⁵⁷ Myös Helsingin kaupungin järjestyssääntöihin on sisällytynyt työnteosta aiheutuvaa melua käsitteleviä säädöksiä. Vuonna 1957 laaditun Helsingin kaupungin yleisen järjestyssäännön mukaan työ, joka ”voi häiritä lähellä asuvia, on tehtävä aiheuttamatta tarpeetonta melua. Sellaista työtä ei maistraatin luvatta saa teettää klo 21–07 välisenä aikana.”⁵⁸ Vastaava määräys sisältyi edelleen vuonna 1979 vahvistettuun kuten myös 1999 päivättyyn Helsingin kaupungin järjestyssääntöön, jossa todettiin:

Ilmeisesti häiritsevä melun, pölyn, savun tai hajun aiheuttaminen ja muu sellainen toiminta on kielletty. Kello 21–7 asuntojen läheisyydessä tehtävässä työssä koneet ja laitteet eivät saa aiheuttaa melua enemmän kuin on tarpeen välttämättömien töiden suorittamiseksi.⁵⁹

Lehtipuhallinkaan ei ole enää täysin sääntöjen ulkopuolella, mitä se ilmeisesti oli aina vuoteen 2004 saakka. Lehtipuhaltimen ”lainsuojaton” asema käy ilmi Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen johtavan ympäristötarkastajan Juha Lahtelan kirjoituksesta, joka oli tarkoitettu vastaukseksi erälle lehtipuhaltimen melusta valittaneelle. Lahtela kirjoitti vuonna 1999:

Lehtipuhaltimien aiheuttama voimakaskin melu on lyhytkestoista ja harvoin toistuvaa häiriintyvään kohteeseen nähden eikä näin aiheuta terveydensuojelulain tarkoittamaa terveyshaittaa. Meluntorjuntalain mukaista ilmoitusmenettelyä ei ympäristökeskus katso voitavan soveltaa lehtipuhaltimien käyttöön. Valtioneuvosto ei ole myöskään asettanut rajoituksia puhaltimien melutasoille.⁶⁰

Puhaltimen käyttö tuli osittaisen säätelyn piiriin viimeistään vuonna 2004, jolloin Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräykset, joissa kiellettiin lehtipuhaltimien käyttö hiekoitushiekan poistamisessa.⁶¹ Vuoden 2005 alusta voimaan asuneet ympäristönsuojelumääräykset olivat uusi

57 Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan lausunto (päivätty 6.5.2003) koskien valmisteltavia Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiä. HKH:n kokous 1.9.2004, HKV:n pöytäkirjat 2004, syyskuu 1, liite nro 22, HKA.

58 Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö 1957, § 38, HKA.

59 Helsingin kaupungin järjestyssääntö 1979, § 18, HKA; Helsingin kaupungin järjestyssääntö 1999, §18.

60 HS 17.11.1999 ”Puhaltimien melu lyhytaikaista”, Juha Lahtela.

61 HKV:n päätös 1.9.2004 asia nro 20, HKV:n asiakirjat 2004, HKA; Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräykset: www.hel.fi/ymparistokeskus (luettu 8.11.2006).

ohjauskeino, jolla oli tarkoitus ehkäistä paikallisia ympäristöhaittoja joustavasti ja tehokkaasti.⁶² Niiden valmisteluvaiheessa käytiin internetissä vilkasta keskustelua myös lehtipuhaltimen tuottamasta melusta. Valmisteluvaiheessa yleisön taholta oli esitetty toistuvasti toive lehtipuhaltimien käytön kieltämisestä jopa kokonaan niiden tuottaman melun vuoksi. Helsingin kaupungin ympäristölautakunta totesi kuitenkin lausunnossaan, että ”ympäristönsuojelumääräyksissä ei ole mahdollista asettaa kategorista käyttökieltoa sinänsä luvallisen laitteen käytölle.”⁶³ Edelleen ympäristölautakunnan mukaan ympäristönsuojelumääräysten avulla ei voida määrätä yksittäisten laitteiden melutasoista eikä puutarhatyökoneiden käytöstä lautakunnan mukaan aiheudu myöskään ympäristönsuojelulain tarkoittamaa erityisen häiritsevää melua. Lautakunta kuitenkin katsoi, että hiekoitusshiekan poistamisessa lehtipuhallin on pölyntorjunnan kannalta ongelmallinen ja siksi lehtipuhaltimen käyttö sallitaan laitteen nimen mukaisesti vain lehtien kokoamiseen.⁶⁴ Näin ollen lehtipuhallinten käyttöä ei kokonaisuudessaan kielletty eikä niiden tuottama melu ollut synnä niiden käytön kieltämisessä hiekoitusshiekan poistamiseksi.

Lehtipuhaltimien käyttörajoituksia koskeva päätöksenteko osoittaa, kuinka työn äänten säätely on jatkuvassa muutostilassa ja painostusta näyttäisi tapahtuvan suuntaan jos toiseenkin. Yrittäjäpiireissä on ilmeisesti ollut toistuvaa halukkuutta muuttaa järjestyssääntöjä siten, että öisin voitaisiin suorittaa tavarantoimituksia ja jätehuoltoa. Esimerkiksi vuonna 2001 erään jätehuoltoyhtiön edustaja kommentoi asiaa lehtihaastattelussa toivoen ”järjestyssääntöön muutosta, jotta [jäte]astiat saisi tyhjentää yöllä, jolloin on vähän muuta liikennettä”.⁶⁵ Lehtipuhaltimen asema ja sen käytön salliminen lehtien poistamiseen, huolimatta sen aiheuttamasta melusta, on kiinnostava esimerkki uusien teknologisten laitteiden ”laillisuudesta” sellaisenaan, kun ne tulevat markkinoille. Markkinoiden toimintalogiikan mukaisesti myyntiin tulee jatkuvasti uusia tuotteita, mutta uuden teknologian käyttöä tai ympäristövaikutuksia säätelevät säädökset ja lait rakennetaan teknologian ympärille jälkikäteen. Siis vasta silloin, kun kyseistä teknologiaa tai tuotetta jo käytetään osana struktuureja. Koska tätä prosessia ei läpikäydä etukäteen silloin, kun teknologia ensimmäisen kerran ilmestyy, uusien laitteiden käyttö pääasiallisesti sallitaan, kunnes joku pystyy vakuuttavasti todistamaan laitteen haitallisuuden. Todistustaakka on muilla kuin laitteen valmistajilla ja markkinoijilla. Näyttää siltä, että äänimaiseman piirissä käydään kauppaa vahvimman oikeudella.

62 Ympäristönsuojelumääräysten vahvistaminen. HKV:n kokous 1.9.2004 asia nro 20, HKV:n asiakirjat 2004, HKA.; HS 5.4.2005 ”Lehtipuhaltimia ei saa käyttää hiekan poistoon Helsingissä eikä Espoossa.”

63 Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan lausunto (päivätty 6.5.2003) koskien valmisteltavia Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiä. HKH:n kokous 1.9.2004, HKV:n pöytäkirjat 2004, syyskuu 1, liite nro 22, HKA.

64 Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan lausunto (päivätty 6.5.2003) koskien valmisteltavia Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiä. HKH:n kokous 1.9.2004, HKV:n pöytäkirjat 2004, syyskuu 1, liite nro 22, HKA; myös Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen ympäristöjohtaja Pekka Kansanen Helsingin Sanomissa 31.10.2004 ”Lehtipuhaltimien käyttöä rajoitetaan”.

65 Jäteauton kuljettaja Ilpo Soidinniemi, HS 12.5.2001 ”Helsinkiäiset nurisevat jätehuollosta”, Olli Pohjanpalo.

KAUPUNKIKULTTUURI = MELUKULTTUURI?

Edellä olen käsitellyt meluun liittyvien yleisönosastokirjoitusten vastakirjoituksia ja niissä esiin tuotuja argumentteja, joihin vedoten melusta valittaminen on nähty turhana tai epätoivottavana. Kyseessä on varsin valikoitunut aineisto, joka ei todennäköisesti edusta kattavasti niin sanottua ”yleistä mielipidettä”. Aineiston valikoituneisuus johtuu muun muassa siitä, että läheskään kaikki eivät koskaan kirjoita yleisönosastolle (etenkään ne ihmiset eivät kirjoita, joita melu ei häiritse) ja vielä harvempi vaivautuu kirjoittamaan vastakirjoituksia. Silti uskallan väittää aineiston antavan ainakin osiittaa niistä syistä, miksi melua vastaan protestoidaan lopulta niin vähän ja laimeasti. Vastakirjoituksissa esiintyvien argumenttien kiinnekohdista yhteiskunnassamme ehkä melko yleisestikin hyväksytylle ajattelutavalle löytyy vahvistusta myös muusta aineistosta. Osa samoista argumenteista on kirjattuna myös viranomaisten raportteihin ja melua koskeviin selvityksiin, joista seuraavassa muutamia esimerkkejä.

Ihmisiä saatettiin kehottaa valitsemaan omaa meluherkkyyttään vastaava asuinpaikka. Tätä helpottaakseen viranomaisten tulisi tarjota tietoa eri asuinalueiden meluisuudesta.⁶⁶ Esimerkiksi vuonna 1997 julkaistussa kyselytutkimuksessa koskien ympäristömelun häiritsevyyttä Helsingissä todettiin, että

Koska ympäristömelua ei voitane tarpeellisessa määrin vaimentaa meluntorjuntatoimin, on tärkeää, että asukkaille voitaisiin antaa seikkaperäisesti tietoa eri asuinalueiden melutilanteesta. Näin he voivat valita itselleen sopivan asuinalueen.⁶⁷

Toisin sanoen ihmisten tulisi viranomaisten näkökulmasta katsottuna ymmärtää tarkistaa alueen äänimaisema jo ennakoita. Tässä kohtaa on kuitenkin aiheellista kysyä, onko kaikilla ollut varaa hankkia asunto meluherkkyytensä mukaan. Kuten edellä on jo tullut ilmi, maastamme on viitteitä siitä, että alueen rauhallisuus ja meluttomuus nostaa asuntojen hintaa ja melu puolestaan laskee asuntojen arvoa. Asuntojen arvon laskua pelkäsivät myös Helsingin Sanomien mukaan ne ”Nimbyt”, jotka eivät koskaan sallisi omalle alueelleen ”mitään muutoksia”, ainakaan sellaista toimintaa, josta syntyy melua.⁶⁸ Myös Helsinki–Vantaan lentokentän lentomelua koskevan kyselytutkimuksen mukaan useimmat kyselyyn vastanneet olivat sitä mieltä, että lentomelu alentaa asuntojen hintaa.⁶⁹ Tässä yhteydessä nousee jälleen kysymys melun sosiaalisesti eriarvoisesta jakaantumisesta.

Myös työpaikkojen säilyminen esiintyi melun sietämisen puolesta vetoavien argumenteissa muuallakin kuin yleisönosastokirjoituksissa. Erityisesti lentoliikenteen saatettiin myös kokea tuovan niin paljon taloudellista hyötyä esimerkiksi työpaikkojen muodossa, että sen aiheuttama melu tuntui merkityksettömältä – näin

66 Liikonen – Björk 1997, 5; Helsingin lentoaseman melututkimus 1975, 20.

67 Liikonen – Björk, 1997, 5.

68 Nimby tulee sanoista *Not In My BackYard* ja tyypillinen Nimby vastustaa kaikkea, mitä hänen takapihallaan voitaisiin tehdä. Melun merkityksestä asuntojen arvolle ks. esim. HS 11.3.1999 ”Miksi meidän pihalle?”, Leena Lavonius; HS 30.6.2002 ”Ei meidän nurkille”, Ritva Liisa Snellman; Nimy-ilmiöstä territoriaalisuuden valossa ks. tämän tutkimuksen 6. luku.

69 Höglund 1996, 24.

vantaalaiset ajattelivat Helsinki-Vantaan lentokentän meluhaitoista vuonna 1996 julkaistun tutkimuksen mukaan. Vantaalaisilta kyseltiin suhtautumista lentome-luun seuraavilla väittämillä:

- Helsinki–Vantaan lentoasema on portti Eurooppaan ja tuo arvostusta Vantaalle.
- Lentomelu on pieni haitta lentoaseman taloudelliseen hyötyyn verrattuna.
- Lentäminen on nykyaikaa ja sen aiheuttamat haitat voidaan poistaa tekniikan kehittyessä.

Kaikista näistä kolmesta väittämästä oltiin useimmiten samaa mieltä. Tutkimuk-sen mukaan myönteinen suhtautuminen oli kuitenkin lentomelualueella aina jon-kin verran vähäisempää kuin sen ulkopuolella. Väittämää ”yöaikainen lentoliiken-ne tulee kieltää” kannatti 10 % lentomelualueen ulkopuolilla asuvista vastaajista ja korkeimman lentomelun vyöhykkeellä asujista yli 20 %. ⁷⁰ Sopeutumisvaatimukset tulivat siis valtaosin muilta kuin niiltä, jotka itse altistuvat eniten melulle. Kiinnos-tavaa on lisäksi se, että lentokentän ympäristöhaittojen uskottiin myös tulevaisuu-dessa poistuvan tekniikan kehittyessä.⁷¹ Jälleen esille nousi ajatus kyvystämme rat-kaista ongelma uuden teknologian avulla. Myös argumentti ”eurooppalaisuudesta” tuotiin esille: vantaalaisille lentoliikenne oli myös ”portti Eurooppaan”. Eräässä leh-tijutussa lentoliikenne nähtiin suorastaan paikkakunnan elinehtona. Seinäjoelta Helsinkiin miltei päivittäin töihin lentävä toimitusjohtaja kommentoi lentoliiken-teen merkitystä: ”Jos paikkakunnalle ei ole lentoliikennettä, kaupunki näivettyy, va-lot sammuvat.”⁷²

”Eurooppalaisuutta” käytettiin argumenttina muuallakin perusteltaessa vaati-muksia meluun sopeutumisesta kaupunkielämään normaalisti kuuluvana asiana. Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen totesi vuonna 1999 tehdyssä Helsingin Sanomien haastattelussa ”meissä olevan vielä paljon metsäläistä”. Artikkelissa mu-kaan: ”Kun naapuri katsoo televisiota liian myöhään illalla tai tamppaa mattoja väärään aikaan päivästä, siitä suututaan yhtä verisesti kuin muinoin virran muka-naan tuomasta lastusta”.⁷³ Elmu-yhtiön toimitusjohtajan Stuba Nikulan mukaan ”meluisampi Helsinki olisi hauskempi” ja hän pahoitteli sitä, että ”kello kymmenen jälkeen alkaa yö. Se on Helsingissä niin pyhä asia, etten tiedä toista paikkaa.” Muun muassa rock-konsertteja järjestävä toimitusjohtaja harmittelee terassien aukiolora-joituksia ja sitä, että festivaalienkin tulee loppua klo 22. Nikula onkin laskeskellut kuinka monen ihmisen mielipaha voittaa toisen mielihyvän ja toteaa konserteissa käyvän tuhansia mutta melusta valittajia olevan kaksi.⁷⁴ Terassien aikainen sulke-

70 Höglund 1996, 23.

71 Höglund 1996, 23–24 ja tiivistelmä (ei sivunumeroa); vrt. myös johdinautoja koskeva argumen-tointi tässä tutkimuksessa.

72 Toimitusjohtaja Raimo Sarajärvi, HS 12.2.2001 ”Työmatkana Seinäjoki–Helsinki–Seinäjoki”, Riitta Vainio.

73 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Jyrki Lohi, HS 11.3.1999 ”Miksi mei-dän pihalle?”, Leena Lavonius.

74 Toimitusjohtaja Stuba Nikula, HS 22.8.2002 ”Meluisampi Helsinki olisi hauskempi”, Kimmo Oksanen.

minen, josta Helsingin kaupunki päätti keväällä 1999, kismitti myös muita yrittäjiä. Eräs ravintoloitsija totesi kiellosta näin: ”Kyllä kaupunki tekee järjettömiä ratkaisuja. Kielto on rehellisen liiketoiminnan vastainen, koska se pistää ravintolat eriarvoiseen asemaan. Mekin menetämme säännön takia kolmasosan illan myynnistä, sillä viimeiset neljä tuntiahan ovat parhaimmat.”⁷⁵ Melu ”kuuluu” kaupunkiin, kuten lehtipuhaltimien kieltämistä koskeneissa keskusteluissakin vuonna 2003 todettiin: ”Melu on kaupunkiympäristöön osittain kuuluva ilmiö eikä kaikkea pidä kieltää.”⁷⁶

MELUNSIETO, VALLAKKAAT JA VALLATTOMAT

Se, että inhimilliset toimet ovat niin merkittävässä asemassa äänimaiseman muokkauksessa, on johtanut melun lisääntymiseen kaupunkilaisten elinympäristössä. Toisin sanoen siirtyminen kohti keinotekoista äänimaisemaa on merkinnyt siirtymistä kohti melun dominoimaa äänimaisemaa. Keinotekoinen äänimaisema -käsitteen käytön mielekkyys tutkimuksen laajempaan (teoreettisena) viitekehiksenä tai yläkategoriana ja sen ”esille nostaminen” jälleen tässä kohdin liittyy kysymykseen siitä, onko kulttuurisia melun sietoon liittyviä säätelykeinoja mielekkästä tarkastella ikään kuin itsenäisinä ilmiöinä vai pikemminkin reaktioina suhteessa yhteiskunnan rakenteisiin ja valta-asetelmiin. Historioitsijana koen mielekkääksi näistä jälkimmäisen vaihtoehdon. Siksi olen kiinnostunut erityisesti siitä, millaisia yhtymäkoh-
tia melun sietämistä vaativien argumenteissa oli erilaiseen vallankäyttöön. Katson, että yhteiskunnalliset rakenteet ja esimerkiksi taloudellinen vallankäyttö kuitenkin lopulta määrittävät ihmisen lajioinaisuuksien lisäksi⁷⁷ ne reunaehdot, joiden puitteissa melun sietoon liittyvää kulttuurista muuntelua voi tapahtua. Tämän kehiksen ”sisällä” melunsietokeskustelut ovat muokkautuneet tietysti muun muassa perinteisiin ja muihin kulttuuriin liittyvien käytäntöjen ja normien mukaisesti. Tässä tutkimuksessa olen kuitenkin kohdistanut huomioni pääosin yhteiskunnallisten valtasuhteiden merkitykseen melunsietokeskustelujen muokkaajana.

Sodan jälkeisessä Helsingin kaupunkiympäristössä se liikkumavara, jossa äänimaisemaan liittyviä valintoja on voitu suorittaa, on muodostunut ahtaaksi. Siksi kaupunkiympäristöä koskevissa meludiskursseissa, tai melunsietodiskursseissa, eriasteinen vallankäyttö tuntui tulevan erityisen näkyväksi. Tätä indikoi tulkin-tani mukaan erityisesti työn tekemisestä syntyneiden äänten sietämistä koskevien vaatimusten toistuvuus. Työn äänen ”pyhyys” tuotiin ilmi muun muassa keskusteluissa, joissa vaadittiin melun sietämistä työpaikkojen säilymisen vuoksi. Myös argumentit, joissa yhdistettiin melun sieto maamme pärjäämiseen kansainvälisessä

75 Ravintoloitsija Samir Lindholm, HS 10.6.1999 ”Joulukuusi kuuluu jouluun ja terassi kesään”, Juha Honkonen.

76 Näin todettiin joissain puheenvuoroissa internet-keskusteluissa, jotka koskivat lehtipuhaltimien käyttöä ja sen rajoittamista Helsingissä ympäristönsuojelumääräyksin. Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan lausunto (päivätty 6.5.2003) koskien valmisteltavia Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiä. HKH:n kokous 1.9.2004, HKV:n pöytäkirjat 2004, syyskuu 1, liite nro 22, HKA.

77 Melun sietämisen ontologiasta reunaehdoista tarkemmin tämän tutkimuksen 6. luvussa.

kilpailussa indikoivat melunsietovaatimusten suoria kytköksiä yhteiskunnan taloudellisiin ”realiteetteihin”. Kiinnostavaa oli, että työ-argumenttia käyttivät omien vaatimuksiensa pontimina sekä melun tuottajat että siitä valittaneet. Erityisesti työhän liittyvien argumenttien kohdalla tuli esiin myös melun tuottamisen sukupuolittuneisuus: kaikkein kovimmat äänet liittyivät leimallisesti miehiseen työhön. Ääneen, meluun ja sukupuoleen liittyvien kysymysten tarkempi selvittäminen olisikin kiinnostava jatkotutkimuksen aihe.

Argumentteja, joissa vedottiin yhteiskunnalliseen ja teknologiseen edistykseen voi pitää astetta ideologisimpana verrattuna niihin argumentteihin, joissa painotettiin taloudellisia realiteetteja. Ideologialla tarkoitan tässä kohdin merkitystä hallinnan palveluksessa.⁷⁸ Silti teknologiseen ja yhteiskunnalliseen edistykseen liittyvät argumentit ovat nekin mielestäni palautettavissa yhteiskunnan perustavaa laatua oleviin toimintamekanismeihin ja sitä kautta lopulta valtaan. Sen sijaan ne melunsietoa koskevat argumentit, joissa vedottiin ”eurooppalaisuuteen”, nähdäkseni liittyvät lähinnä kulttuurisiin arvostuksiin ja kansalliseen historiaamme. Samoin on laita myös niiden diskurssien, joissa meluamista puolusteltiin ja sen sietämistä vaadittiin vedoten yksilönvapauteen. Tämä ajatus liittyy modernin länsimaisen yksilön historialliseen muotoutumiseen, jolloin yhteiskunnassa on alueita, jonne esimerkiksi viranomaisten ei ole sopivaa kajota. Melukeskusteluissa tämä yksilönvapaus tuntui ulottuneen melko laajalle ainakin silloin, kun kyse oli melua oheistuotteena synnyttävien liikkumismuotojen tai kulutustavaroiden käyttämisestä. Se, että hiljaisuuden vaatijoiden yksilön- tai valinnanvapaus ei tuntunut painavan vaa’assa yhtä paljon kuin meluajien vapausasteet, johtuu nähdäkseni ainakin jossain määrin siitä, että tämäkin kysymys värittyi omalla tavallaan valtasuhteiden ja yhteiskuntamme ”toimintalogiikan” mukaisesti. Tähän meluajien ja hiljaisuuden puolestapuhujien väliseen tematiikkaan palaan vielä myöhemmin tämän tutkimuksen alaluvussa, jossa käsittelen äänimaisemaan muuttumista *tragedy of the commons* -käsitteen valossa.

Myös äänimaisematutkija R. Murray Schafer on huomannut, kuinka valtaapitävillä on ollut mahdollisuus tuottaa melua ilman, että muut ovat voineet kritisoida sitä. Schaferin puhuu oikeudesta ”pyhän äänen” tuottamiseen. Tämä oikeus oli aikanaan kirkolla, sittemmin teollisuustuottajilla ja nykyään myös radiokanavilla ja ilmailijoilla.⁷⁹ Tämä ajatus oikeudesta ”pyhään ääneen” ilman suurtakaan kritiikin pelkoa on hyvin tarkkanäköinen ja pätee suurelta osin myös tämän tutkimuksen aineistoon. Kirkonkellojen äänen pyhyys näytti kärsineen tappion 1960-luvun lopulla, jolloin Helsingin Sanomien yleisönosastolla julkaistiin useita kirjoituksia, joissa valitettiin kirkonkellojen tuottamasta melusta. Eräskin yleisönosastolle kirjoittanut ihmetteli:

Saavatko kirkot ilman laillisen edesvastaan pelkoa tuputtaa melusaastetta suurmetelistä kelloistaan ihmisten koteihin, häiriten siten monen kunniallisen kansalaisen aamu-unia?
Jos tavallinen ihminen kadulla shaahille vähän mekastaa, niin eikös vaan olla heti sakkoja

78 Ideologia-käsitteen historiasta ja eri merkityksistä ks. esim. Eagleton 1994; Žižek reader 2004, 53–86.

79 Schafer 1994 (1977), 76.

ropsauttamassa. [...] Mistähän Agricolankin kirkko on oikein löytänyt niin riivatun möykäävät kellot, että lähitalojen rappaukset siinä tuppaa rapisemaan. Kun tietää, että mainitussa kirkossa käy vain muutama keppiin nojaava mummo, niin onhan toki kohtuutonta siitä mokomalla metelillä kaikille tiedottaa. [...] Jos rehellinen ja kunnollinen kansalainen on kunniallisin keinoin hankkimallaan rahallaan ostanut laillista Alkon viinaa, niin kyllä hänellä täytyy olla oikeus siitä saamansa krapulan sunnuntaiaamuna nukkua pois meluvaapaassa kodissaan.⁸⁰

Kirkonkellojen aiheuttaman äänen muuttuminen meluksi heijastelee yhteiskunnan maallistumista ja kirkon vaikutusvallan murentumista. Niitä koskevat kirjoitukset katoavat aineistosta kokonaan 1970-luvun alkupuolen jälkeen.⁸¹

Tehtaiden oikeus melun tuottamiseen tuli esille etenkin keskusteluissa, joissa käsiteltiin melun ja työn välistä suhdetta. Kuten edellä toin jo ilmi, oikeus käyttää yhteisiä resursseja eli ”miehittää” äänimaisemaa vietiin läpi parhaiten työllä. Oli työ sitten liiketoimintaa, rekkaliikennettä tai muuta, jossa pelissä olivat työpaikkojen säilyminen ja työvoiman ja tavaran liikkuvuus. Edelleen paperikoneiden jyminä, rekkojen jyrinä ja lentokoneiden jymy – siis myös Schaferin mainitsemat ilmailijat – herättää kunnioitusta toisella tapaa kuin vaikka lasten metelöinti tai pärinäpoikien mopojen päristely. Johonkin niiden välimaastoon sijoittuivat yksilöllisten harrastusten tai yksilöllisten liikkumismuotojen tuottama melu. Kaikkein alinta kastia lienevät juoppojen ja hunsvottien tuottama ”älämöly”, sillä heihin ei voitu asettaa toiveita edes tulevaisuuden tuottavina ja ahkerina kansalaisina – toisin kuin lapsiin ja nuoriin.

Näyttää siltä, että melun aiheuttamat haittavaikutukset fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen ja viihtyvyyteen on pyritty järjeistämään. Indikaattoreina meluun sopeutumisen rationalisoimisesta voi pitää erityisesti argumentteja, joissa vedottiin juuri yhteiskunnalliseen tai teknologiseen edistykseen, rationaalisuuteen (meluun tulisi suhtautua rationaalisesti eikä tunteellisesti) ja eurooppalaisuuteen tai kansainvälisyyteen. Mieleni tekee kysyä, onko melua koskevien sopeutumisvaatimusten taustalla ajatus siitä, että välttämättömyydestä tehdään hyve. Koska meluongelma on yhä olemassa, on parasta ajatella sen olevan toivottava asiantila. Tämän puolesta puhuu ehkä osaltaan sekin, että melunsietokeskusteluissa sietovaatimukset tuntuvat jossain määrin yleistyvän tutkimusperiodin lopulla. Ehkä on niin, että melutilanteen säilyttyä entisellään tai jopa muututtua entistä huonommaksi kulttuuristen säätelykeinojen merkitys korostuu. Osittain melun sietämisen puolesta julkilausutut lauseet voivat olla pelkkää retoriikkaa, mutta ne tuntuvat heijastavan myös tiettyä fatalismia: melu on tullut jäädäkseen ja tilanteeseen on vain sopeuduttava, koska toistaiseksi resursseja ei voida tai haluta suunnata riittävästi meluongelman ratkaisemiseen. Kaupunkilaisten osalle onkin tullut löytää keinoja, joilla meluisassa ympäristössä eläminen tuntuisi edes kohtuullisen siedettävältä ja normaalilta.

Melukeskusteluissa näyttäisi käyneen niin, että melutilanteen pahentuessa aggressio suunnattiin valtaa omaavien sijasta valtaa omaamattomiin. Näin, vaikka esi-

80 HS 11.10.1970 ”Melusaastetta”, nimim. Eiraitismuttakunnollinen.

81 Ks. liite 4.

merkiksi lasten tai nuorten tuottama ääni ei äänenvoimakkuutta mitattaessa yllä edes lähelle esimerkiksi suihkukoneiden tai autojen tuottamaa melua. Lasten metelöinti oli vain ”turvallisempi” kohde protestoida kuin soittaa valituspuhelu vaikka Suomen kauppa- ja teollisuusministeriöön ja valittaa raskaasta läpiajoliikenteestä. Rappukäytävässä juoksevat lapset oli myös vaivattomampi tavoittaa kuin kasvoton viranomaisaho, joka ehkä siirtäisi vihaisen soittajan puhelun jonnekin muualle. Vesa Kurkela on hahmotellut taulukon (taulukko 6.), joka ilmentää kulttuurisia arvostuksia ja oikeutta äänen tuottamiseen ja myös sitä, kenen tuottama ääni herkimmin määritellään meluksi.

Taulukko 6. Vallassaolijoiden ja vallattomien tuottama melu

Vallanpitäjät	Vallattomat
kirkonkellot ja urut	posetiivi
sotakoneiden melske	ravintolameteli
sotilasmusiikki	tanssimusiikki
tehtaiden meteli	meluava nuoriso
liikenteen melu	prätäkäjengit
sinfoniakonsertti	rock-konsertti
primadonnan kirkuna	lapsen kirkuna

Lähde: Kurkela 1991, 53.

Kurkela ei mainitse, minkä aikakauden tilannetta taulukko kuvaa. Mieleni tekee muunnella taulukkoa hieman tämän tutkimuksen tulosten mukaisesti. Vähitellen rock-muusikoistakin näyttää tulleen ”oikeita” työläisiä etenkin kansainvälisen menestyksen ja kasvaneiden tulojen myötä, jolloin heidän tuottamansa äänet ovat muuttuneet melusta musiikiksi. Kurkelan taulukossa osa rock-musiikista on siis siirtymässä vasemmalle vallanpitäjien sarakkeeseen ja tuon siirtymän moottorina ovat toimineet raha ja työpaikat, jolla melun tuottaminen on aina parhaiten oikeutettu. Niin näyttää käyneen populaarimusiikille laajemminkin etenkin taustamusiikin lisääntyneen käytön myötä. Taustamusiikin soittamisesta niin kuluvalineissa kuin kaupoissakin, josta yleisönosastollakin valitettiin tasaisesti koko tutkimusperiodin läpi, on tainnut tulla 1960-luvulta lähtien hyvin tavallista. Populaarimusiikista ja sitä suurkuluttavista radioasemista on tullut etenkin kaupallisten tilojen äänimaisemien vakiovarustusta. Tämä liittyy äänimaiseman privatisoitumiseen liiketoiminnan ”varjolla”, mikä on teema, jota käsittelen lyhyesti seuraavassa luvussa. Sitä kautta voidaan ajatella, kuten Schafer toteaa, myös radiokanavista tulleen ”pyhää ääntä”.

POHDINTOJA ÄÄNIMAISEMAN PRIVATISOITUMISESTA

Äänen, melun ja vallan kolminaisuuteen liittyy myös kysymys äänimaiseman privatisoitumisesta. Äänimaiseman privatisoitumista voidaan tarkastella kahdella tapaa. Yhdeltä kannalta katsottuna se liittyy äänimaisemallisten ”yhteismaiden” privatisoitumiseen, jolloin yksittäinen taho miehittää äänimaisemaa esimerkiksi kaupallisiin tarkoituksiin keneltäkään lupaa kysymättä. Toinen tapa tarkastella äänimaiseman yksityistymistä on silmällä niitä tapoja, joilla kaupunkilaiset ovat pyrkineet muun muassa teknologian keinoin sekä varjelemaan yksityistä äänimaisemaansa ”ulkopuolisten” tuottamalta melulta että valitsemaan mieleisensä äänimaiseman. Ensiksi pohdin äänimaiseman privatisoitumista näistä jälkimmäisen kautta.

Kaupunkisosiologi Georg Simmelin mukaan modernin elämän suurimmat ongelmat kumpuavat yksilön oikeutetusta tarpeesta varjella omaa itsenäisyytään ja ainutlaatuisuuttaan yhteiskunnan, historiallisen perinteen, ulkoisen kulttuurin ja tekniikan ylivaltaa vastaan. Simmelille nämä näyttäytyvät asioina, jotka saattavat kuluttaa ihmisen loppuun. Hänelle suurkaupunki oli apatian paikka, jossa kaupunkilaisten oli suojauduttava liiallisilta aistiärsyksiltä. Parhaiten suojautuminen tapahtui järkeistämällä asioita ja siksi Simmelin mukaan kaupunkilaisten on turvaututtava tunteiden sijasta järkeen jokapäiväisessä kanssakäymisessään.⁸² Simmel puhuu blasé-asenteesta, jolla hän tarkoittaa sitä, että suurkaupunkilainen ei innostu mistään itseään varjellakseen. Kaikki asiat ja ilmiöt ovat hänestä yhtä pitkästyttäviä, tylsiä ja harmaita.⁸³ Voikin olla, että kaupungin keinotekoisessa ja melun dominoimassa äänimaisemassa kaupunkilaiset ovat omaksuneet eräänlaisen blasé-asenteen myös äänimaisemaa kohtaan. Reagoiminen loputtomaan äänitulvaan ja melusaasteeseen, jota ei toistaiseksi kyetä poistamaan,⁸⁴ kun verottaa ihmisen psyykkistä ja fyysistä energiaa. Siksi kaupunkilaiset ovat olleet pakotettuja rakentamaan blasén itsensä sisälle eli ”kyläännyttämään” itsensä. On huomattu, että eläminen melun dominoimassa kaupunkiympäristössä edellyttää jonkinlaista desensitiivisyyttä. Juuri tätä asennetta melun sietämisen puolesta argumentoineiden puheenvuoroissa peräänkuulutettiin niiltä, jotka jaksoivat valittaa melusta. Tosin näyttää siltä, että tästä desensitiivisyydestä tai blasé-asenteesta joudumme maksamaan ”psyykkisen ja fyysisen hinnan”, kuten seuraavassa pääluvussa pyrin osoittamaan.

Tietynlainen itsensä etäännyttäminen asioista ja ilmiöistä on Timothy Bewesin mukaan tyypillistä nyky-yhteiskunnalle. Hän katsoo, että eräänlainen kyynisyys, ajatus olemisesta irrallaan ja erillään naapurien pikkuporvarillisesta elämästä ja tyytyminen asioihin ”sellaisina kuin ne nyt sattuvat olemaan” sekä riskien sisälty-

82 Simmel 2005, 27–46.

83 Simmel 1964, 413–414; Bewes 1997, 34.

84 Vrt. ympäristöneuvos Sirkka-Liisa Paikkalan suullinen toteamus Suomen Ympäristöministeriön 6.4.2005 järjestämässä keskustelutilaisuudessa koskien meluntorjuntatutkimuksen kehittämistä. Paikkala totesi, että ”pyrkimyksenämme on, että tuo miljoonan, yli 55 desibelin alueilla asuvien suomalaisten määrä ei ainakaan enää tästä lisääntyisi.”; Melulle altistuvien määrän vähentämisen edellyttäisi huomattavasti suurempia summia käytettäväksi meluntorjuntaan kuin tähän asti on ollut käytettävissä. Lyytimäki 2006, 136; YM 2004; Myös Helsingin kaupungin mahdollisuuksien osoittaa lisärahoitusta meluntorjuntaan on todettu olevan huonot, Lyytimäki 2006, 136.

minen kaikkiin tekemisiimme päivänselvänä asiana ovat postmodernia yhteiskuntaa ja sen poliittista elämää leimaavia ajatusmalleja. Tämän taustalla on epävarmuus ja pelko siitä, että menetetään vielä sekin mitä meillä vielä on.⁸⁵ Ikään kuin ajatus asioiden muuttamisesta olisi liian uuvuttava ja työläs. Helpommalla pääsee kun antaa asioiden olla. Tämä on asenne, jota melunsietovaatimuksissakin toistuvasti peräänkuulutettiin. Ehkäpä olemme osittain siirtyneet Theodor Adornon kutsumaan ”absoluuttisen praxiksen aikakauteen”, jolloin ei enää ajatella, ja jäljelle jää vain reaktio.⁸⁶ Samalla käännytään yhä enemmän sisäänpäin ja privaattiin.⁸⁷

Sisäänpäin kääntymistä ja itsensä suojelua liiallista informaatiotulvaa vastaan ovat myös ne erilaiset teknologiset keinot, joihin kaupunkilaiset ovat turvautuneet varjellakseen itseään melulta. Näistä yksi on teknologisten sekaantumissuojien käyttö, jota käsittelem seuraavaksi.

TEKNOLOGINEN SEKAANTUMISSUOJA

Charles J. Sykes kirjoittaa teoksessaan *The End of Privacy* modernin teknologian mahdollistaneen yksityiselämän tavalla, jota aikaisemmat sukupolvet eivät olisi osanneet edes kuvitella. Sykesin mukaan meidän ei enää tarvitse asua kylki kyljessä naapureiden kanssa ja voimme liikkua autoilla paikasta toiseen ilman, että tarvitsee ahtautua täpötäysiin linja-autoihin tai juniin. Moderni teknologia on vapauttanut meidät liian likeisesta kanssakäymisestä.⁸⁸ Tämä ajatus tuli tulkintani mukaan esille erityisesti niissä yleisönosastokirjoituksissa, joissa käsiteltiin linja-autoissa ja junissa soitettavaa taustamusiikkia.

Linja-autojen taustamusiikkia käsiteltiin vuonna 1965 käydyssä keskustelussa, jonka aloitti henkilö, joka oli väsynyt matkaradioiden kuunteluun junissa ja linja-autoissa. Ja jos kirjoittaja pyysi panemaan musiikin pois päältä, alkoi suunsoitto heti virkamiehen hävittyä näkyvistä. Hän pyysi rautatiehallitusta kieltämään radion soiton junissa.⁸⁹ Tähän kirjoitukseen vastasi nimimerkki Kanssamatkustaja, joka taas oli omien sanojensa mukaan täysin kyllästynyt ”ikuisten purnareitten ja marisijoiden” narinaan linja-autoradioista. Hän kirjoitti: ”Annan heille patenttineuvon ilmaiseksi. Kun ette voi sietää – yksi yhtä toinen toista ohjelmaa, niin ajakaa polkupyörällä.”⁹⁰ Keskustelua jatkoi nimimerkillä P. U. kirjoittanut, jonka mukaan tilanteen voi ratkaista seuraavalla tavalla:

Linja-autoissa soitettavasta radiomusiikista on helppo selvitä yhdellä kertaa asentamalla auton koriin valmistusvaiheessa jokaiselle matkustajalle oma, pieni korvaan sopiva kuuloke.⁹¹

85 Bewes 1997, esim. 195–199; 41–42.

86 Adorno 1998, 291; Bewes 2002, 268.

87 Bewes 1997; Bellah et al 1996.

88 Sykes 1999, 15.

89 HS 7.8.1965 ”Matkaradioterrori junissa”, nimim. Ajatus.

90 22.8.1965 ”Linjureitten radiot, nimim. Kanssamatkustaja.

91 HS 28.8.1965 ”Linja-autojen radiomusiikki”, nimim. P. U.

Kirjoittajalla itsellään oli matkaradio, jota hän saattoi kuunnella vaivatta ja ympäristöä häiritsemättä. Toisen, samana päivänä julkaistun kirjoituksen mukaan matkustajat haluavat olla rauhassa, vain 5 % kaipaavat ”radion kovaa huutoa, mölinää ja haukkumista.” Hän vertasi tilannetta diktatuurisiin maihin, joissa

[...] paasaavat radiot aina ja joka paikassa. Näissä diktatuureissa pannaan ihmiset pakkokuuntelemaan sitä mitä vallanpitäjät käskivät. Arvoisan kanssamatkustajan on hyvä tietää, että tässä maassa vallitsee demokratia, eikä ihmistä voida pakottaa kuuntelemaan ellei hän halua ja kaikista vähimmin tilanteissa, joista hänen on vielä maksettava ja lisäksi luja hinta.⁹²

Hyvin samantyyppinen keskustelu käytiin yleisönosastolla myös vuonna 1980. Siinä käsiteltiin junissa soitettavaa taustamusiikkia tai radion pitämistä päällä. Keskustelun aloittivat kaksi kirjoittajaa, jotka vastustivat Valtionrautateiden suunnitelmia soittaa radiota aamu- ja paikallisjunissa. Heistä toinen kirjoitti nimimerkillä Junan ystävä ja hänen mukaansa taustamusiikki haittaisi lukemista ja keskustelua. Kirjoittaja kommentoikin VR:n suunnitelmia tähän tapaan:

[...] Eivätkö meidän aikamme ihmiset ole jo tarpeeksi rauhattomia, että sitä tarvitsee yhä lisätä? Ihmisten on ihan hyvä olla joskus hiljaakin ja kuunnella vaikka omaa sisintään.⁹³

Kirjoittajille vastasi Valtionrautateiden tiedotuspalvelun edustaja, jonka mukaan junaradiota koskevan kyselyn mukaan 90 % matkustajista piti ”ohjelman kuuntelua viihtyvyyttä lisäävänä.” VR:n edustajan mukaan juniin suunnitellaan myös hiljaisia osastoja eikä radionkuuntelua suinkaan pakkosyötetä kaikille.⁹⁴ Keskusteluun osallistui vielä yksi kirjoittaja, joka puolusti junien taustamusiikkia kritisoiden samalla sitä vastustavia itsekkyydestä kehottaen heitä opettelemaan kuuntelemaan muutakin kuin vain lempimusiikkiaan. Tämän kirjoittajan mukaan

[...] Mielestäni kokeilu on osoittautunut vallan erinomaiseksi. Mielummin kuuntelen hyvää ohjelmaa junamatkan aikana kuin jonkun tuhinää siinä vieressä. Matka todellakin taittuu paljon nopeammin kuin vain vilkuilisi ikkunasta ulos nopeasti vilahtavia maisemia saatikka sitten vastapäätä istuvan hapanta ilmettä.⁹⁵

Myös vuonna 2002 yleisönosastolla käytiin taustamusiikkia koskeva keskustelu liittyen tällä kertaa tiekirkkojen äänimaisemaan, jonka hiljaisuuden eräs kirjoittaja koki kiusallisena. Hän ehdotti vaimean taustamusiikin tuomista tiekirkkoihin, mikä hänen mukaansa ”ei estä hiljentymistä, päinvastoin”. Sen sijaan hiljaisuutta hän piti kiusallisena:

Sisällä on ollut niin hiljaista, että hengitys ja kengännarinakin ovat kuuluneet.⁹⁶

92 HS 28.8.1965 ”Linja-autojen radiomusiikki”, nimim. Toinen kanssamatkustaja.

93 HS 24.8.1980 ”Voi ei – ei Ylen aikaista aamujuniin!”, nimimerkki Junan ystävä.

94 HS 29.8.1980 ”Junaradiosta tehty kysely”, Valtionrautatiet, tiedotuspalvelu.

95 HS 30.8.1980 ”Ylen aikainen sopii juniinkin”, nimim. Junailija.

96 HS 4.7.2002 ”Hiljaista musiikkia tiekirkkoihin”, Martti Hietala.

Kirjoittajalle vastasi eräs, joka ei kaivannut taustamusiikkia tiekirkkoihin. Hän sen sijaan oli huomannut, että

lähes jokaisessa kaupassa, ravintolassa, bussissa, hississä ja julkisessa käymälässä soitetaan rauhoittavaa tai kiihdyttävää musiikkia. [...] Pelkäämmekö jo oman hengityksen kuulamista?⁹⁷

Keskusteluun osallistui vielä yksi kirjoittaja, joka kirjoitti:

Nykyään on harvempia ja harvempia mahdollisuuksia kokea täydellinen hiljaisuus. Hiljaisuuden pyhättöjä ovat olleet lähinnä yleisölle auki olevat kirkot. Siellä voi kohdata hiljaisuudessa itsensä ja jumalansa. Mikä meillä ihmisillä on, kun sellainen hiljaisuus, että ”hengitys ja kengännarinakin kuuluvat” pelottaa ja ahdistaa niin kovasti, että kirkkoihinkin toivottiin (HS 4.7.) taustamusiikkia. Eikö riitä, että äänisaastetta on joka halvatus bussissa ja markettissa. [...] Täydellistä hiljaisuuttakin tarvitaan – edes jossakin!⁹⁸

Huomioni kiinnittyi edellisissä taustamusiikkikeskusteluissa erityisesti kahteen seikkaan. Ne, jotka halusivat taustamusiikkia julkisiin tiloihin tuntuivat käyttävän äänensiirron mahdollistavaa musiikkitekniologiaa eräänlaisena *sekaantumissuojana*. Sekaantumissuoja on Erving Goffmanin kehittämä käsite, jolla hän tarkoittaa paikkoja, kuten kylpyhuonetta, johon voi lukita itsensä suojaan vaikka kesken kutsujen. Myös sanomalehti voi olla sekaantumissuoja, jolla voi peittää esimerkiksi haukotuksen.⁹⁹ Myös auto voi toimia sekaantumissuojana. Auto tarjoaa kohtalaisen suojan ulkomaailman konkreettisia ääniä, hajuja, kosteutta ja epämiellyttäviä lämpötiloja vastaan mutta myös sosiaalisen raja-aidan eli sekaantumissuojan. Ulkopuolisten ei ole sopivaa tuijottaa sisään ja autoon on mahdollista hankkia tummennetut lasit. Auto, josta näkee hyvin ulos mutta jonne on vaikea nähdä sisään, rohkaisee kaikenlaisiin yksityisyyttä kaipaaviin toimiin, kuten nenän kaivamiseen ja kännykässä puhumiseen, kuten Kalle Toiskallio on huomioinut.¹⁰⁰ Taustamusiikkikeskusteluissa taustamusiikki ja radion kuuntelu jopa korvanapein, mitä yksi kirjoittajista ehdotti otettavan käytännöksi julkisissa kulkuvälineissä, toimii auditiivisena sekaantumissuojana. Näin matkustaja saattoi ottaa etäisyyttä kansamatkustajista ja vetäytyä privaattiin vieressä tuhisijan kuuntelun sijaan. Kuten Charles Sykes asian näkee: modernia teknologiaa voi hyödyntää entistä suuremman yksityisyyden saavuttamiseksi.

Huomioni kiinnittyi taustamusiikkia käsittelevissä kirjoituksissa ilmi tuotuun ahdistukseen tai jopa pelkoon, joka liittyi taustamusiikin puuttumiseen. Osa kirjoittajista näytti ahdistuneen tilanteessa, jossa taustalla ei soikaan turvallisen neutraali taustamusiikki – musiikki, joka vapauttaa kuulijansa toisten ihmisten äänten kuuntelusta, keskustelusta ja jopa itsensä kohtaamisesta. Ehkä niille, jotka (ainakin

97 HS 7.7.2002: ”En kaipaa taustamusiikkia tiekirkkoihin”, Osmo Honkanen.

98 HS 17.7.2002 ”Hiljaisuutta edes hetkinen”, Liisa Hietala.

99 Goffman 1963, 38–40.

100 Toiskallio 1999, 24–25.

toisinaan) haluavat vältellä toisten ja itsensä kohtaamista hiljaisuuteen sisältyvän potentiaalın kautta, elinympäristömme lisääntynyt meluisuus ja taustamusiikin ”pakkosyöttö” on tuonut turvallisuutta ja mahdollisuuden eristäytyä muista ellei itsestäänkin. Mutta entä ne kaupunkilaiset, jotka haluaisivat myös hiljaisuuden olevan valittavissa? Kyllästyminen ”joka halvatun bussissa ja marketissa” soivaan taustamusiikkiin tuotiin esille edellisissä taustamusiikkikeskusteluissa. Sama ajatus oli löydettävissä myös tästä vuonna 1998 julkaistusta kirjoituksesta. Otsikolla ”Antakaa meille hiljaisuutta” kirjoittanut totesi:

[...] Jatkuvaan jytään on kyllästytty. Sitä ei enää koeta viihdykkeeksi vaan pakkosyötöksi, äänisaasteeksi. [...] Yrittäjät, kilpailkaa hiljaisuudella. Ilmoittakaa, missä lounaansa voi syödä rauhassa. Mainostakaa, mistä voi valita vaatteensa kuuntelematta korviarepivää rääkymistä. [...] Hiljaisuus on tulevaisuuden trendi. Tarttukaa siihen jo nyt ja antakaa meille rauha.¹⁰¹

Miten on käynyt heidän, jotka halusivat ja haluaisivat olla hiljaisuudessa kyetäkseen ajattelemaan ja keskittymään tai saada mahdollisuuden keskustella toisten kanssa ilman tarvetta korottaa ääntään kadun melun tai taustamusiikin ylitse? Tässä kohdin nousee kysymys siitä, kuka antoi luvan meluamiseen ja hiljaisuuden valtaamiseen.

MELU JA ÄÄNELLISTEN ”YHTEISMAIDEN” TRAGEDIA

Edellä olen esittänyt, että siirtymä kohti keinotekoisia äänimaisemaa ja sen muuttuminen meluisaksi ei ole johdonmukainen prosessi, vaan pikemminkin (meluongelman ratkaisemisen kannalta) epäjohdonmukaisten ja ristiriitaisten tekojen ja sattumien summa. Luonteenomaista sille on, että vaikka meillä on ennennäkemättömät mahdollisuudet suunnitella ja muokata äänimaisemaa, sen keinotekoisuus ei ole merkinnyt äänimaiseman hallittavuutta ainakaan siten, että siitä olisi tullut kaikille mieluinen tai edes terveellinen. Ratkaisemattomuutensa vuoksi melusta on ehkä todella tullut ”unohdettu ympäristöongelma” yhdessä valosaasteen, hajujen ja hiukkasten kanssa, kuten Jari Lyytimäki esittää.¹⁰² Tilannetta kuvaa, joskin hieman toisella tavalla, ympäristötutkimuksessa käytetty käsite *tragedy of the commons*, jolla tarkoitetaan jonkin yhteisen resurssin hupenemista, pilaantumista tai jopa tuhoutumista liikkakäytön seurauksena. Käsite *commons* – yhteismaa – on elastinen ja se voi tarkoittaa paikkaa, kuten laidunmaita, metsää, arktista aluetta tai jopa koko maapalloa. Yhteismaalla voidaan tarkoittaa myös luonnonvaroja, kuten kalakantoja, karhupopulaatiota tai jotain abstraktiota, kuten maailman biodiversiteettia.¹⁰³ Koko tämä tutkimus on käsitelty tavallaan äänellisen yhteismaan, Helsingin kaupungin äänimaiseman ”tragediaa”. Kaupungin äänimaisema, myös hiljaisuus, on

101 HS 19.3.1998 ”Antakaa meille hiljaisuutta”, Pertti Oksala.

102 Lyytimäki 2006.

103 Johnson 2003, 271.

kaikkien ja samalla ei kenenkään omistama resurssi tai ”jokamiehenoikeus”.¹⁰⁴ Kaupungin äänimaiseman olemme, jos emme nyt tuhonneet, niin ainakin muuttaneet perusteellisesti. Varsinkin jos sitä vertaa siihen luonnon äänimaisemaan, jollainen se on oletettavasti ollut ennen kuin kaupunki perustettiin Helsinginniemielle vuonna 1550 kuningas Kustaa Vaasan mahtikäskyllä.

Ajatus yhteisestä ja samalla ei kenenkään omistamasta äänimaisemasta sisältää nähdäkseni myös kysymyksen vastuusta ja oikeuksista: kenen toiminnan tuloksena äänellinen yhteisö on muuttanut perusteellisesti? Kenellä taas on ollut vastuu meluongelman ratkaisemisesta? Kenellä on ollut oikeus tehdä äänimaisemaan laajamittaisesti vaikuttavia päätöksiä? Näihin kysymyksiin olen pyrkinyt vastaamaan tämän tutkimuksen kuluessa. Tässä kohdin teen muutamia yhteenvedonomaaisia pohdintoja koskien lähinnä äänimaisemaan liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia. Varsinaisen, koko tutkimuksen summaavan yhteenvedon esitän johtopäätökset -luvussa.

Kysymys äänimaisemasta ja sen muokkaamiseen ja hyödyntämiseen liittyvistä oikeuksista ja vastuusta on monipolvinen. Tässä kohdin lähestyn asiaa hyvin yksinkertaistetusti ja karrikoiden siten, että jaan melukeskusteluiden perusteella ihmiset kahteen ryhmään: ”meluajiin” ja ”hiljaisuuden puolesta puhujiin”. Näistä ryhmistä ”meluajat” näyttäytyivät ainakin melukeskustelujen valossa sellaisina, jotka oikeastaan toimivat kuten modernissa yhteiskunnassa on edellytetty. He ajoivat omilla autoillaan töihin, kauppaan ja kesämökille, ostivat 1960-luvulla transistoriradion ja moottoriveneen ja 1990-luvulla vesiskootterin ja moottorikelkan, joita käyttävät silloin kuin parhaaksi katsoivat. Nämä kulutusvalinnat liittyvät suomalaisen yhteiskunnan modernisoitumiseen. Tätä kautta sodan jälkeen tapahtunut elintason nousu, urbanisoituminen ja vapaa-ajan lisääntyminen näkyivät – tai pikemminkin kuuluivat – suoraan myös äänimaisemassa. Moottorin äänestä tuli yhä tavanomaisempi äänimaiseman elementti. Yhteiskunnan modernisoitumiseen liittyi myös lisääntynyt yksilönvapaus, jota paljolti toteutettiin näiden kulutushyödykkeiden kautta. Näitä ”meluajia” on vaikea syyllistää, sillä samankaltaisia valintoja me teemme kaikki, minäkin. Yhteiskunnassa on yksilöllisten valinnanmahdollisuuksien lisäksi myös rakenteellisia ja teknologisia ”pakkoja”, kuten se, että kesämökille on vaikea päästä ilman omaa autoa ja luonnonrauhaa taas ei löydy kaupungista, jossa on käytännössä ”pakko” asua työn vuoksi ja niin edelleen. Monet näihin rakenteellisiin pakkoihin liittyvät päätökset, joilla on ollut suora vaikutus äänimaisemaan, on tehty edellisten sukupolvien toimesta ja ne ovat liittyneet teknologisiin ratkaisuihin, kuten yksityisautoilua suosivan kaupunkirakenteeseen valintaan. Ne eivät ole välttämättä olleet kovinkaan demokraattisia. Esimerkiksi Helsingin muokkaus yksityisautoilulle sopivaksi näyttäisi olleen pikemminkin ”ajan paineissa” toteutettu rakenteellinen uudistus, osa modernia ideologiaa kuin demokraattinen päätös.

Materialismin kautta toteutettava yksilönvapaus liittyy laajemmin myös yhteiskunnan maallistuneeseen arvomaailmaan. Henkisillä tai sivistyksellisillä arvoilla on yhä vähemmän arvoa yhteiskunnassa. Statussymbolina toimii pikemminkin kallis auto tai muskelivene kuin klassinen sivistys. Tämä ei silti tarkoita sitä, etteikö mei-

104 Vrt. Ursula Franklin puhuu hiljaisuuden menettämisen yhteydessä ”suunnittelemattoman” menettämisestä sekä siitä, että hiljaisuus on eliminoitu pyytämättä keneltäkään lupaa. Franklin 2000.

dän tulisi kantaa myös yksilöllistä vastuuta kulutusvalinnoistamme. Melukeskusteluissakin tuotiin toistuvasti esille eksessiivisen kuluttamisen paheksunta.

Toinen ryhmä, ”hiljaisuuden puolesta puhujat”, näyttäytyvät melukeskusteluisa yhtä lailla minäprojektiaan toteuttavina moderneina yksilöinä, joilla on samanlainen oikeus tulla kuulluiksi ja huomioituiksi. Heidän vaatimuksensa koskivat ”oikeutta” meluttomaan kotiin, pihapiiriin ja virkistysalueisiin ja esimerkiksi ympäristöystävälliseen joukkoliikenteeseen. Heidänkin vaatimuksensa liittyvät sodan jälkeen tapahtuneeseen rakennemuutokseen: elin- ja koulutustason nousu sai ihmiset paitsi huomaamaan ympäristöön liittyvät muutokset mutta myös vaatimaan oikeutta terveelliseen ja viihtyisään ympäristöön. Oletettavasti hiljaisuuden puolesta puhujien arvomaailma on hieman pehmeämpi verrattuna ”meluajien” arvomaailmaan. Hiljaisuutta arvostavien arvomaailman taustalta voi löytyä laajempi huoli ympäristön saastumisesta johon on saattanut liittyä myös moraalista paheksuntaa yhteiskunnan toimintaperiaatteita ja -tapoja kohtaan. Tulkintani mukaan tämä moraalinen paheksunta oli yksi tekijä melukysymyksen politisoitumisprosessissa. Pyrkimys vaikuttaa äänimaisemaan yhteisöllisesti esimerkiksi poliittisen toiminnan kautta vähentyi merkittävästi melukysymyksen institutionalisoiduttua 1970-luvun kuluessa. 1990-luvulla Suomen Luonnonsuojeluliiton aktivoitumista erityisesti hiljaisuuden vaalimisessa voi pitää toisena lyhyenä melukysymykseen liittyvänä poliittisen aktiivisuuden leimahduksena.

Näiden kahden ryhmän, meluajien ja hiljaisuuden vaalijoiden, välillä käydyissä melukeskusteluissa on viime kädessä kyse valtasuhteista: kenellä on ollut oikeus määrätä, millaiseksi äänimaisemallinen todellisuus muodostui. Tästä oikeudesta on käyty jatkuvasti kamppailuja esimerkiksi juuri yleisönosastoilla ja muotoiltaessa meluntorjuntaa koskevia lakeja ja myös paikallisia säädöksiä. Esimerkistä käy vaikka se, saako moottorikelkoilla ajaa rajoituksetta vai ainoastaan niille varatuilla reiteillä. Tätä kysymystä pohdittiin vuosituhannen taitteessa. Tällä hetkellä moottorikelkoilla saa ajaa niille osoitetuilla reiteillä, urilla ja niiden ulkopuolella vain maanomistajan luvalla. Jäällä saa ajaa vapaasti keneltäkään kysymättä.¹⁰⁵ Melukysymyksissä etulyöntiasemassa on aina meluaja, sillä hän dominoi äänimaisemaa eikä hiljaisuuden kannattaja voi samalla tavoin ”levittää” hiljaisuutta ympäristöönsä. ”Meluajan” etulyöntiasema palautuu viime kädessä myös taloudellisiin valtasuhteisiin ja tiettyihin yhteiskuntamme toimintaperiaatteisiin. Näiden mukaisesti markkinatalous tuottaa jatkuvasti lisää tuotteita, joita kuluttajien oletetaan käyttävän ja joiden käyttö luo taas uusia tarpeita.

Näihin valtasuhteisiin liittyy myös kysymys yhteisestä tilasta – tässä tapauksessa kaikille kuuluvasta yhteisestä ja samalla ei kenenkään omistamasta äänimaisemasta. Ravintolat soittavat musiikkia kadulla ja kaupakeskuksissa keneltäkään lupaa kysymättä. Tätä äänimaiseman yksityistämistä ihmeteltiin ja myös paheksuttiin yleisönosastokirjoituksissakin toistuvasti ja melko tasaisesti koko tutkimusperiodin ajan.¹⁰⁶ Usein toistuva kysymys oli, että miksi kirjoittajia ja useita muitakin ihmisiä häiritsevää taustamusiikkia piti soittaa joka paikassa. Juha Siltala kommentoi ”taustamusiikin pakkosyöttöä” ihmetellen äänisaasteen ja taustamusiikin soittamista

105 Lyytimäki 2006, 131.

106 Ks. liite 2.

”argumentilla, että enemmistö olisi muka demokraattisesti valinnut ajattelu- ja keskustelumahdollisuuden puuttumisen ja että sellaisen vaatiminen näin olisi jotenkin epädemokraattista”. Siltalan mukaan ”hiljaisuus on kuitenkin jokamiehen oikeus ja sen riistäminen oman kaupallisen toiminnan takia tarkoittaa yhteisen omaisuuden nautinnan ottamista pois isolta joukolta ihmisiä, jotta yksi yritys voisi kartuttaa kassansa”.¹⁰⁷ Samalla linjalla oli myös Suomen Luonnonsuojeluliitto, joka vuosituhatien vaihteessa argumentoi oikeudesta hiljaisuuteen jokamiehen oikeutena. Tämä vaatimus liittyi paitsi havaintoon melun lisääntymisestä yhä useamman suomalaisen asuinympäristössä mutta myös vapaa-ajan viettoon liittyvien moottorikäyttöisten laitteiden tuottaman melun ulottumisesta myös aikaisemmin hiljaisille alueille. Liiton mukaan kehityksen seurauksena hiljaisuuden kokeminen alkoi olla entistä vaikeampaa ja harvinaisempaa.

Myös yksityiset ihmiset anastavat äänimaiseman omaan käyttöönsä, kuten moottorikelkkailija tekee ajaessaan järven jäällä ehkä ajattelematta niitä sunnuntaihihtäjiä, jotka olisivat saattaneet haluta nauttia luonnon rauhasta. Näitä yhteisen äänimaiseman omavaltaisesti yksityistäviä on vaikea vastustaa etenkin silloin, kuin äänellisen tilan yksityistäminen liittyy taloudelliseen toimintaan – näin yksityinen hyvä saadaan näyttämään yleiseltä hyvältä. Edellä olen tuonut ilmi, kuinka yleistä ja ilmeisen menestyksestä melun tuottamisen oikeuttaminen juuri työllä ja työpaikoilla, tai taloudellisilla argumenteilla ylipäänsä, on ollut. Työtä korkealle arvostavassa kulttuurissa esimerkiksi matkailuyrittäjää ei ole soveliasta kieltää kuljettamasta asiakkaitaan vesijettisafareilla yhteisellä vesialueella, vaikka moraalisesti ajatellen myös mökkiläisillä olisi yhtä suuri oikeus valita mieleisensä äänimaisema – joka usein olisi hiljainen. Kesämoikeilta tunnutaan hakevan hiljaisuutta ja niin kutsuttua koskemattomaa luontoa.¹⁰⁸ Herääkin kysymys, pitäisikö matkailuyrittäjän jollain tavoin kompensoida esimerkiksi kesämökkiläisille ja paikallisille asukkaille äänellisen tilan käyttöä.

Toistaiseksi taloudellinen argumentti tuntuu olevan melko on ylivertainen: hiljaisuutta voi puolustaa ehkä uskottavimmin ”luomumatkailuyrittäjä”, joka kuljettaa koiravaljakolla melusta stressaantuneita keskieurooppalaisia turisteja hiljaisessa Suomen luonnossa. Toinen keino voi olla hiljaisten alueiden suojeleu lainsäädännön tai kaavoituksen avulla. Niiden tehokkuus jää vielä nähtäväksi.

Kenelle vastuu keinotekoisien äänimaiseman laadusta ja erityisesti meluongelman ratkaisemisesta on vieritetty? Tässä kohtaa vastuu on tulkintani mukaan kasattu viranomaisten harteille. Ajatus siitä, että viranomaisten tulisi yksin kyetä toimimaan tehokkaasti meluongelman ratkaisemiseksi, on kuitenkin hankala monestakin syystä. a) Ensinnäkin julkinen sektori on meluasioissa hyvin fragmentoitunut. Eri viranomaiset hoitavat meluun liittyviä kysymyksiä toisistaan erillään: kaupunkisuunnittelijat, liikennesuunnittelijat ja ympäristöviranomaiset toimivat erillään eivätkä yhtenä, johdonmukaisesti toimivana tahona. Liikennesuunnittelijoiden tekemä ratkaisu ei välttämättä ole ympäristöviranomaisen suosituksen mukainen vaihtoehto. Ymmärtääkseni pyrkimystä yhteistyöhön on ollut, mutta edelleen kenttä tuntuu olevan melko hajautunut. Tämä kentän pirstaleisuus on jossain

107 Siltala 2002, 10.

108 Hirsilehti 1999, 5; Suomen Luonto 2002, 51.

määrin palautettavissa modernin yhteiskunnan rakenteisiin ja tapaan, jolla hahmotamme maailmaa. Yhteiskunta ja todellisuus on kuin palapeli, jossa yksi sektori hoitaa tiettyä asiaa kuten auton asentaja asentaa yhteen autoon äänenvaimentimen miettimättä, miksi autoja on niin paljon. Kukaan ei ole lopulta vastuussa kokonaiskuvasta eikä arvopohdintoja juurikaan käydä. b) Toiseksi, saksalaista sosiologia Claus Offea mukaillen, hyvinvointivaltiossa toimivien viranomaisten rooli on hyvin ristiriitainen. Yhtäältä he ovat tavallisen kansan etua ajavia ja heitä palvelevia. Toisaalta heidän on rakennettava, ylläpidettävä ja kehitettävä elinkeinoelämän ja markkinoiden vaatimia rakenteita ja sallittava niiden toimia riittävän ”vapaasti”.

Niinpä kaupunkilaiset ovat ottaneet vastuuta asiasta yhä enemmän omille hartailleen. He ovat ilmeisesti valikoituneet jossain määrin meluherkkyyttään vastaaville alueille asumaan ja äänieristäneet tarvittaessa asuntonsa kyetäkseen suvaitsevaisen rinnakkaineloon eri elämäntahtien välillä. Tyypillistä näyttää olleen myös erilaisten psyykkisten *coping* -keinojen käyttö ja itsensä suojeleminen vaikka ulkoisten teknologisten sekaantumissuojien tai sisäänrakennetun blasé-asenteen keinoin. Näitä *coping* -keinoja käsittelem seuraavassa luvussa.

Suomessa on jo vuosikymmenien ajan vallinnut tilanne, että ihmiset eivät katso olevansa äänellisesti suhteessa toisiinsa, vaan tila otetaan muilta kysymättä. Esimerkiksi nämä ”meluajat” ovat vuosikymmenien ajan puolustaneet raivokkaasti oikeuttaan harrastaa vaikka pienilmailua ja moottoriurheilua muun muassa yksilönvapauteensa vedoten ilman, että kenelläkään olisi oikeutta puuttua siihen. Individualisoituneessa ja traditioista vapautuneessa yhteiskunnassa on kirjoittamaton sääntö, että ihmisten elämässä on alueita, joille yhteisön tai viranomaisten ei ole soveliaista kajota. Vallinnan vapauteen ja yksityiselämään liittyvät kysymykset kuuluvat tähän piiriin. Yksilönvapauttaan toteuttaessaan nämä ”meluajat” kuitenkin kaivavat muiden oikeutta hiljaisuuteen.

Ilman, että haikailisin takaisin tiukasti valvottuun sääty-yhteiskuntaan, mielestäni olisi syytä pysähtyä pohtimaan sitä, onko yksilönvapaudessa menty joissain asioissa liian pitkälle. Yhteiskunnassamme on sääty-yhteiskunnan murruttua jäänyt kehittymättä muun muassa äänellisen tilan haltuunottoa säätelevä tapakulttuuri, jonka tarpeellisuus näyttäisi tulevan yhä ilmeisemmäksi meluongelman pahentuesssa. Se, miksi tällaista meluun liittyvää tapakulttuuria ei ole päässyt muotoutumaan, liittyyneen muun muassa yhteisten projektien puutteeseen. Arvomaailmaltaan materialistisessa ja yhä yksilökeskeisemmäksi muuttuvassa yhteiskunnassa ei ole yhteisesti jaettu tavoitteita, joiden hyväksi ponnistella.¹⁰⁹ Elämme kaikki-tänne-heti-yhteiskunnassa, jonka voidaan ajatella ruokkivan tietynlaisia narsistisia persoonallisuustyyppisiä. Tällaisessa normi-ilmastossa toisten äänellistä tilaa koskevia toiveita ei olla herkkiä huomaamaan.

Ehkä on niin, että jotta ymmärtäisimme tähänastista paremmin olevamme äänellisesti suhteessa toisiimme ja osaisimme arvostaa hiljaisuutta, tulisi hiljaisuuden muuttua rahanarvoiseksi. Mahdollisesti näin tuleekin käymään hiljaisuuden muuttuessa luksukseksi, jolloin hiljaisuutta haluavan tulee olla valmis maksamaan siitä. Loogisesti ajatellen kolikon toisella puolella oleva yrittäjä, joka privatisoi äänimai-

109 Esim. Putnam 2000; Siltala 1996.

semaa omiin kaupallisiin tarkoituksiinsa, joutuisi maksamaan esimerkiksi hiljaisuuden rikkomisesta. Tällöin voitaisiin puhua äänimaiseman reifikoitumisesta,¹¹⁰ jolloin äänimaisemaan ja yhä harvinaisemmaksi käyneeseen hiljaisuuteen liittyvät toiminnot muuttuisivat vaihtoarvoisiksi – äänimaisema muuttuisi hyödykkeeksi muiden tavaroiden joukossa. Rahan kieltä puhuvassa ja ymmärtävässä maailmassa se saattaisi osoittautua varsin varteenotettavaksi keinoksi saada melu ja hiljaisuus nykyistä parempaan tasapainoon. Äänimaiseman reifikoitumisen myötä tosin tuhoutuisi lopullisesti ajatus äänellisestä yhteismaasta, jonka mukaisesti meillä kaikilla on yhtäläiset oikeudet sekä melun tuottamiseen että hiljaisuuden kokemiseen mutta myös yhtä suuri vastuu niiden välisen tasapainon vaalimisesta.

110 Reifikaation käsitteellä on pitkä historia etenkin marxilaisessa ajatusperinteessä. Käsitettä voidaan käyttää kuvaamaan lukusia ilmiöitä, joille yhteistä on se, että asioiden ja ihmisten ”tavaroitumisesta” tulee ”normaalia”. Esimerkkinä reifikoitumisesta Timothy Bewes mainitsee ihmisten muuttumisen kapitalistisen tuotantoprosessin osasiksi tai asuntokeinottelun, jossa talot menettävät ensisijaisen merkityksensä ihmisten koteina ja ne muuttuvat sijoituskohteiksi. Bewes 2002, esim. 3–4.

VI LUONTO JA KAUPUNKILAISTEN KÄYTTÄMÄT MITTATIKUT ÄÄNIMAISEMAN ARVIOINNISSA

Olisi aivan mahdollista lopettaa tämä tutkimus edelliseen lukuun ja kirjoittaa sen jälkeen vain johtopäätökset. Historiantutkimuksessa tämä olisi aivan legitiimi päätös väitöskirjan tasoiselle tutkimukselle. Minusta tapahtumien ja kausaalissuhteiden löytäminen ja niiden kuvailu on kiinnostavaa ja tärkeää, mutta usein sellaisia tutkimuksia lukiessani sen jälkeen nousee huulilleni kysymys: entä sitten? Mikä laajempi merkitystä näillä asioilla on? Syyni jatkaa vielä yhden luvun verran liittyä ennen kaikkea siihen, millainen todellisuusnäkemys ja ihmiskuva tutkimuksen taustalla on.

Toinen seikka, joka saa minut kirjoittamaan vielä yhden luvun tähän tutkimukseen on se, että tutkimukseni käsittelee melua ympäristö^{ongelmana}. Ajattelen, että se velvoittaa minut pureutumaan paitsi syvälle niihin yhteiskuntamme toimintamekanismeihin ja ajatusmalleihin, joiden seurauksena meluongelma on syntynyt, mutta myös tavallisten ihmisten tuntemuksiin, toiveisiin ja vaatimuksiin – eli sinne, missä ongelma on tunnistettu, koettu ja siitä on myös kärsitty. Edellisissä luvuissa olen pyrkinyt nimenomaan yleisönosastokirjoitusten kautta tuomaan esille melulle altistuvien kokemuksia ja toiveita. Uskon aineistojen kautta puhuneiden kaupunkilaisten tuntemusten ja vaatimusten tulkitsemisen, pelkän kuvailun ohella, tuovan syvyyttä tutkimukseen. Tämä on polku, jolle käännyin tässä luvussa. Sen vuoksi uskallan poiketa ympäristöpsykologian ja sosiaalipsykologian sivupoluille, jotka saattavat viedä minut ihmisenä olemisen syvimpiin pohjamutiin.

Historioitsija Juha Siltalan mukaan kulttuuriratkaisut voivat olla huonompia tai parempia. Ihminen selviytyy kaoottisissakin oloissa. Selviytynyt elämänmuoto ei tosin välttämättä muistuta kenenkään ihanneyksilöä.¹ Kyse on siitä, mitä ihmisen mahdollisuuksista kulttuuri valikoi ja mitä taas pyrkii tukahduttamaan. Tässä luvussa pyrin selvittämään sitä, miten kaupunkilaiset arvioivat kulttuuria (koskien meluisassa elinympäristössä elämisen vaatimusta) sen suhteen, ovatko sen piirissä tehdyt ratkaisut ja jäsenilleen asettamat vaatimukset olleet heidän mielestään ”hyviä” tai kohtuullisia. Tässä kohdin oleelliseksi kysymykseksi nousee millaisin kriteerein kaupunkilaiset itse arvioivat äänimaisemaa ja meluntorjuntakeinojen onnistuneisuutta. Osaltaan nämä kysymykset ovat palautettavissa kysymykseen luonnosta: mitä ”luonto” aineistojen kautta puhuneille aikalaisille tarkoitti ja oliko sillä jokin rooli kulttuuriratkaisujen arvioinnissa? Siis: mikä tutkimuksen aikalaisten käsitys

1 Siltala 1996, 150.

luonnosta on mahdollisesti ollut ja käytettiinkö tuota luontoa mittapuuna äänimaiseman laadun arvioinnissa? Aloitan näihin kysymyksiin vastaamisen esittelemällä lyhyesti eri puolilla tehtyjä luonnon määritelmiä, jotta lukijalle kävisi selväksi millaisesta tieteellisestä viitekehystä oma luontoa koskeva käsitykseni kumpuaa, joka taasen värittää historiallisen aineistoni tulkintaa.

MITÄ LUONTO VOISI OLLA?

Luonnon käsite ja sen määrittely on monimutkainen ja vaikea, ellei mahdoton tehtävä. Luontoa on yritetty määritellä eri tahoilla eikä vähiten ympäristöhistorian piirissä, jonka alaan tämänkin tutkimuksen voi katsoa kuuluvan. Ympäristöhistorioitsija Peter Coates huomauttaakin kirjassaan *Nature: Western Attitudes since Ancient Times*, että sana 'nature' onkin ehkä yksi englanninkielen monimutkaisimpia tai monimerkityksellisimpiä (engl. *complex*) sanoja.² Coatesin mukaan luonto on kuin me ihmiset: myös sillä on historia.³ Paljon onkin puhuttu siitä, miten käsityksemme luonnosta ovat vaihdelleet aikojen kuluessa: onko ihminen nähty osana luontoa, jolloin olisimme eläneet "harmoniassa" sen kanssa ja enemmän tai vähemmän sen "armoilla". Luonto on myös nähty sekä meitä ravitsevana (niin fyysisesti kuin henkisesti) ja uhkaavana, elävänä ja innostavana mutta myös koneenomaisena. Luontoa on myös käytetty moraalilähteenä uusien yhteiskuntaa ja maailmaa koskevien suunnitelmien ja visioiden perustelemiseksi. Luonto on toiminut myös vertailukohtana arvioitaessa esimerkiksi kaupungeja. Länsimaissa onkin hyvin vahva ja pitkä traditio, jonka mukaisesti kaupungit on nähty epäluonnollisina ja epäterveellisinä ympäristöinä. Etenkin romantiikan aikana ajateltiin, että ihmisen parhaimmatkaan saavutukset eivät voineet kilpailla luonnon kanssa. Romantikolle tuulen suhina puissa saattoi olla suloisempaa kuin yksikään sinfonia.⁴

Yleisesti ajatellaan, että valistuksesta lähtien ja etenkin modernina aikana ihminen on nähnyt itsensä luonnon herrana. Tällöin kahtiajako luonnon ja inhimillisen sekä luonnon ja kulttuurin välillä on nähty selvänä. Luontosuhdettamme koskevissa teoreettisissa pohdinnoissa on ollut kyse myös siitä, voidaanko ajatella olevan olemassa "luontoa sinänsä". Onko luontoa olemassa tavallaan puhtaana inhimillisen vaikutuksen ulottumattomissa, joka sellaisenaan tarjoaisi vertailukohdan sille, miten inhimillinen toiminta on muuttanut luontoa ja kuinka "keinotekoisessa", "epäluonnollisessa" tai epäterveellisessä ympäristössä itse elämme. Kyse on myös siitä, kuinka kauaksi "luonnosta" olemme etääntyneet ja kuinka välineellinen luontosuhde meillä on esimerkiksi modernina aikana ollut. Ajatellaan, että luonnosta olisi tullut väline ja resurssivaranto, jota voidaan loputtomasti hyödyntää. Usein nähdään, että välineellisen luontosuhteen seurauksena on syntynyt muun muassa ympäristöongelmia. Toisin sanoen katsotaan, että juuri ihmisen ja luonnon vastakkainasettelu ja pyrkimyksemme hallita luontoa teknologian avulla on johtanut meidät tilanteeseen, että olemme muuttamassa maapalloa huonompaan suuntaan.

2 Coates 1998, 1.

3 Coates 1998, 2.

4 Ks. esim. Coates 1998.

Huonompaan suuntaan siten, että monet maapallomme ekosysteemit ovat tuhoutumassa ja jotkin alueet ovat muuttumassa elinkelvottomiksi tai sellaisiksi, että elämä niillä ei nykyisillä kriteereillämme mitattuna olisi enää ihmisarvoista.⁵

Kaikki eivät näe luontoa ja suhdettamme siihen edellä mainitulla tavalla. Esimerkiksi yhdysvaltalaisen ympäristöhistorioitsijoiden piirissä käytiin 1990-luvulla vilkasta keskustelua siitä, että luontoa ”sinänsä”, puhdasta luontoa, joka olisi inhimillisen vaikutuksen ulottumattomissa, ei todellisuudessa ole olemassa. Tätä teemaa käsiteltiin etenkin niin kutsutussa *wilderness-keskusteluissa*, jonka käynnistäjänä 1990-luvun puolivälissä toimi ympäristöhistorioitsija William Cronon artikkelillaan ”*The Trouble with the Wilderness: or getting back to the wrong nature*”. Crononin artikkelin pääargumentti oli, että sellaista erämaata kuin termi *wilderness* antaa olettaa, ei ole olemassa, sillä *wilderness* on amerikkalaisen kulttuurin luoma konstruktio.⁶ Artikkelissaan Cronon kirjoitti, kuinka erämaasta, etenkin ”näyttävästä” erämaasta tehtiin pyhä ja hengellinen 1800-luvun romantiikan ja transendentalismin⁷ aikana. Kaikki Yhdysvaltojen vanhimmat kansallispuistot rakentuvat mahtavien maisemien ympärille kuten Grand Canyon ja Yellowstone. Vähemmän vaikuttavia maisemia ryhdyttiin suojelemaan vasta 1940-luvulla. *Wilderness*-termi on kotoisin 1800-luvun ajatus- ja arvomaailmasta, ja siltä ajalta on myös lähtöisin erämaan funktio varakkaiden kaupunkilaisturistien matkailukohteenä: päämääränä oli kohdata villi luonto ja individualistinen rajaseutu. Vaikka erämaasta on Crononin mukaan tullut hotellien, pikku puotien ja päällystettyjen polkujen aluetta, tarkoittaa *wilderness* kuitenkin pohjimmiltaan edelleen puhdasta luontoa, jotain, johon ihminen ei ole koskenut eikä vaikuttanut. Crononin mukaan käsite on kuitenkin vääristänyt ihmisen ja luonnon suhdetta. Ihmisen tekemää on verrattu siihen, mitä puhtaan ja koskemattoman erämaan on ajateltu olevan. Ihminen on aina jäänyt huonommaksi tässä vertailussa ja ihmisen ja luonnon kahtiajakoa on edelleen korostettu. Cronon pelkää, että tässä tilanteessa ihmiselle ei jää paljoa toivoa löytää ”oikeaa” paikkaansa luontoon nähden, jos vain ihmisestä vapaa luonto on ”puhdasta ja oikeaa”. Näin ollen alkaa tuntua siltä, että me kaupungissa asuvat ihmiset kuuluisimme oikeasti villiin luontoon.⁸

Crononin artikkeli herätti paljon huomiota ja huolta niiden parissa, jotka ajattelivat, että ympäristönsuojelijoihin kielteisesti suhtautuvat voisivat käyttää Crononin ajatusta hyväkseen: jos erämaa olisikin vain luontoihmisten luoma abstrakti käsite, ehkä myös idealisaatio eikä puhdasta luontoa olisikaan olemassa, olisi luonnonsuojelijoiden argumenteilta pohja poissa. Siis jos luonnon hyväksikäytön ja tuhoutumisen arvioinnissa käytetty puhtaan luonnon mittapuu olisikin ihmisten ja erityisesti luonnonsuojelijoiden keksimä, tämä asettaisi kyseenalaiseen valoon luonnon suojelun ylipäänsä: luonnon hyväksikäyttöä olisi vaikea enää tulkita absoluuttiseksi pahaksi.⁹

5 Esim. Heiskala 1996; Latour 1993; Haila 2003b; Sulkunen 2002; Haila – Lähde 2003; ks. myös tämän tutkimuksen kolmas luku.

6 Cronon 1996; ns. *wilderness-keskustelujen* kooste Laitinen 2001, 402–404.

7 Transendentalismi tarkoittaa ylimalmallista, luonnon yläpuolella olevaa.

8 Cronon 1996, 7–28; Laitinen 2001, 402–403.

9 Laitinen 2001, 403–404.

Eri tahoilla on ollut myös puhetta tarpeestamme luoda kokonaan uusi luontosuhde: tarvitaan paradigman muutos. Vähitellen alaa onkin vallannut käsitys, että ihmillistä kulttuuria ja näin ollen myös rakennettua ympäristöä eli kaupunkiakaan ei voi eikä ole mielekästä erottaa omaksi, luonnosta erilliseksi osakseen. Esimerkiksi Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTK) vuonna 1996 julkaisemassa Helsingin seudun kaupunkisuunnittelua ja -kehittämistä koskevia suunnitelmia tarkastelleessa raportissa todettiin, että ”luonnon ja kulttuurin erottelu ajatuksellisesti toisilleen vastakohtiseksi ei ole hyvä lähtökohta kaupunkisuunnittelussa.”¹⁰ Käytännössä tämä kahtiajako ei ole kuitenkaan hävinnyt. Tästä esimerkkinä toimii esimerkiksi Seppo Kjellbergin ja Raimo Kanervan vuonna 2004 julkaisema tutkimus, jossa luodattiin tamperelaisten näkemyksiä hyvästä ja kestävästä kehityksen mukaisesta kaupungista. Tutkimuksessa kävi ilmi, että monet ihmiset ajattelevat edelleen niin, että on olemassa kaksi eri luontoa: kaupungin ulkopuolinen a) ”villi luonto” ja b) kaupungissa nähtävä kulttuuriluonto. Samalla oli syntynyt kaksi tapaa puhua kaupungista keinotekoisena, ihmisen tuottamana ympäristönä ja kaupungista erään eläimen eli ihmisen luonnon voimavaroin toteuttamana yhdyskuntana. Noin puolet Kjellbergin ja Kanervan haastattelemista henkilöistä teki erottelun villiin ja kaupunkiluontoon ja toinen puoli käsitti luonnon yhdeksi ja samaksi luonnoksi, joka vain ilmenee monin eri tavoin. Näistä ensimmäiseen ryhmään kuuluvat ajattelivatkin, että kaupungista on vaikea löytää luontoa ollenkaan. Osa jälkimmäiseen ryhmään kuuluvista taas katsoi, että eroista huolimatta kaupungissa on luontoa yhtä lailla kuin maaseudullakin. Tutkijat jakoivatkin haastateltavat luontokäsityksensä mukaisesti seuraavalle jatkumolle, jota he kutsuvat ympäristöeettiseksi jatkumoksi:

Ihmiskeskeinen kaupunki	Pehmeän ihmiskeskeinen kaupunki	Pehmeän luontokeskeinen kaupunki	Luontokeskeinen kaupunki
-------------------------	---------------------------------	----------------------------------	--------------------------

Lähde: Kjellberg – Kanerva 2004, 57

Kjellbergin ja Kanervan jatkumolla ihmiskeskeisessä kaupungissa luonto ja ihminen torjuvat toisiaan (vrt. liberalismien yksilökeskeisyys), pehmeän ihmiskeskeisessä kaupungissa luonto on kaupungin käytettävissä (esim. kestävä kehitys), pehmeän luontokeskeisessä kaupungissa kaupunki ja luonto jakavat elintilan (biologistinen elämänkatsomus) ja luontokeskeisessä kaupungissa kaupunki elää symbioottisesti luonnon ehdoilla (syväekologia).¹¹

Kjellberg ja Kanerva katsovat, että yhteiskunnassamme on meneillään eräänlainen paradigman muutos. Ihmiskuva on muuttumassa siten, että etenkin nuoremmat ikäluokat ja korkeasti koulutetut katsovat ihmisen biologisesti yhdeksi eläimeksi toisten joukossa eikä enää erikoistapaukseksi muiden eliöiden yläpuolella.¹²

¹⁰ Schulman et al 1996, 57.

¹¹ Kjellberg – Kanerva 2004, 57.

¹² Kjellberg – Kanerva 2004, esim. 221–224.

Ihmiskäsitys ja luontokäsitys kytkeytyvät toisiinsa siinä miten luonto ymmärretään: onko luonto lähimmäinen, autenttinen subjekti, kohde vai väline. Manuel Castells taas katsoo, että nyt lähestymme aikakautta, jossa kulttuuri irtautuu luontosuhteesta ja alkaa peilautua enemmänkin sitä edeltäneeseen teknologian kulttuurikauteen. Castells kirjoittaa: ”Olemme syrjäyttäneet luonnon siinä määrin, että joudumme pitämään sen keinotekoisesti hengissä erityisin suojelutoimin ja säilyttämään sen kulttuurisessa muodossa.”¹³ Tällä hän ymmärtääkseni tarkoittaa sitä, että kulttuuri peilautuu aikaisempaan kulttuuriin eikä luontoon, ja ympäristöliikkeet itse asiassa rekonstruoivat luonnon vastaamaan kulttuurisesti määriteltyä ideaalia luonnosta.¹⁴ Castellsin ajatusta voisi tulkita siten, että katsomme jälleen tai ehkä edelleen olevamme luonnon herrana siten, että ihmisen tehtävänä on tekniikan keinoin suojella ”luontoa” – millaiseksi se kulloinkin sitten käsitetäänkin. Olemme myös ainoa elinlaji, jonka voi katsoa kykenevän tähän.

Jatkuvasti käydään myös keskusteluja luonnon ja kulttuurin voimaperäistä sekoittumisesta. Bruno Latour näkee modernin kauden luontosuhdetta värittäneen paradoksin. Itseymmärryksessämme luonto pidetään ehdottoman erillisenä kulttuurista mutta tosiasiaassa modernin yhteiskunnan kehitys perustuu kulttuurin ja luonnonolioiden sekoittumiseen. Latour katsoo, että luonto ja kulttuuri eivät missä esiinny puhtaina, vaan ne välittyvät toisikseen. Kulttuuri ja luonto ovat kietoutuneet yhteen ja synnyttävät verkostoja, jossa sekä inhimilliset että ei-inhimilliset tekijät ovat keskeisessä asemassa.¹⁵ Yrjö Hailan Latour-tulkinnan mukaan keskeistä on, mikä luonnonolio kulttuurissamme ”pyhitetään” ja mikä arkipäiväistetään. Haila kirjoittaa: ”Mikään ei ole pyhää siksi, että se olisi inhimillisen arkisen maailman ulkopuolella. Sen sijaan mistä tahansa voi tulla ”pyhää”, mikäli se saa erityisen suuren merkityksen ihmisten jokapäiväisissä elämäkäytännöissä.” Yhdeksi esimerkiksi luonnonolion ”pyhittymisestä” Haila nostaa maapallon ilmakehän.¹⁶ Hän katsoo, että nykytilanteessa luonnonsuojelun tavoitteeksi on tullut raivata tilaa luonnon omalle äänelle yhteiskunnallisten tapahtumakulkujen yhteydessä. Vaikka luonto ei kirjaimellisesti puhu, se on läsnä kaikkialla inhimillisissä elämäkäytännöissä. Hailan mukaan tämä tapahtuu niin, että inhimilliset toimijat antavat luonnonolioille sellaisen merkityksen kuin ne ansaitsevat. (Hieman epäselväksi mielestäni tosin jää, millä tavoin ja kenen toimesta kulloistenkin luonnonolioiden ”ansaitsema” merkitys määritellään.) Edelleen Haila jatkaa, että koska ilman luonnonolioiden läsnäoloa inhimillistä toimintaa ei olisi olemassakaan, ne ovat kaikkialla jo läsnä. Sekoittuminen on sikäli voimaperäistä, että Hailan mukaan ei ole enää varmaa, suojelemmeko me ihmiset muuta luontoa vai suojeleeko muu luonto meitä ihmisiä.¹⁷

Mielestäni ajatukset siitä, että luontoa *per se* ei ole olemassa tai että luonto ja kulttuuri, inhimillinen ja luonnonoliot ovat sekoittuneet kertakaikkisesti ja alun alkaen keskenään peruuttamattomasti, ovat lopulta erilaisia versioita luonnosta varsin vahvana sosiaalisena konstruktiona. Etenkin William Crononin näkemystä

13 Castells 1996, 477.

14 Castells 1996, 477; Kjellberg – Kanerva 2004, 30–31.

15 Latour 1993; Haila 2003b, 298–299.

16 Haila 2003b, 300.

17 Haila 2003b, 300.

voi ehkä pitää radikaalina konstruktionismina, jossa ei hyväksytä minkäänlaisten luonnonpaikkojen olemassaoloa, vaan kaikki yhteiskunnassa olevat pakot palaute-taan kulttuuriin.¹⁸ Mainituille luontotulkinnoille on nähdäkseni yhteistä myös se, että ihmisillä on lopulta varsin pitkälti ”valta” määrittää mitä luonto on. Ehkä ajatus luonnosta kulttuurisena konstruktiona on lopulta vain toinen muoto moder-nin ihmisen luonnonhallintateesistä. Kyse on jälleen ihmisen keskeisestä asemasta ”luontoon” nähden: meillä on määrittelyvalta, oli se ”totta” tai ei, tai ikuisesti ajassa ja tilanteessa muuttuva, silti se on aina inhimillistä tuotosta. Tämä tulkintani näistä teorioista ei varmasti tee täyttä oikeutta niiden monivivahteisuudelle ja ansioille sekä keskinäisille eroille. Niiden arvioiminen ei kuitenkaan ole tämän tutkimuksen tavoite. Mieleeni silti nousee kysymys: eikö tässä ole vaarana suistumien relativis-miin? Voisiko olla niin, että tällöin mikään luonnon määritelmä tai kulttuuriratkai-su ei ole toista parempi, koska luontoa ei ”sinänsä” ole olemassa moraalisisena mit-tapuuna, tai ainakaan siinä määrin muuttumattomana, joka olisi ainakin osittain riippumaton valtasuhteista, kulloisestakin tilanteesta, tulkinnasta tai vallitsevasta diskurssista.

Itse olen valmis ottamaan irtioton niihin tulkintoihin, joiden mukaan luonto on vahvasti sosiaalisesti konstruoitu. Olen jo edellä tehnyt tiettäväksi oman todelli-suusnäkemykseni. Tutkimukseni edustaa maltillista konstruktionismia.¹⁹ Oleelli-nen kysymys tietenkin on, mitä luontosuhteen määrittely tämän tutkimukseni kan-nalta tarkoittaa. Tässä yhteydessä sitoutumiseni maltilliseen konstruktionismiin tarkoittaa sitä, että uskonko olevan olemassa luonnon ”sanelemia” reunaehtoja, jot-ka olisivat riippumattomia kulttuurista. Siis katsonko olevan niin, että vaikka ko-ko todellisuus on inhimillistä tulkintaa ja vaikka yhteiskuntien kulttuurisen muun-telun kirjo on suuri, tälle muuntelulle on monissa suhteissa löydettävissä ihmisen lajinkehityksen muovaamaan olemukseen ja luonnonympäristön toimintameka-nismeihin ja rakenteeseen liittyvät rajat.²⁰ Tämä kysymys nousee tärkeään asemaan silloin, kun tulkitseen aineistoani siltä kannalta, millä tavoin yhä keinotekoisemmaksi muuttuneen äänimaiseman laatua on arvioitu ja kuinka paljon melua ihmisten on odotettu ”sietävän”. Eli millaiseen äänimaisemaan kaupunkilaisten voi odottaa sopeutuvan tai missä määrin vaatimus sietää melua ja sitä edellyttävä kulttuuri on kohtuullinen, mahdollinen tai vaikka toivottava? Entä onko kaupunkilaisilla ollut mitään keinoja arvioida meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta? Koska tiedetään, että käytännössä melu ei vie ihmisiltä henkeä, ei voida ajatella, että melun domi-noima kaupunkiympäristö olisi varsinaisesti hengenvaarallinen ja melun sietovaa-timus olisi siten kertakaikkisesti kohtuuton. Näin kai voidaan sanoa, vaikka meillä onkin tutkimustietoa melulle altistumisen yhteydestä ennenaikaisiin kuolemiin.²¹

Eri asia sitten on, kuinka ”hyvä”, toimiva tai toivottava kulttuuri tai todellisuus on sellainen, jossa ihmiset saavat melulle altistumisesta psyykkisiä ja fyysisiä terveyshait-toja, mutta silti heidän kulttuuristen normien tasolla edellytetään alistuvan tilantee-seen. Tämä johtuu siitä, että resursseja ei joko haluta tai voida suunnata riittävästi

18 Radikaalin konstruktionismin määritelmä ks. Heiskala 2000, 199.

19 Tämän tutkimuksen taustalla olevasta todellisuuskuvasta ks. johdanto-luku.

20 Heiskala 2000, 199.

21 Esim. Babisch et al 2005.

asiantilan muuttamiseksi. Melunsietoa vaativa kulttuurin muoto ei tosin välttämättä tuota ympäristöä, joka vastaisi ainakaan kaikkien ihannetta hyvästä, viihtyisästä ja terveellisestä elinympäristöstä. Lopulta kyse on siitä, onko olemassa luontoa, jota voitaisiin käyttää mittatikkuna ympäristöön vaikuttavien päätösten ja kulttuuriratkaisujen arvioinnissa. Ja myös: onko se, että äänimaisema on siirtynyt yhä suuremmissa määrin inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin, merkinnyt sen muuttumista sellaiseksi kuin useimmat kaupunkilaiset ehkä olisivat toivoneet ja odottaneet.

Historioitsijana minulla ei tietenkään ole oikeutta eikä tarvettakaan asettua ylimmän tuomarin rooliin arvioidakseni keinotekoisen äänimaiseman laatua ja melunsietoa vaativaa kulttuuria. Siksi käännänkin katseeni historiallisen aineistoni puoleen, jossa aikalaiset ovat itse arvioineet asiaa. Aineisto tosin, kuten tunnettua, on itsessään mykkä, joten tutkijana olen se, joka saa sen puhumaan. Tällöin aineisto värittäytyy luonnollisesti tulkintani mukaisesti. Pyrin kuitenkin tekemään tulkintani lähtökohdat selväksi, jolloin jää lukijan tehtäväksi arvioida, kuinka validi tulkintani on.

Voidaanko siis ajatella olevan joitakin ontologisia reunaehtoja, joiden kautta melun dominoimaa ympäristöä ja melun sietoa vaativaa kulttuuria voisi arvioida? Tässä kohdin käännyn ihmisen fyysisten ja psyykkisten lajiominaisuuksien puoleen: löytyisikö luonnontieteellisistä tutkimuksista tukea sille, että melulle altistuminen ei ole välttämättä meille hyväksi? Käytän luonnontieteellisiä ja lääketieteellisiä tutkimuksia ontologisen evidenssin roolissa. Tämän lisäksi teen pienimuotoisen katsauksen ympäristöpsykologiaan ja sosiaalipsykologiaan, joiden uskon osaltaan tukevan ajatustani muuttumattomista reunaehdoista mitä tulee kykyymme elää melun dominoimassa ympäristössä. Tavoitteenani on tulkita historiallista aineistoani näiden tulkinta-aparaattien valossa. Tällöin kysyn: Onko aineistossa joitakin toistuvia piirteitä tulkittessani niitä näiden tulkintakehysten kautta? Löytyykö siltä ”luonto”, joka esiintyisi kohtuullisen samanlaisena koko tutkimusperiodin ajan? Käyttivätkö aikalaiset tuota ”luontoa” mittapuuna arvioidessaan äänimaiseman laatua sekä meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta? Ennen kuin lähden esittelemään tulkintani teoreettisia lähtökohkia totean vielä, että historiallisen aineistoni ajallisen ja määrällisen suppeuden tiedostaen en pyri lopulliseen historialliseen todistusvoimaan. Pyrkimyksenäni on pikemminkin toimia keskustelun avaajana kuin sen lopettajana. Samalla tämä on oma panokseni tieteen sisällä velloviin ”luontokeskusteluihin”.

MELUN SIETO JA SEN LUONNONTIETEELLISET REUNAEHDOT

Ihmisen fyysiset ominaisuudet, kuten vaikka korvan rakenne, ovat ihmisen lajiominaisuuksia, jotka eivät muutu kovinkaan nopeasti. Itse asiassa voidaan kai luotettavasti arvioida ihmisen korvan rakenteiden ja toimintamekanismien pysyneen samanlaisina koko teollisen vallankumouksen ajan (ja oletettavasti paljon pidempäänkin), jolloin meitä ympäröivä äänimaisema lienee muuttunut kaikkein radikaaleimmin ihmiskunnan historiassa.²² Näin lienee laita yleensäkin ihmisen lajin-

22 Ks. esim. Schafer 1994 (1977).

kehityksen kautta muovautuneiden ominaisuuksien kohdalla; ne eivät muutu yhtä nopeasti kuin kulttuurimme tai elinympäristömme muuttuu. Näin ollen on mielestäni mahdollista olettaa, että vaikka äänimaisema ja kulttuurimme olisi muuttunut viimeisen viidenkymmenen vuoden aikana sellaiseksi, että ihmisten ja etenkin kaupunkilaisten edellytetään asuvan meluisassa ympäristössä, ihmisen fyysiset ja psyykkiset ominaisuudet eivät ole muuttuneet kulttuurissa tapahtuvien muutosten tahdissa. Seurauksena on, että ainakin osa ihmisistä alkaa oirehtia sekä fyysisesti ja psyykkisesti. Lukuisista meluallistuksen tuottamista vaikutuksista ihmisen terveyteen mainittakoon tässä yhteydessä melun aiheuttamat kuulovauriot, haitalliset vaikutukset verenpaineeseen ja immunitettijärjestelmään ja niin edelleen.²³ Mielestäni nämä käyvät todisteina sen puolesta, että lajiominaisuutemme eivät ole ehtineet muuttua äänimaiseman muuttumisen tahdissa eivätkä myöskään kulttuuristen vaatimusten mukaisiksi.

Toki melulle altistumisen aiheuttamat oireet ovat yksilöllisiä ja riippuvaisia henkilön persoonallisuustekijöistä, kuten meluherkkyydestä, sairauksista, elämäntilanteesta, vireystilasta ja yksilön mahdollisuudesta vaikuttaa tilanteeseen ja niin edelleen.²⁴ Meluun voidaan ehkä myös jossain määrin ”tottua”, jolloin melulle altistuva henkilö altistuksen jatkuessa tietoisesti tai tiedostamattaan vähentää huomionsa kiinnittämistä tai reagoimista meluun. (Edellisessä luvussa puhuin *simmeliläisittäin* blasé-asenteesta, jonka avulla kaupunkilaiset ovat pyrkineet suojelemaan itseään melulta ja siihen sisältyneeltä informaatiotulvalta.) Tosin tottumisen helpottamiseksi melulle altistuvat kehittävät itselleen erilaisia selviytymisstrategioita ja -tapoja eli niin kutsuttuja *coping-keinoja*.²⁵ Näitä voivat olla hakeutuminen luontopaikkoihin ja lisääntynyt tupakointi.²⁶ Meluun tottumista kartoittaneet tutkimukset ovat lisäksi keskenään jonkin verran ristiriitaisia.²⁷ Joidenkin tutkimusten mukaan ympäristön meluhäiriöihin ei ainakaan merkittävässä määrin totuta.²⁸ Onkin voitu varsin luotettavasti osoittaa, että jatkuva melulle altistuminen johtaa vakaviin haitallisiin terveysvaikutuksiin, vaikka kyseinen henkilö ajattelisikin, että melu ei häntä häiritse tai haittaa. Näyttöä tämän puolesta on löytynyt etenkin unitutkimusten ja kuulovaurioriskitutkimusten parista. Unessa aivosähkökäyrissä ja sydämen sykevasteessa ei ole todettu muutoksia, altistui henkilö melulle vain yhden yön aikana tai perättäisten öiden aikana. Reagointi on sama, joten tottumista ei tapahdu. Myöskään kuulovaurioriski ei pienene altistusajan pidentyessä tai melulle altistumisen toistuessa yhä useammin. Päinvastoin: riski saada kuulovaurio suurenee.²⁹

Meluun reagoiminen on siis hyvin yksilöllistä, osa ihmisistä ”tottuu” meluun paremmin kuin toiset, ja melun kokeminen on vahvasti kulttuurisesti väritynyttä – tunnettuja ovat toistuvat viittaukset ”etelän melukulttuuriin”, joihin verrattuna Suomi on hiljainen maa, jonka vuoksi melusta valittaminen täällä on joidenkin mielestä vähintäänkin omituista. Se antaa lyömäseen niille, joiden mielestä ky-

23 Esim. Jauhiainen et al 1997.

24 Wallenius 2001; Pesonen 2005b.

25 Pesonen 2005b, 130–131; Wallenius 2001, 118.

26 Wallenius 2001, 118.

27 Pesonen 2005b, 132.

28 Wallenius 2001, 117.

29 Pesonen 2005b, 132.

se on vain yksilön riittämättömästä kyvystä joustaa olosuhteiden mukaan. Tämän näkökannan mukaan on siis lopulta kunkin oma vika, jos saa melusta fyysisiä ja psyykkisiä oireita. Näitä kulttuurimme asettamia melunsietopaineita käsittelin jo edellisessä luvussa. Näille puheenvuoroille tuntuu olleen ominaista näkemys todellisuudesta ja luonnosta radikaalina sosiaalisena konstruktiona.

Kiinnostavaa onkin pohtia sitä, mihin yhteiskunnassamme ja kulttuurissamme on konstruoitu se raja, jonka jälkeen on kulttuurisesti, tai ainakin lainsäädännön kannalta, ”sallittua” oirehtia lajinkehityksellisten ominaisuuksiensa mukaisesti. Tämän tutkimuksen aikaperiodin kuluessa on käyty jatkuvaa rajanvetoa siitä, mihin raja hyväksyttävälle meluallistukselle olisi laitettava. Virallisesti se on sijainnut jo vuosikymmenien ajan 55 desibelin kohdalla. Kenenkään ei tulisi asua sen ylittävällä melualueella. Kuten tunnettua, näin ei kuitenkaan ole asian laita. Nykyään Suomessa asuu noin miljoona ihmistä yli 55 desibelin melualueilla, ja määrän ennustetaan kasvavan.³⁰ Todellisuudessa tämänkin 55 desibelin ”maagisen” rajan ”oikeellisuutta” koskevat keskustelut on lopetettu: laki on korvannut moraalin eikä yksilöllisiä eroja käytännössä voida juuri huomioida esimerkiksi meluntorjuntatoimenpiteitä suunniteltaessa.³¹

Kysymys melunsiedon vaatimuksesta on myös moraalinen: onko sellainen ympäristö ja kulttuuriratkaisu toivottava, jossa vain epäsensitiivisimmät pärjäävät ainakin näennäisesti ilman oireita, mutta jossa herkempien yksilöiden osa saattaa muodostua kohtuuttoman hankalaksi. Tässä kohdin nousee jälleen esille melulle altistumisen sosiaalinen eriarvoisuus. Kärjistäen voidaan todeta, että se sama eliitti, joka saattaa matkustaa lomallaan nauttimaan etelän ”ihanasta melukulttuurista” ja verratessaan maamme äänimaisemaa kiihkeärytmisen eteläamerikkalaisen äänimaiseman meluisuuteen, toteaa suomalaisten asuvan keskellä hiljaisuutta, ei kuitenkaan tietävästi hakeudu missään päin maailmaa pysyvästi asumaan esimerkiksi lentokenttien läheisyyteen kaikkein korkeimpien melutasojen alueille. Aina-kin Suomessa sinne on hyvätuloisten sijaan päätyneet asumaan kaikkein heikoimmin ansaitsevat. Näin on tapahtunut ainakin Krister Höglundin Helsinki-Vantaan lentokenttää koskevan tutkimuksen mukaan.³² Toistuva kuvio näyttäisikin olevan se, että valinnanmahdollisuuksien kasvaessa ihmiset kaihtavat asettumista kovimpien melulähteiden läheisyyteen. Se osaltaan todistaa lajityypillisestä käytöksestä, jolle on ominaista, että tietyn rajan jälkeen yksilön ominaisuuksista ja kulttuurista riippumatta kaihdamme altistumista kovalle ja toistuvalla melulle. Kun elinympäristö alkaa muuttua fyysisten ja psyykkisten ominaisuuksiemme kannalta sopimattomaksi, tulevat ihmisenä olemisen ontologiset rajat näkyviin vakavina terveysvaikutuksina. Niiden vakavuusaste, kirjo ja samankaltaisuus kulttuurista riippumatta selviää, kun vilkaisee niihin lukuisiin eri puolilla maailmaa tehtyihin luonnontieteellisiin ja lääketieteellisiin tutkimuksiin, joita on suoritettu niiden ihmisten parissa, jotka syystä tai toisesta ovat päätyneet asumaan esimerkiksi juuri lentokenttien läheisyyteen. Heillä on todettu kohonnutta verenpainetta ja heidän on todettu käyttävän runsaammin lääkkeitä sydänsairauksien ja kohonneen verenpaineen hoitoon

30 Lahti 2003, 25; YM 2004, 17.

31 Yksilöllisten erojen huomioimisen vaikeudesta meluntorjunnassa Pesonen 2005b, 133–136.

32 Höglund 1996, 10.

kuin vähemmän lentomelusta kärsivien ihmisten. Lentomelulle altistumisen epäillään vaikuttavan myös sikiön syntymäpainoon ja asukkaiden mielenterveyteen sekä lisäävän sekä rauhoittavien lääkkeiden että unilääkkeiden käyttöä.³³ Pitkäaikaisen lentomelulle altistumisen on lisäksi todettu heikentävän lasten pitkäkestoista muistia, ja sitä kautta se voi heikentää oppimissuorituksia.³⁴

Ympäristöongelmien oikeudenmukainen kohdentuminen eri väestö- tai sosiaaliryhmien kesken onkin tärkeä ja ajankohtainen kysymys.³⁵ Yhdysvalloissa syntyi 1980-luvun alussa niin kutsuttu *Environmental justice* -liike. Liike sai alkunsa havainnosta, että tietyt etniset ryhmät altistuivat muita useammin erilaisille ympäristösaasteille.³⁶ Havaittiin, että ihonväri korreloi positiivisesti sen kanssa, sijaitseeko asuinalueella vaikka myrkyllisten jätteiden varasto tai maantäyttöpaikka. Yhdysvalloissa onkin ryhdytty puhumaan ympäristörasismista.³⁷ On esitetty kritiikkiä, että niin sanotut perinteisemmät ympäristöjärjestöt eivät ole huomioineet ympäristökiistojen sosiaalisia syitä ja seurauksia.³⁸ Pohjois-Euroopassa etnisyys ja ympäristökäytön oikeudenmukaisuus koskee muun muassa alkuperäiskansojen eli saamelaisten oikeuksia perinteisesti asuttamiinsa maa-alueisiin ja niillä sijaitseviin luonnonvaroihin. Kolonialistisen ja alkuperäisen kulttuurin erilaiset näkemykset ”puhtaasta luonnosta” tai luonnonsuojelusta on niin ikään vaikea asia pyrittäessä ratkaisemaan ympäristönkäyttöön ja suojeluun liittyviä kysymyksiä oikeudenmukaisesti. Ympäristökäytön oikeudenmukaisuuden haasteita ovat lisäksi globalisoituvan maailmantalouden seuraukset, jotka liittyvät vaikka ruoan tuottamiseen, ja tulevien sukupolvien oikeuksien huomioiminen tehtäessä energiantuotantoon liittyviä päätöksiä.³⁹ Tärkeä kysymys on, miten ympäristöpolitiikkaa voidaan kehittää siten, että siinä huomioidaan ympäristöongelmiin liittyvät yhteiskunnalliset ja taloudelliset oikeudenmukaisuuskysymykset osana ympäristönsuojelua sen sijaan, että niitä käsiteltäisiin erillisinä kysymyksinä. Tämä haaste koskee nähdäkseni myös ympäristömeluun liittyvää ympäristöpoliittista päätöksentekoa, joka tällä hetkellä näyttäisi oman (vajavaisen) näppituntumani mukaan ainakin Suomessa jättävän kysymyksen melulle altistumisen sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta kokolailla huomiomatta. Se, onko todella näin, saattaisikin olla tärkeä jatkotutkimuksen paikka.

LUONTO ELVYTTÄVÄNÄ YMPÄRISTÖNÄ

Onko olemassa muita keinoja saada tietoa ontologisista reaehdoista, jotka koskevat suhdettamme melun dominoimaan ympäristöön? Eräs kiinnostava näkökulma on mielestäni löydettävissä ympäristöpsykologista. Ympäristöpsykologia on tieteenhaara, jossa tutkitaan ihmisen ja hänen fyysis-sosiaalisen ympäristönsä suh-

33 Vuorinen 1984, 15–26.

34 Sala 2005, 49, joka viittaa Hiramatsu et al 2003.

35 Esim. Sachs 1995.

36 Ks. esim. <http://www.ejnet.org/ej/> (luettu 16.5.2007); Lehtinen 2003, 21–22; myös esim. Melosi 2000.

37 Esim. Bullard 2004.

38 Harvey 1996, esim. 385–391; Gleeson – Low 2003.

39 Lehtinen 2003; Lehtinen – Rannikko 2003.

detta. Ympäristöpsykologia on monitieteistä tutkimusta, jossa hyödynnetään muun muassa havainto- ja sosiaalipsykologiaa, antropologiaa, arkkitehtuuria, kaupunkisuunnittelua ja myös luonnontieteitä mitattaessa elimistön fyysisiä reaktioita erilaisissa ympäristöissä.⁴⁰

Tämän tutkimuksen kannalta kiinnostavaa on se, että monissa ympäristöpsykologian alaan kuuluvissa tutkimuksissa korostetaan luontopaikkojen merkitystä ihmisen hyvinvoinnille. Useissa alan tutkimuksissa todetaan ihmisten, jotka altistuvat melulle joko asunnoissaan tai asuinympäristöissään, tupakoivan ja käyvän hieman muita runsaammin luontopaikoissa. Näiden keinojen tulkitaan olevan stressinhallintakeinoja, joiden avulla melulle altistuvat ihmiset pyrkivät kompensoimaan melun synnyttämää stressiä ja sopeutumaan meluun.⁴¹ Eli ympäristössä koetun melun, stressin tai meluherkkyyden kasvaessa ihmiset hakeutuvat enenevissä määrin luontoon – luonto on siis stressinhallinta- ja elpymiskeino, johon ainakin osa meluisessa ympäristössä asuvista turvautuu.

Luontopaikan elvyttävä vaikutus perustuu siihen, että luonnossa oleilu ei edellytä tahallista tarkkaavaisuutta, joka taas on elpymisen edellytys.⁴² On osoitettu, että luontokävelyllä syke ja verenpaine laskevat selvästi nopeammin kuin niillä ihmisillä, jotka kävelevät kaupunkiympäristössä. Luonnolla on elvyttäviä vaikutuksia niin fysiologisiin toimintoihin, tuntemuksiin kuin keskittymiskykyynkin. Lisäksi on todettu, että luonnon elvyttävät vaikutukset syntyvät hyvin nopeasti. Jo 5–7 minuutin oleskelu luontopaikassa laskee verenpainetta ja sydämen sykettä. Luonnon vaikutus elvyttävänä paikkana nopeuttaa myös sairaiden paranemista ja vähentää kipulääkkeiden tarvetta.⁴³

Kaupunkiympäristössä elvyttävinä ympäristöinä toimivat yleensä puistot,⁴⁴ joiden merkitystä stressin alentamisessa havainnollistaa Erja Rapen, Leena Lindénin ja Taina Koivusen *Puisto puutarha ja hyvinvointi* -kirjasta lainaamani taulukko (taulukko 7.).⁴⁵

Taulukko 7. Puiston läheisyys lisää käyntikertoja ja vähentää stressikokemuksia

Etäisyys puistosta	50 m	100 m	300 m	1000 m
Käyntikerrat viikossa	3,4	3,2	2,7	1,2
Stressikokemus kertoja viikossa	1,50	1,97	2,13	2,48
Väsymystä kertoja viikossa	0,59	0,69	2,13	2,48

Lähde: Rappe et al 2003, 65.

40 Aura – Horelli – Korpela 1997, 10–11, 14–17; Bell et al 1996, 6–9.

41 Wallenius 2001, 118, joka viittaa Lazarus 1993; Korpela 2001, 127.

42 Kaplan – Kaplan 1989.

43 Aura – Horelli – Korpela 1997, 97–100; Ulrich et al 1991; Hartig et al 1991.

44 Ks. esim. Bell et al 1996, 387–390.

45 Rappe et al 2003, 65. Kirjan tekijöiden mukaan taulukko perustuu ruotsalaisen Patrik Grahnin luentoon Alnarpissa 30.8.2002.

Kirjan tekijöiden mukaan rakennetussa ympäristössä viheralueet auttavat lieventämään stressiä monella tavalla. Näyttää siltä, että puistoissa ja viheralueilla käydään usein, jos ne sijaitsevat kodin lähellä. Kun matkaa on enintään 50 metriä, käyntikertoja viikossa kertyy kolmesta neljään. Mutta jos kotoa on puistoon kilometrin verran matkaa, vierailuja tehdään kerran viikossa ”pyhäkävelyn” yhteydessä. Mitä harvemmin viheralueilla käydään, sitä enemmän asukkailla ilmenee stressiä ja väsymystä.⁴⁶

Puistojen ja luontopaikkojen merkitys tuli esille myös tämän tutkimuksen historiallisessa aineistossa. Vuosikymmenien ajan kaupungin asukkaat pyrkivät vähentämään melun ja muiden tekijöiden aiheuttamaa stressiä hakeutumalla muuta kaupunkiympäristöstä hiljaisempiin puistoihin ja viheralueille. Ympäristöpsykologisen tulkinta-aparaatin kautta nämä voidaan nähdä elvyttävänä ympäristöinä. Oleellinen seikka, joka tekee paikasta elvyttävän, on se, ettei siellä ole liikaa ärsykeitä, liikkettä, sekavuutta ja uhkaa tai stressiä aiheuttavia tekijöitä. Toisin sanoen oleskelu ei edellytä tahallista tarkkaavaisuutta. Näin ollen meluisa paikka ei voi toimia elvyttävänä ympäristönä, koska melu aiheuttaa stressiä ja ihminen joutuu ponnistelemaan sulkeakseen melun pois tietoisuudestaan. Luontopaikkojen, kuten esimerkiksi puistojen merkitystä meluisan ympäristön vastakohtana ja elvyttävänä paikkoina ilmentävät esimerkiksi seuraavat lainaukset yleisönosastokirjoituksista vuosilta 1965, 1969, 1971, 1973, 1985 ja 1999. Vuonna 1965 palstalle kirjoittanut kritisoi Helsinkiin suunniteltuja ja jo rakennettuja teitä tähän tapaan:

[...] Olisi luonnollisempaa välttää liikenteen tuomista tällaisille alueille [rannoille ja kaupunkilaisten kotien läheisyyteen], jotka ovat Helsingin rannikkosijainnin erikoisetu ja tarjoavat jokaiselle kosketuksen Suomenlahteen. Eikö meillä todella osata antaa arvoa viheralueille, jotka ovat välttämättömiä kiireellisen elämän vastapainoksi. Kun me jo päivän vietämme meluisessa kaupungissa eikö olisi luonnollista edes vapaahetkinä nauttia luonnon suomista mahdollisuuksista ilman naftan hajua.⁴⁷

Vuonna 1969 yleisönosastolle kirjoittanut ilmaisi huolensa Sibeliuspuistoon kaa-vaillun moottoritien seurauksista. Toteutuessaan tiehanke tuhoaisi kirjoittajan mielestä koko puiston.

Onkohan ihminen unohdettu kokonaan kaikista suunnitelmista tässäkin tieasiassa? Ja onko unohdettu, että Helsinki on merikaupunki, jonka rantoja voisivat kiertää vaikkapa kävelytiet, joille kaupungin asukkaat voisivat mennä puhdistamaan keuhkojaan autojen pakokaasuista ja nauttimaan meluttomuudesta ja kauniista näköaloista. [...] Mutta mikä onkaan tilanne! [...] Jo nyt ainoa ajateltavissa oleva rauhan paikka, mikä on jäljellä, Sibeliuspuiston ja meren välinen kapea alue, aiotaan turmella peruuttamattomasti 4-kaistaisella moottoritillä. [...] Tämän rannan siunausta yltävät nauttimaan niin vanhus, lapsi kuin köyhäkin, joiden ulottuvilla eivät ole kauempana sijaitsevat virkistysalueet. Tehtäkööt tänne raikas kävelykatu!⁴⁸

46 Rappe et al 2003, 65.

47 HS 8.4.1965 ”Seitsemän kaupunkia”, nimim. Luonto huomioon suunnittelussa.

48 HS 26.10.1969 ”Älkää viekö meiltä rantapuistoamme!”, nimim. Ihminen vaarassa.

Samaan tapaan kannettiin huolta Helsingin viheralueiden ja erityisesti Keskuspuiston kaventumisesta tässä vuodelta 1971 olevassa kirjoituksessa. Kirjoittaja kritisoi päättäjiä lyhytnäköisyydestä, kun ”ihmiskunta on joutunut lyhytnäköisen taloudellisuus-tehokkuusajattelun valtaan”, jolloin muita arvoja ole, vaikka kirjoittajan mukaan ”talouden ainoa tarkoitus on palvella ihmistä”. Edelleen hän epäili suunnitellun liikenneväylän palvelevan vain muutamia, jotta ”harvat autoilijat pääsisivät hieman nopeammin paikasta toiseen.” Kirjoittaja ilmaisi huolensa luontopaikkojen kaventumisesta seuraavaa tapaan:

[...] Kulkijan vähäiset mahdollisuudet nauttia edes hiukan luonnonrauhasta asfalttiviidakon keskellä kaventuvat taas, kun muutaman sadan metrin välein joutuu ylittämään meluavan liikenneväylän. Yli- tai alikulkusillat eivät korvaa katoavaa luontoa.⁴⁹

Vuonna 1973 yleisönosastolle kirjoittanut kritisoi päättäjiä suunnitelmista rakentaa hotelli Espoon Lahnuksenkorpeen, mikä kirjoittajan mukaan olisi Helsingin kaupungin ja valtion viranomaisten toimesta estettävä.

[...] Eikö luonnon tuhoamiselle ja ihmisten rauhallisten hetkien hävittämiselle enää mitään taholta aseteta esteitä? Helsingiläisillä ei läheisyydessään ole paljoa pakopaikkoja melulta, saasteilta ja muilta ihmisistä rikkirepiviltä ilmiöiltä. Espoon korpialueilla tähän saakka tällainen mahdollisuus on ollut eräs harvoja seikkoja mistä kaupungin viranomaisia on ollut aiheellista kiittää.⁵⁰

Vuonna 1985 eräs vastikään Helsinkiin muuttanut kaupunkilainen ihmetteli, miksi Seurasaareen yhä ajetaan autolla ja sinne suunnitellaan muutakin luonnonrauhaa tarvelevää toimintaa, kuten laulujuhlia ja rock-konsertteja. Hän kirjoitti:

[...] Kysyn, aikooko ulkoiluvirasto tehdä asian hyväksi mitään niin, että hienon ja ainutlaatuisen ulkoilualan luonnonrauha ja koskemattomuus säilyisivät ja ihmiset saisivat hakemansa hiljaisuuden kokemuksen kaiken muun lisäksi mitä Seurasaareessa on tarjolla.⁵¹

Vuonna 1999 palstalle kirjoitti pettynyt omakotitalon omistaja, joka oli muuttanut harvaan asutulle alueelle juuri luonnonrauhan vuoksi, mutta joka koki tilanteen muuttuneen radikaalisti huonommaksi lentomelun lisääntyttyä alueella. Hän kirjoitti:

Tärkein syy ja painavin syy [muuttaa alueelle asumaan] oli pääkaupunkiseudun puhtain ilma, kuului lintujen laulu ja puiden kahina tuulessa! [Mutta lentomelun lisääntyttyä kirjoittajan asuinalueella huomattavasti] Turhaa on kuvitella nukkuvansa sunnuntaiamuna pitkään, lentomelu ei tunne sunnuntairauhaa!⁵²

49 Kirjoittaja kritisoi Helsingin keskuspuistoon kaavailtua tielinjausta. HS 28.6.1971 ”Keskuspuiston avoin haava”, Matti Arponen.

50 HS 6.3.1973 ”Espoon korvet rauhaan”, nimim. Luonnon ystävä.

51 HS 10.6.1985 ”Seurasaaren rauha mennyttä”, Seppo Rossinen.

52 HS 16.9.1999 ”Lentomelu vie kotirauhan”, Matti Linnanaja.

Luonnon äänimaisema näyttäisi olevan laajemminkin jonkinlainen mittatikka, jota ainakin osa kaupunkilaisista piti arvokkaana ja johon vertaamalla he arvioivat muun muassa maaseudun äänimaiseman miellyttävyyttä. Luonnon äänimaiseman arvostus ilmenee hyvin seuraavista esimerkeistä, jotka ovat vuosilta 1968 ja 1999. Tässä vuodelta 1968 olevassa kirjoituksessa kommentoitiin muun muassa radion soittamista järvien rannoilla:

[...] Avoimista ikkunoista, pihoilta ja varsinkin rannoilta ja venehistä vetten päällä kiirii ääni kauas niitten kidutukseksi, jotka ovat paenneet kaupungin melua ja jotka kuuntelisivat mieluummin lintujen laulua ja muita luonnon ääniä eivätkä tarvitse tätä henkisen tyhjyyden täytteeksi tarkoitettua räminää, rummutusta ja joikumista.⁵³

Tämä vuonna 1999 yleisönosastolle kirjoittanut oli ärsyyntynyt moottorikelkan melusta kesämökkillään. Hän ihmetteli, että

Onko meillä tavallisilla suomalaisilla kaupunkilaisilla oikeus hiljaisuuteen, kun talvisena perjantai-iltana saavumme autolla sähköperuslämpöiselle mökille ruokkimaan pikkulintuja ja nauttimaan luonnosta? Monen mielestä suurinta ylellisyyttä maalla on hiljaisuus, joka korvan totuttua onkin täynnä luonnon omia ääniä.⁵⁴

Näistä eri vuosikymmeniltä olevista esimerkeistä käy ilmi useita kiinnostavia seikkoja koskien kirjoittajien luontosuhdetta. Ensinnäkin niissä tehtiin selvä erottelu ”luonnon” ja rakennetun ympäristön välillä, joista jälkimmäistä ei katsottu osaksi luontoa ainakaan siten, että rakennettu ympäristö voisi tarjota pakopaikan rauhaa ja hiljaisuutta etsivälle. Toiseksi niille kaikille oli tulkintani mukaan luonteenomaista ”luonnon” käyttäminen (moraalis-esteettisenä) mittapuuna, kun kirjoittajat arvioivat kaupungin äänimaiseman laatua tai meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta, tai molempia. Nähtiin tärkeänä, että kaupungissa tai sen lähetyillä ja mielellään oman asuinpaikan läheisyydessä sijaitsi luontoelämyksiä ja luonnonrauhaa tarjoavia alueita. Niiden olemassaolo ja säilyminen vastaisuudessaakin oli hyvän äänimaiseman ja toimivan meluntorjunnan yksi arviointiperuste – tärkeää oli edes jonkinlainen tasapaino melun ja hiljaisuuden välillä. Näistä jälkimmäistä näyttää edustaneen luonnon äänimaisema tai ainakin joidenkin siihen kuuluvien elementtien, kuten puiden lehtien suhinan erottuminen kaupungin taustamelusta. Mikäli näin ei ollut tai luontopaikat luonnon äänimaisemineen olivat uhattuina, nähtiin se syynä kritisoida asiasta vastuussa olevia viranomaisia. Myös haja-asutusalueilla odotettiin olevan hiljaista.

Mitä tuo luonto, jota aineistossa ”esiintyneet” kaupunkilaiset käyttivät mittapuuna arvioidessaan (keinotekoista) äänimaisemaa, sitten tarkoitti? Kuten esimerkeistä kävi ilmi, useimmiten kyseessä oli puisto tai erämainen alue, toisinaan myös oma piha. Oleellista näyttää olleen, että siihen sisältyi ei-rakennettuja ja ei-kulttuurisia, ei-inhimillisiä elementtejä, kuten puita, luonnon ääniä ja inhimillisten äänten poissaoloa. Tässä kohtaa herää kysymys, että eikö esimerkeissä ilmaistu näkemys ja

53 HS 7.6.1968 ”Yleisradio ja meteli luonnossa”, nimim. Silentium.

54 HS 18.2.1999 ”Kelkan äänisaaste torjuttava”, Kimmo af Ursin.

odotus ”luonnosta” puineen ja linnunlauluineen ole idealisoitua luontoa. Eivätkö esimerkiksi juuri puistot ole hyvinkin inhimillisin käsin muokattua ympäristöä: ne ovat siistejä, turvallisia, suunniteltu viehättämään silmää, rikkaruohot on kitketty ja äänimaisemakin saattaa olla muokattu esimerkiksi suihkulähteen tuottaman ”akustisen parfyymin”⁵⁵ keinoin.

Se, että tämä luonnon äänimaisema, puistojen tarjoama ”luonto” on sekin enemmän tai vähemmän inhimillisin toimin muokattu ja ehkä siten edustaa idealisoitua ”luontoa”, sopii tietysti hyvin ajatukseeni siirtymisestäämme kohti keinotekoisia äänimaisemia. Tällöin voidaan ajatella puistojenkin olevan tarkoituksella ”jätetty” rakennetun kaupungin oheen – niiden suunnittelu ja hoito on Helsingissä ollut jo varsin pitkään järjestelmällistä.⁵⁶ Manuel Castellsia mukaillen voidaan ajatella, että rekonstruoimme (kaupunki)luontoa vastaamaan kulttuurisesti määriteltyä ideaalia luonnosta.⁵⁷ Vaikka näin olisikin, tämä ei silti mielestäni tarkoita sitä, että luonto, jota puistojen tarjoamista äänimaisemista haettiin ja joiden olemassaoloa kaupunkilaiset käyttivät mittapuuna arvioidessaan äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta, ei samalla sisältäisi vihjeitä luonnon asettamista reunaehdoista hyvinvoinnillemme – niin idealisoitua luontoa kuin se olisikin. Vaikka ”luontoa” tai ”luonnollista” äänimaisemaa ei kulttuurin ulkopuolella olisikaan selvähahmoisena olemassa, voi luonnon äänten kaipuuseen silti sisältyä vihjeitä siitä, että kulttuurimme asettamat vaatimukset meluun sopeutumisesta voivat olla liian ahtaasti määriteltyjä kaupunkilaisten hyvinvointia ajatellen. Tämän näkemykseni perustan paitsi luontopaikkojen ja luonnon äänimaiseman kaipuun toistuvaan ilmaisuun historiallisessa aineistossa, melun aiheuttamia terveysvaikutuksia koskeviin luonnon- ja lääketieteellisiin tutkimuksiin sekä ympäristöpsykologisiin tutkimuksiin, joissa on tutkittu luonnonympäristön merkitystä hyvinvoinnillemme.

Ympäristöpsykologisen tulkinnan mukaan nämä tutkimustulokset luontopaikkojen merkityksestä elvyttävänä ympäristöinä on palautettavissa ihmisen lajikehitykseen: ihmisen evoluution aikana me olemme sopeutuneet niin kutsuttuun luonnontilaiseen ja melko muokkaamattomaan ympäristöön, jonka on tehnyt turvalliseksi sopivien piilopaikkojen sijainti (polveileva ympäristö vs. avoin tila), selustan turvaaminen, uhkatekijän, kuten jyrkän teiden, vyörymän ja ukonilman puuttuminen⁵⁸ ja myös äänimaisema, jossa pystymme selvästi erottamaan äänten suunnan, merkityksen ja tunnistamaan ne. Meluisa ja paljon informaatiota sisältävä äänimaisema voidaan laskea uhkatekijän sisältäväksi ympäristöksi eivätkä meluisat paikat näin ollen voi toimia elvyttävänä ympäristöinä.⁵⁹ Ympäristöpsykologiassa korostetaan luonnon merkitystä elpymiselle lajikehityksen näkökulmasta. Katsotaan, että ihmiselle on ollut ilmeisesti edullista vaistomaisesti kiinnittää huomiota luonnonympäristöihin ja elpyä niissä. Kaupunkiympäristöä kohtaan tällais-

55 ”Acoustic perfume” on R. Murray Schaferin kehittämä käsite, jolla hän tarkoittaa sitä, kuinka häiritsevät äänet, jos ne eivät ole liian kovia, voidaan peittää esimerkiksi ilmastointilaitteen hurinalla. Schafer 1994 (1977), 98.

56 Häyrynen 1994.

57 Castells 1996, 477.

58 Aura – Horelli – Korpela 1997, 103–104, jossa viitataan Ulrich 1983.

59 Ks. esim. Wallenius 2001; Korpela 2001.

ta ”biologisesti virittynyttä reagoitivalmiutta” ei ole ehtinyt kehittyä.⁶⁰ Tietenkin myös kulttuuriset seikat vaikuttavat paljonkin ympäristön miellyttävyyteen, millaisesta ympäristöstä olemme oppineet nauttimaan. Ihmisen lajinkehityksen kautta muovautuneet ominaisuudet, johon kuuluu ihmisen biologian lisäksi psyykkinen säätelykykymme, kuitenkin näyttäisi asettavan tietyt reunaehdot sille, millainen ympäristö ja luonto koetaan hyvänä, terveellisenä ja viihtyisänä. Filosofinen ajatus siitä, että moottoritiien betoniramppi meluisine äänimaisemineen on yhtä lailla luontoa kuin tunturipuron solina, ei ainakaan tämän tutkimuksen aineiston mukaan saa kaupunkilaisia pitämään siitä yhtään sen enempää. He eivät myöskään haakeutuneet sellaisiin paikkoihin rentoutumaan. Ihmisen lajinkehityksellisiin reunaehdoin palautettavat erottelut hyvän ja vähemmän hyvän ympäristön välillä ovat siis ainakin ympäristöpsykologian mukaan mahdollisia.

KOTI HENKIREIKÄTILANA

Toinen oman tutkimukseni kannalta kiinnostava ympäristöpsykologinen käsite on henkireikätila (*breathing space*). Henkireikätilalla voidaan tarkoittaa esimerkiksi kodin tiettyä huonetta tai paikkaa, jossa ihminen voi keskellä arkea kokea tunteen arkielämän ”ylittämisestä tai laajentumisesta”. Henkireikätilan esiintymisellä on yhteys minuuden tuottamisen onnistumiseen. Sen psykologinen merkittävyys liittyy siihen, että keskellä arkea voi vaikka omassa kodissaan löytää sellaisen todellisuuden tilan, joka mahdollista luovien voimien syntymisen ja purkautumisen.⁶¹ Liisa Horelli-Kukkonen liittää henkireikätilan esiintymisen D. W. Winnicottin ajatuksen tiettyjen olosuhteiden välttämättömyydestä itsensä etsimisen onnistumiselle. Näihin olosuhteisiin kuuluvat psykologisen turvallisuuden ja vapauden toteutuminen. Tätä Winnicott kutsuu potentiaaliseksi tilaksi, joka on välttämätön luovuudelle. Luovuus onnistuu vain kun minän rajoja ei tarvitse pakonomaisesti varjella. Oleellista luovuudelle on leikki: Winnicottin mukaan vain leikkiessään yksilö, niin lapsi kuin aikuinenkin, on kykeneväinen olemaan luova ja käyttämään persoonallisuuttaan kokonaan. Ja ollessamme luovia löydämme itsemme.⁶² Henkireikätilalla on yhteys myös niin kutsuttuun *flow*-kokemukseen, jolla tarkoitetaan tilannetta, jossa voi kokea ykseyden tunteen tai ”leijailla”. *Flow*:ssa koetaan jotain arkielämän ylittävää, kokonaisvaltaista elämässä mukana oloa ja tunnetaan, että ”kaikki sujuu”.⁶³ Henkireikätilan synnyttävät kokemukset ovat samantyyppisiä kuin elvyttävissä luonnonympäristöissä saadut kokemukset.⁶⁴ Horelli-Kukkosen mukaan henkireikätilana toimiva asunnon osa tarjoaa minää rahoittavaa, jopa arjen ylittävää toimintasisältöä. Joillekin henkireikätilana voi toimia se, kun koko perhe kokoontuu urkuharmonin äärelle laulamaan ja soittamaan. Toisille henkireikätilana toimii sauna, oma piha, autotalli, makuuhuone tai koko koti ja puutarha. Oleellista on, et-

60 Aura – Horelli – Korpela 1997, 100–101.

61 Horelli-Kukkonen 1993, 176–177.

62 Winnicott 2001 (1971); Horelli-Kukkonen 1993, 148–149, 151.

63 Csikszentmihalyi 2005; Horelli-Kukkonen 1993, 177.

64 Horelli-Kukkonen 1993, 177.

tä tällaiset tilat vapauttavat yksilön työstä, rentouttavat ja tuovat voimaa. Niissä lakataan vartioimasta minuuden rajoja, jolloin lepääminen, työstä palautuminen ja luovuus onnistuvat.⁶⁵

Jotta ihminen olisi sovussa ympäristönsä kanssa, myös oman kodin tulisi tarjota ihmiselle tällainen henkireikätila. Melu on kuitenkin tekijä, joka tulkintani mukaan näyttäisi haittaavan vakavasti asunnon muodostumista henkireikätilaksi.⁶⁶ Meluissa kodissa lepo ja työstä palautuminen ja luovuus eivät onnistu, sillä melu koetaan uhaksi, joka aiheuttaa stressiä. Tällöin julkinen tunkeutuu melun muodossa yksityiseen eikä yksilö voi lakata vartioimasta minuutensa rajoja. Jatkuva virittyneisyys ulkomaailman vaatimuksiin pitää elimistöä hälytystilassa stressihormonien voimalla. Kodin merkitys psyykkisen itsesätelyn välineenä laskee. Tätä valaisee tutkimusaineistossani varsin tyypillinen esimerkki, yleisönosastokirjoitus vuodelta 1968 otsikolla ”Asuminen ja mielenterveys”. Kirjoituksessa päiviteltiin suomalaisen asuntopolitiikan huonoa tasoa suhteessa asuntojen kalleuteen. Kirjoittaja ihmetteli erityisesti sitä, miksi asuntojen äänieristys oli niin huono, sillä nyt

[...] sen [asuntorakentamisen huonouden] joutuu jokainen kuuntelemaan tahtoi tai ei, naapurin seinän takaa. Kuulee perheriidat, lasten melun, wc:n äänet ja veden kohinat – käytävän äänistä puhumattakaan.[...] Kuka huolehtii siitä, että seinät ja välipohjat rakennetaan ääntä eristäviksi että ovien ja wc:n äänet eivät häiritse asukkaiden yörauhaa. Miksi rakennustarkastus ei toimi riittävän tehokkaasti, jotta gynderit eivät pääsisi fuksaamaan ja laiminlyömään velvoitteitaan. Ellei parannusta tule kaikkeen asuntopolitiikkaan – kuka vastaa sen aiheuttamista seurauksista? Kun ihminen kiusaantuu, ponnistellaan lainojen, korkojen ja kuoletusten kanssa, kun naapurisopu on rikkoutunut – näistä voi olla seurauksena mielenterveydellisiä häiriöitä. [...] Mielisairaudet eivät tietenkään johdu yksinomaan huonosta asuntopolitiikasta, mutta lisähäiriönä ne huomattavasti vähentävät mielentilaa. Vain harvat ihmiset ovat todella niin uteliaita, että he nautinnokseen kuuntelevat naapureiden sanailua.⁶⁷

Vastaavia esimerkkejä eri vuosikymmeniltä olen siteerannut edellä jo useaan otteeseen. Niitä on löydettävissä tämän tutkimuksen luvuista, joissa olen käsitellyt kadulta tulevaa melua ja naapureiden aiheuttamaa meluhaittaa. Tyypillistä näille yleisönosastokirjoituksille oli, että niissä ilmaistiin vaatimus siitä, että edes omassa kodissa neljän seinän sisäpuolella olisi mahdollisuus paeta melua – oli sen aiheuttajina naapurit, liikenne tai jokin muu. Toistuvasti näissä kirjoituksissa ilmaistiin huoli työssä jaksamisesta, opiskelun ja rentoutumisen ja nukkumisen häiriintymisestä tai jopa estymisestä sekä melun negatiivista seurauksista omalle hyvinvoinnille ja mielenterveydelle. Näitä kaupunkilaisten omia tuntemuksia voi tulkita siis myös niin, että melu haittasi asunnon tai joidenkin sen osien muodostumista henkireikätilaksi. Melusta kärsineet eivät voineet lakata vartioimasta minuutensa rajoja edes kotonaan. Mikäli koti koettiin meluisaksi, oli se syy kritisoida viranomaisia tehottomasta tai huonosti toteutetusta ja valvotusta meluntorjunnasta.

65 Horelli-Kukkonen 1993 177; Aura – Horelli – Korpela 1997, 65.

66 Vrt. Kalevi Korpelan mukaan meluisat paikat nimettiin usein epämiellyttäviksi paikoiksi eikä niitä käytetty elvyttävänä paikkoina tai nimetty mielipaikoiksi. Korpela 2001, 140.

67 HS 20.3.1968 ”Asuminen ja mielenterveys”, nimim. Silmä & korva.

ASUINYMPÄRISTÖN MELUISUUS JA KONTROLLIN TARVE

Meillä on taipumus territoriaaliseen käyttäytymiseen. Muiden eläinten kuin ihmisten käyttäytymisestä puhuttaessa reviiri määritellään puolustusalueeksi, jolla eläin ei siedä muita saman lajin yksilöitä paitsi lisääntymiskumppaneita.⁶⁸ Ihmisen kohdalla reviirillä tarkoitetaan aluetta, jonka yksilö tavalla tai toisella personalisoi tai merkitsee ja jota hän puolustaa ulkopuolisia tunkeilijoita vastaan. Reviiri on näkyvin rajoin merkitty, sijainniltaan melko paikallaan pysyvä ja muuttumaton ja usein kotiin sidoksissa oleva alue.⁶⁹ Reviiri eroaa henkilökohtaisesta tilasta siinä, että henkilökohtainen tila ”seuraa henkilön mukana” ja on rajoiltaan näkymätön, kun taas reviiri merkitään erilaisin merkein, symbolein ja fyysisin rakentein, jotka kertovat myös haltijan poissa ollessa tilan kuulumisesta omistajalleen. Tilan haltuunotolla ihminen pyrkii sosiaalisen kanssakäymisen säätelyyn, yksityisen tilan saavuttamiseen ja identiteetin lujittamiseen.⁷⁰

Territorioilla on suuri merkitys siinä, että ne auttavat meitä ennakoimaan kuinka missäkin tilassa tulee käyttäytyä. Kodissa, joka lasketaan primaarisesti territorioksi, talon emäntä ja vieras ”tietävät” oman roolinsa. Territoriaalisuus auttaa meitä ennakoimaan myös tulevaisuutta: tulemme vastaisuudessakin nukkumaan omassa kodissamme. Lisäksi reviirikäyttäytyminen auttaa meitä kontrolloimaan tai rajoittamaan ulkomaailmasta tulevia impulsseja ja ärsykeitä esimerkiksi yksityisaluekyltein.⁷¹ Irwin Altmanin mukaan territorioita käytetään myös pyrkiesämme yhdenmukaistamaan toivottavan ja saavutetun yksityisyyden välistä suhdetta.⁷²

Kerrostalojen heikko äänieristys saatetaan kokea yksityisyyttä loukkaavana.⁷³ Naapurista tai ulkoa kuuluvat äänet koetaan ulkopuolisen luvattomana tunkeutumisena (primaari)reviirille. Ympäristöpsykologisissa tutkimuksissa reviirin loukkaamisen on todettu synnyttävän ihmisissä aggressiota, joka voi olla voimakastakin etenkin silloin, kun loukkaus kohdistuu primaariterritorioon eli kotiin. Tämän vuoksi olemme kehittäneet erilaisia keinoja ennaltaehkäistä toisten reviirin loukkaamista. Näihin keinoihin kuuluvat muun muassa tonttien aitaaminen, nimikyltit mutta myös pyrkimyksemme välttää toisten reviiriin, etenkin primaarireviiriin kohdistuneita loukkauksia.⁷⁴

Myös melua ja ääntä käsittelevissä yleisönosastokirjoituksissa ilmaistua suuttumusta ja aggressiota, jonka synnytti melun tunkeutuminen kaupunkilaisten koteihin, voidaan tulkita reviirikäyttäytymisen kautta. Koteihin ja piholle tunkeutuva melu koettiin reviiriloukkauksena ja se synnytti asukkaissa myös aggressiivisia tunteita. Seuraavat kaksi yleisönosastokirjoitusta ovat vuodelta 1972 ja niissä käsiteltiin mattojen tamppauksen aiheuttamaa häiriötä talon asukkailla. Ensimmäisessä

68 Aura – Horelli – Korpela 1997, 140.

69 Sommer 1969; Bell et al 1996, 303; Aura – Horelli – Korpela 1997, 140–141; Hall 1990 (1966).

70 Bell et al 1996, 303–304; Aura – Horelli – Korpela 1997, 135–141; Brower 1980.

71 Bell et al 1996, 307.

72 Bell et al 1996, 307, joka viittaa Altman 1975.

73 Aura – Horelli – Korpela 1997, 143.

74 Esim. Bell et al 1996, 312–316; Brower 1980, 179–192.

kirjoituksessa nimimerkki Tuskaantunut kotirouva kommentoi tilannetta seuraavin sanakääntein:

Se ystävällinen henkilö, joka seuraavissa vaaleissa ottaa ohjemaansa kieltää lailla mattojen paukutuskuksen tiheään asutuissa kaupunkiyhteisöissä ja lailla määrätä jokaisen taloyhtiön hankkimaan pölynimurin mattotelineitten tilalle, tulee taatusti saamaan ääniä, kuuluipa mihin puolueeseen hyvänsä. Kuinka voidaan nykyään, kun kaikenlaisesta saasteesta niin paljon puhutaan, enää sietää moista melusaastetta? Kuinka voidaan sallia pölyvaivojen jatkuvasti terrorisoida ympäristöään mitä kauheimmalla metelillä niin mitättömän syyn kuin pölyisen tekstiilikappaleen takia, joka tulisi sata kertaa pölyttömämmäksi ja raikkaammaksi imuroinnilla ja tuuletuksella. [...] Luulen, ettei tähän ongelmaan tule ikinä ratkaisua, sillä ne, jotka yhteiskunnassa asioista määräävät, eivät koskaan ole aamuisin kuuntelemassa paukuttajien ”yhteiskonserttia”.⁷⁵

Tähän kirjoitukseen vastasi pian nimimerkki R. F., joka kehotti ”Tuskaantunutta kotirouvaa” muuttamaan kadun puolelle. Hänen mukaansa kadun ja ravintoloiden sekä lumiaurojen meteliin verrattuna piha tuntuu kovin hiljaiselta paikalta. Tälle kirjoittajalle vastasi pian seuraava matontamppauksen tuottamaan meluun kyllästynyt, joka sanaili asiasta tähän tapaan:

Nimimerkille R. F.: käsittääkseni ei meluongelman yhtä osaa, pihan melua, tee merkitykselliseksi ja haitattomaksi se, että eräs toinen osa eli kadun melu on vielä pahempaa – päinvastoin, molempien haitat pitäisi pyrkiä minimoimaan. Kaikuvien kaupunkipihojen sietämättömä matontampautusta ei voida, kuten nimimerkki Tuskaantunut kotirouva selitti, puolestalla siivousnäkökohdilla, mutta terapeuttista merkitystä sillä varmasti on vanhapiikojen ja ikääntyneitten kotirouvien sallittuna aggressioiden purkutienä. Kuitenkin herttaisen aamu-unen kello 7 katkaiseva infernaalinen mattokonsertti myös aiheuttaa aggressioita, kenties enemmän kuin purkaa. Kivitaloyhtiöiden jäsenten mielenterveyden kannalta olisikin varmaan edullisinta rajoittaa ko. talonyhtiöiden järjestyssäännöillä pienimpään riittävään määrään ajat, jolloin matontamppaus, imurointi jne. erittäin meluisa toiminta on sallittua ja sijoittaa nämä ajat mahdollisimman harmittomaan kohtaan eli keskipäivään.⁷⁶

Tämän tutkimuksen teeman kannalta on kiinnostavaa, että akustisen reviirin, edes primaarireviirin eli kodin äänimaiseman suojelemiseksi ei taideta juuri käyttää ”Älä melua” tai ”Hiljaa!” -kylttejä. Kirjastoissa kyllä ”Hiljaisuus” -kylttejä näkee, mutta ne katsotaan julkisiksi territorioiksi.⁷⁷ Primaariterritorion akustisen yksityisyyden varjelemisena tosin voi pitää esimerkeissäänkin mainittuja kerrostalojen järjestyssääntöjä, joissa on selvät säännöt niin sanotuista hiljaisista ajoista, jolloin asukkaiden tulisi välttää melua aiheuttavaa toimintaa. Seuraavassa esimerkki pohjoishaagalaisen (Helsingin kaupunginosa) kerrostalon järjestyssäännöistä vuodelta 2002. Niissä todettiin, että

75 HS 17.1.1972 ”Alas mattoterrori!”, nimim. Tuskaantunut kotirouva.

76 HS 23.1.1972 ”Mattosota jatkuu”, nimim. P. P. & J. K.

77 Kirjastoista tähän liittyen Aura – Horelli – Korpela 1997, 142–143.

Huoneistossa ja kiinteistön alueella on taattava asumisrauha muille asukkaille. Erityisesti klo 23.00.–07.00. on vältettävä muita häiritsevää toimintaa. Ilmeisesti häiritsevä toiminta on kielletty vuorokaudenajasta huolimatta.⁷⁸

Samassa järjestyssäännössä todettiin edelleen, että ”eläimen haltijan on huolehdittava siitä, ettei eläin äänтеле misellään häiritse ympäristöä eikä talon asukkaita.” Autojen tyhjäkäyntiä koskien kehoitettiin noudattamaan siitä säädettyjä rajoituksia.⁷⁹ Nopea vilkaisu muihin internetissä julkaistuihin asuinkiinteistöjä koskeviin järjestyssääntöihin osoitti niiden olevan paljolti toistensa kaltaisia mitä tuli ääntä ja melua tuottaviin toimintoihin ja niiden säätelyyn. Näyttää siltä, että kerrostalojen järjestyssääntöjen kautta on mahdollista hahmottaa kaupunkiasumista koskevien normien raamit koskien meluamista: öisin on pitänyt olla hissukseen eikä jatkuva kovaääninen poraaminen ole tullut oikein kysymykseen päivisinkään. Koiran jatkuva haukunta on myös ollut epätoivottavaa. Yleisönosastokirjoitusten perusteella näyttää sitä, että järjestyssääntöjen keskeinen sisältö on pysynyt tähän päivään asti pääosin samanlaisena.

Kerrostalojen järjestyssääntöihin kirjatut melun tuottamista säätelevät normit eivät näyttäisi pätevän muihin kuin yöaikoina tapahtuvaan melua tuottavaan toimintaan – ehkä matontamppausaikoja lukuun ottamatta, joita joissakin kerrostaloissa näkee yhä käytettävän. Niiden pikkutarkkaa noudattamista vaativat eivät tosin näytä saaneen kulttuurissamme paljoa ymmärrystä osakseen, joten tätä kautta tapahtuva auditiivisen reviiirin suoje lu ei ole kulttuurisesti järin hyväksyttyä. Antropologi Edward Hall onkin todennut, että länsimainen kulttuuri väheksyy territoriaalisuutta.⁸⁰ Muita keinoja asukkaiden akustisen reviiirin suojelemiseksi ovat esimerkiksi asuntojen äänieristäminen, jota ryhdyttiin säätelämään valtakunnallisella tasolla 1960-luvun lopulta lähtien – joskin varsin vaihtelevin tuloksin, kuten tämän tutkimuksen neljännessä luvussa tuli ilmi.

PANIIKKINAPPULAT KÄYTTÖÖN!

Vaikka primaarisen territorion loukkaaminen ei yleensä johda aggressiiviseen ja väkivaltaiseen käytökseen, meillä näyttää kuitenkin olevan ilmeinen tarve oman tilan ja elämäntilanteen hallintaan. Tunne asioiden hallinasta edesauttaa sopusointua itsemme ja ympäristön välillä ja saa meidät voimaan hyvin. Sosiaalipsykologi Roy F. Baumeister katsoo pyrkimyksemme sosiaaliseen (toisten ihmisten), biologiseen (ruoka) ja fyysiseen (esimerkiksi territoriot) kontrolliin kuuluvan ihmisenä olemisen peruspiirteisiin. Näin riippumatta siitä, nähdäänkö tämä piirre vaistonvaraisena vai opittuna, joskin Baumeister kallistuu ensimmäisen kannalle. Hän katsoo pyrkimyksen kontrolliin edistävän siinä määrin tehokkaasti selviytymistämme ja lisääntymistämme, että uskoo sen olevan myötäsyntyistä.⁸¹ Joidenkin tutkimus-

78 www.pohjoishaagankiinteistöt.fi/asumisopas.asp. (luettu 13.6.2006).

79 www.pohjoishaagankiinteistöt.fi/asumisopas.asp. (luettu 13.6.2006).

80 Hall 1973, 164.

81 Baumeister 2005, 94–95, 102.

ten mukaan esimerkiksi ihmisen territoriaalisuus nähdään olevan vaistonvaraisen ja opitun käyttäytymisen sekoitus siten, että käyttäytyminen sinänsä on vaistonvaraista, mutta opimme reviirikäyttäytymisen muodot ja intensiteetin.⁸²

Niin tai näin, tarve tilanteen hallintaan näyttää olevan tärkeää, ja lisääntyneen tilanteen- ja elämänhallinnan on todettu edistävän terveyttä ja pidentävän elinikää.⁸³ Baumeister viittaa kiinnostavaan esimerkkiin kontrollin merkityksestä koskien sitä, kuinka hyvin kestäimme epämieluisia asioita ja selviämme ongelmatilanteista. Esimerkki koskee tässä tapauksessa melun aiheuttamaa stressiä. Koetilanteessa henkilöt laitettiin suorittamaan tehtäviä ja samalla heidät altistettiin stressaaville meluimpulsseille. Koehenkilöt oli jaettu kahteen ryhmään. Toiselle puolelle koeryhmäläisistä kerrottiin, että heillä oli mahdollisuus nappulaa painamalla kytkeä melulähde pois päältä. Kokeen suorittaja kehotti heitä kuitenkin painamaan nappia vain, jos tilanne alkoi tuntua heistä täysin sietämättömältä. Lopulta yksikään koehenkilöistä ei painanut nappia. Kokeen tuloksissa oli kiinnostavaa se, että ne, joilla oli mahdollisuus painaa ”paniikinappulaa”, kärsivät vähemmän negatiivisia stressin aiheuttamia jälkivaikutuksia – kuten vähäisestä turhautumisen kestosta ja heikentyneestä keskittymiskyvystä – verrattuna niihin koehenkilöihin, jotka altistuivat samalle määrälle melua, mutta joilla ei ollut mahdollisuutta käyttää paniikinappulaa. Toisin sanoen ajatus tilanteen hallinnasta vähentää stressiä ja auttaa meitä kestämaan epämieluisia asioita, kuten melua.⁸⁴

Sama asia on havaittu myös melua koskeneissa ympäristöpsykologisissa tutkimuksissa. Marjut Walleniuksen mukaan eläminen tilanteessa ja ympäristössä, joka ei vastaa henkilön käsitystä hyvästä, korreloi kasvaneen meluherkkyyden ja neurootististen piirteiden kanssa. Toisin sanoen elämäntilanteeseen liittyvien hallintakeinojen puuttuminen, esimerkiksi mahdollisuus muuttaa pois meluisasta asunnosta, osaltaan johtaa tyytymättömyyteen ja kasvaneeseen herkkyyteen melulle.⁸⁵

Näiden tutkimusten valossa olisikin suotavaa, että kaikilla niillä kaupunkilaisilla, jotka altistuvat melulle ja kärsivät siitä etenkin kotonaan, olisi käytössään paniikinappula, jolla melun saisi painettua pois päältä. Mutta kuten tiedämme, tällaista nappulaa ei ole. Kontrollin puuttumisella on suuri vaikutus siihen, kuinka haitalliseksi melu koetaan. Ehkä tämä on yksi syy, miksi melusta kärsivät toistuvasti vetosivat yleisönosastokirjoituksissakin talon ja kaupungin järjestyssääntöihin, melua koskeviin ohjearvoihin tai lainsäädäntöön vaatiessaan meluhaitan poistoa. Jos näitä sääntöjä noudatettaisiin, se toisi melusta kärsivälle varmuuden esimerkiksi siitä, että kello 22 taloon saadaan yörauha, läheisen rakennustyömaan räjäytykset loppuvat kello 22 mennessä tai autojen tyhjäkäyttöä koskevan kahden minuutin sääntö saisi kuorma-autoaan makuuhuoneen ikkunan alla toistuvasti tyhjäkäyttävän ajajan sammuttamaan ajokkinsa minuuttimäärän täytyttyä. Se, kuinka tärkeäksi melusta kärsivä saattaa kokea sääntöjen noudattamisen, käy ilmi seuraavasta yleisönosastolta poimitusta kirjoituksesta. Kirjoitus on vuodelta 1971 ja siinä käsiteltiin soit-

82 Bell et al 1996, 305–306, joka viittaa useisiin eri tutkimuksiin.

83 Baumeister 2005, 101.

84 Baumeister 2005, 101; Glass et al 1969; Glass – Singer 1972, 61–107.

85 Wallenius 2001, 118–119; mahdollisuudesta kontrolloida tai ennakoida melua ja näiden muuttujien vaikutuksesta sosiaaliseen käyttäytymiseen melualtistuksen yhteydessä ks. myös Bell et al 1996, 177–178.

toharrastusten aiheuttamaa meluhaittaa (vrt. myös edellä olevat matontamppaus-esimerkit):

[...] Tuntuu kohtuuttomalta, että samassa suuressa ja kaikuvassa pihapiirissä asuvien olisi kesäkuumalla yötä päivää pidettävä ikkunansa suljettuina. Pääsisimme kaikki helpommalla, jos soittaja sulkisi omat ikkunansa vain soittoharjoittelun ajaksi; kaiku ei silloin häiritسی muita niin pahasti. [...] Yötyöläiset voisivat ehdottaa rakkaille naapureilleen, että olisi suotavaa esim. aamupäivällä olla paukuttamatta tahtia lattiaan poppia kuunnellessaan. [...] Useimmissa taloissa edellytetään asukkaiden hiljenevän klo 22, monissa taloissa kylpeminen on onneksi sallittu klo 23:een saakka. Luulisi silti olevan kaikille musiikkia rakastaville selvää, että omatekoinen musiikki loppuu viimeistään iltakymmeneltä, samoin läpi vanhahkon talon kaikuva nauhoitetun musiikin jyminä, olipa musiikki mitä laatua tahansa. Yömusiikista pitävien ja/tai myöhään koneella kirjoittavien – meitä on monta – on tietysti huolehdittava oman melulähteensä äänieristyksestä, joka kyllä pystytään hyvällä tahdolla ja superlonilla ym. järjestämään ainakin muihin suuntiin kuin yläkertaan päin.⁸⁶

Tieto edes näennäisestä kontrollista tekee melusta helpommin kestettävän. Tässä kohdassa tosin on kysyttävä, mihin tällainen sääntöjen pikkutarkka noudattaminen johtaisi. Merkitsisikö se siirtymistä ylhäältä ohjattuun kontrolliyhteiskuntaan, jossa yksilölliset elämäntyyli ja vapaus olisivat uhattuina? Tilanne olisi varmaankin ratkaistava kuten yhteiset ongelmat yleensäkin: joustamalla ja tekemällä kompromisseja kumpaankin suuntaan. Sekä melua aiheuttavat että hiljaisuutta ja omaa rauhaa vaalivat neuvottelisivat molempien tarpeet huomioivasta ratkaisusta. Nykyisessä melun dominoimassa äänimaisemassa meluajat ovat olleet jo pidemmän aikaan aikamoisessa etulyöntiasemassa: melu kun leviää vääjäämättä aiheuttajansa ympärille toisin kuin hiljaisuudesta nauttijan vaalima hiljaisuus. Ja melun vaimentaminen teknologisin keinoin on kallista.

Puhuttaessa tarpeestamme lähiympäristömme hallintaan on syytä myös sivuta niin kutsuttua *nimby-ilmioitä*. *Nimbyiksi* kutsutaan asukkaita, jotka vastustavat omaan naapurustoonsa suunniteltuja hankkeita. He ovat keskimäärin korkeasti koulutettuja keskiluokkaisia ihmisiä, joille vastustettavia asioita ovat uudet talot, musiikkifestivaalit, moottoritiet ja nuorisokodit.⁸⁷ Näiden ”uusitsekkäiksikin”⁸⁸ nimettyjen käyttäytymiseen yhdistetään usein se, että he kyllä ymmärtävät uusiin hankkeiden yleishyödyllisyyden, mutta heidän mielestään kaikki tulisi rakentaa jonnekin muualle. Nimby-nimikkeellä onkin negatiivinen kaiku, johon liitetään itsekkäiden hyvin toimeentulevien ihmisten muutosvastarinta kaikkea uutta kohtaan. Nimityksen ovat keksineet yhteiskuntasuunnittelijat, joille aktiiviset asukkaat ja asukasyhdistykset näyttävät helposti suunnittelutyötä vaikeuttavina ja viivytävänä riippakivinä.⁸⁹

86 HS 4.7.1971 ”Kurnuttavalle torvelle”, nimim. Ääni yöstä.

87 Fielder 1992, 109–112.

88 Nimby-ilmion liittämistä uusitsekkyteen ks. HS 30.6.2002 ”Ei meidän nurkille”, Ritva Liisa Snellman.

89 Ks. esim. HS 11.3.1999 ”Miksi meidän pihalle?”, Leena Lavonius.

Territoriaalisuuden näkökulmasta katsottuna pyrkimys lähiympäristön pitämiseen muuttumattomana on oman reviirin ja yksityisyyden vaalimista, jota esimerkiksi melua tuottavat uudet hankkeet, kuten uudet tielinjaukset, loukkaavat. Tämä enemmän tai vähemmän vaistonvarainen käytös voitaisiin ehkä myös kääntää positiiviseksi voimavaraksi paremman elinympäristön luomiseksi. John Fielder esittää, että esimerkiksi teknologiaan liittyvissä päätöksissä huomiota ei tulisi kiinnittää siihen, mihin jokin laitos tai ydinjätteiden loppusijoituspaikka tulisi rakentaa. Fielder muuttaisikin NIMBY:t NIABY:iksi eli *Not-in-my-backyard* -termi muuttuisikin *Not-in-anybody's backyard*:iksi. Kiista sijoituspaikasta muuttuisi keskusteluksi koko hankkeen mielekkyydestä: väittelyn kohteena olisikin esimerkiksi jätettä tuottavan laitoksen tarkoituksenmukaisuus, toimintakeinot ja arvot, joille toiminta perustuu. Tällöin pohdinnan kohteena olisivat sellaiset kysymykset, kuten voitaisiinko asia hoitaa jotenkin muuten kuten kierrättämällä tai muuttamalla toimintatapoja entistä ympäristöystävällisemmiksi.⁹⁰

Fielderin käyttämät esimerkit liittyvät myrkyllisten jätteiden loppusijoituspaikkoihin. Helsingin kohdalla kiistat sijoituspaikoista koskevat hieman toisenlaisia hankkeita: alkoholistien yömajan vastustaminen on eri asia kuin ydinjätteen loppusijoituspaikan. Yömaja on kuitenkin filantrooppinen hanke. Mutta Helsingissä on ollut käynnissä myös muunlaisia hankkeita, johon NIMBY-NIABY -tyylinen ajatuskeikaus saattaisi soveltua. Esimerkiksi uuden kehätien tai helikopterikentän sijaintipaikkaa koskevan kiistan⁹¹ yhteydessä huomio kohdistuisikin ympäristöä ja elämää uhkaaviin toimintamalleihin, kuten fossiilisia polttoaineita ja ympäristöhaittoja tuottavaan auto- ja lentoliikenteeseen. Kysymys kuuluisi: voitaisiinko yksityisautoilun sijaan kehittää julkista liikennettä? Voitaisiinko helikoptereiden sijaan käyttää jotain ympäristöystävällisempää kulkuneuvoa? Tällöin asetettaisiin kyseenalaiseksi yhteiskuntamme perustavaa laatua olevat toimintamallit ja haettaisiin vaihtoehtoisia ratkaisuja sen sijaan, että keskityttäisiin sijoituspaikkaa koskevaan pallotteluun. Kysytäänkin: millaiset päätökset palvelevat koko ihmiskuntaa? Tämä ajatuskeikaus ei ole täysin mahdoton, sillä näinhän kävi 1960- ja 1970-lukujen taitteessa ympäristökysymysten ja myös melukysymyksen politisoiduttua.

LUONNON EI SAA ANTAA PAKOTTA MUTTA LUOTOA VOI PAKOTTA

Luontopaikat elvyttävinä ympäristöinä, henkireikätilat ja territoriaalisuus liittyvät kaikki yksityisen ja julkisen väliseen säätelyyn. Näiden käsitteiden valossa näyttääkin siltä, että hyvinvointiamme edistää mahdollisuus niiden väliseen säätelyyn. Olen tulkinnut myös tasapainon melun ja hiljaisuuden välillä olevan osa tätä julkisen ja yksityisyyden välistä säätelyä: jotta jaksaisimme olla mukana maailmassa, meillä tulisi olla myös mahdollisuus vetäytyä melusta hiljaisuuteen. Hiljaisuutta, oli se sitten luonnon hiljaisuutta tai kodin rauhaa, käytämme mielen ja ruumiin

⁹⁰ Fielder 1992, 116–117.

⁹¹ Esim. HS 13.4.2000 ”Etelä-Helsingin asukasyhdistykset valittivat helikopterimelusta”, Paavo Tukkimäki.

tasapainottamiseen, oman keskiön löytämiseen. Kuten Juha Siltala kirjoittaa: ”Sitä [hiljaisuutta] tarvitaan, jotta voisi itse valita, miten suhtautuu asioihin. Jos joutuu reagoimaan refleksinomaisella reaktioilla päällekaatuviin pakkoihin, ei voi puhua valinnanvapaudesta.”⁹² Väitän, että mahdollisuus tähän valinnanvapauteen on yksi keskeinen kriteeri, jota kaupunkilaiset käyttivät arvioidessaan (keinotekoisien) äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta. Kaupunkilaisille näytti olleen tärkeää, että lähiympäristöstä löytyi edes yksi hiljainen tai luonnon rauhaa tarjoavaa paikka. Myös kodin odotettiin olevan suojapaikka melua vastaan.

Katson, että tämä aineistossa toistuvasti näkyviin tullut tarve melun ja hiljaisuuden väliseen tasapainoon kumpuaa lopulta ihmisluonnosta – emme ole ”biologisesti virittäytyneet” urbaaniin ympäristöön, jonka yksi stressitekijä on melu. Tässä kohdin ”luonto” ei vain ilmene sellaisenaan, se ei ole aineistossa ”puhtaasti” nähtävissä mutta se muokkaa käyttäytymistä taustavoimana: valinnanvapauden lisääntyessä suositetaan tietynlaista ympäristöä ja voidaan paremmin. Tarvitsemme yksityisyyttä julkisen vastapainona, ja hiljaisuus, luonnon äänet ja oma rauha ovat merkittävä osa yksityisyyttä. Tämän puolesta puhuvat myös ne fyysiset ja psyykkiset haitalliset terveysvaikutukset, joista kaupunkilaiset ovat kärsineet melun ja hiljaisuuden välisen tasapainon järkkyyssä. Nykyinen tilanne ei vain kovin hyvin salli yksityisyyden ja julkisen välistä säätelyä. Vastuu sen saavuttamisesta on jossain määrin siirtynyt yksilöiden kontolle.

Vaa’an kallistuttua toisen maailmansodan jälkeen yhä jyrkemmin melun suuntaan yhä useampien helsinkiläisten osaksi on tullut vuosikymmenien kuluessa altistua melulle sekä kaduilla, piholla että jopa omissa kodeissaan. Tässä tilanteessa voidaan kysyä, minkä tulee muuttua: äänimaiseman vai ihmisten? Modernille keskeisten ajatusmallien mukaisesti ajattelemme teknologian antavan meille avaimet luonnon ja todellisuuden hallintaan. Modernissa luonnon hallitseminen näyttäisi-kin koskevan yhä enemmän myös ihmistä itseään – ihmisen tulisi siis muuttua ja sopeutua. Kaupunkilaisia onkin tulkintani mukaan pyritty kulttuuristen säätelykeinojen avulla muokkaamaan siten, että olisimme valmiita sopeutumaan epäterveelliseen ja epäviihtyisään ympäristöön. Meidän tulisi olla valmiita ajattelemaan melun olevan normaali kaupunkiasumiseen kuuluva asia.

Ihminen on tunnetusti sopeutuva eläin ja kulttuuria pidetään yhtenä avaimena menestykseen eläinlajeina. Juuri kykymme luoda kulttuuria on auttanut meitä selviämään erilaisissa (luonnon)ympäristöissä ja sopeutumaan rajuihinkin ympäristön muutoksiin. Roy F. Baumeister katsookin kykymme luoda kulttuuria olleen sikäli elimellinen osa ihmisen evoluutiota, että kulttuuri *per se* saattaisi hyvinkin olla jo alunperin juurtunut ihmisen biologiaan. Ehkäpä ihmisen biologia ja fyysiset ominaisuudet onkin suunniteltu sellaiseksi, että olemme kykeneväisiä luomaan kulttuuria. Siis toisin kuin usein näkee väitettävän, että kulttuuri olisi esimerkiksi aivojen kehittymisen sivutuote.⁹³ Silti Baumeisterin mukaan on olemassa rajat, kuinka paljon kulttuuri voi muovata ihmisen käyttäytymistä. Joitakin asioita voi muovata enemmän ja toisia ei juuri lainkaan. Baumeister näkee esimerkiksi ydin-

92 Siltala 2002, 10.

93 Baumeister 2005, esim. 13–18.

perheen olevan asia, joka on siinä määrin lujasti juurtunut meihin, että sitä ei juuri voida muokata kulttuurisesti.⁹⁴

Mutta entä ihmisen melunsietokyky? Voiko sitä muovata kulttuurisin keinoin loputtomiin? Tämän tutkimuksen tiimoilta ei ”loppua” ole näkyvässä, mutta edellä esittämäni varassa uskaltaudun väittämään, että ihmisen lajiominaisuuksista on löydettävissä reunaehdot melunsiedolle. Nykyinen tilanne kyllä antaa olettaa, että olemme tässä suhteessa melko pitkälle muokattavissa, mutta uskoakseni emme kuitenkaan loputtomiin. Mitä enemmän altistumme melulle ja mitä huonommat mahdollisuudet kaupunkilaisilla on hiljaisuuden ja melun väliseen säätelyyn, sitä enemmän oirehdimme fyysisesti ja psyykkisesti. Vaikka olisimmekin valmiita sopeutumaan meluun, maksamme sille altistumisesta kuitenkin psyykkisen hinnan, Kuten David Glass ja Jerome Singer toteavat.⁹⁵ Melulle altistuminen vaikuttaa myös käyttäytymiseemme. Kun ihmiset altistuvat melulle, heidän on todettu olevan taipuvaisia äkkinäisiin johtopäätöksiin toisia ihmisiä arvioidessaan. Melun on todettu myös lisäävän aggressiivista käytöstä, etenkin jos henkilö on muutenkin joko vihainen tai ärtynyt. Melulle altistuminen myös vähentää auttamishalukkuutta ja lisää tylyä käytöstä toisia ihmisiä kohtaan.⁹⁶

Länsimainen elämäntyyli tuskin tulee tukahtumaan melusaasteen eksponentiaaliseen kasvuun, joka pakottaisi asukkaat henkensä säilyttääkseen muuttamaan hajalleen periferioihin ja joka johtaisi kulttuuriseen taantumaan. Tosin ympäristöongelmat yleensä, joihin meluongelmakin luetaan, ja meitä vaivaava ”uusi yleiskatsauksettomuus”, kuten Jürgen Habermasin termi kuuluu,⁹⁷ voidaan nähdä eräänlaisena versiona modernin noususta ja tuhosta. Toivo paremmasta huomista on hiipunut ympäristökriisien ja vieraantumisen myötä, ja näiden ja uskonnon ja traditioiden merkityksen vähenemisen seurauksena on syntynyt arvotyhjiö. Jäljelle on jäänyt kyynisyys ja melankolinen vetäytyminen julkisesta privaattiin.⁹⁸ Nämä voidaan halutessamme tulkita merkeiksi siitä, että sivilisaatiomme on jo ohittanut huippukohtansa. Mutta tässä tutkimuksessa ei ole kyse lopun ajan merkkien etsimisestä äänimaiseman piirteistä tai siitä, että koko kulttuuri olisi syytä nähdä patologisena sen tuottamien melutasojen perusteella.⁹⁹ Tosin ajatus siitä, että kulttuurin kyky sietää melua korreloisi suoraan sen sivistystason kanssa, ei ole täysin ennekulumaton. Itävaltalainen etnologi Michael Haberland katsoi, että meluista kulttuuri on barbaarinen ja hiljaisuuden arvostus merkki korkeammasta sivistyksestä. Yhdysvalloissa 1900-luvun alkupuolella melun lisääntyminen nähtiin joissain piireissä merkinä sivilisaation taantumisesta.¹⁰⁰

”Länsimaiden perikadon” ennustamisen sijaan tässä pääluvussa on osaltaan kyse siitä, onko ”luontoa” käytetty mittapuuna kulttuuristen ratkaisujen arvioimisessa. Tulkintani mukaan kaupunkilaiset itse käyttivät luontoa, luonnon äänimaisemaa, mittapuuna arvioidessaan äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistu-

94 Baumeister 2005, esim. 73.

95 Glass – Singer 1972, 164.

96 Bell et al 1996, 176–181; Vuorinen 1984, 27; Berglund et al 1984, 19.

97 Habermas 1994.

98 Bewes 1997.

99 Bijserveld 2001, 45, joka viittaa Haberlandt 1900, 177–183.

100 Smilor 1977, 27.

neisuutta. Myös melun sietoa edellyttävää kulttuuria on mahdollista nähdäkin arvioida osin samoista lähtökohdista käsin: melun aiheuttamia terveysvaikutuksia koskevien tutkimusten voidaan nähdä antavan osviittaa siitä, että on olemassa joi-takin fyysisiin ja psyykkisiin lajioinaisuuksiimme palautettavia reunaehtoja. Melun sietoa edellyttävä kulttuuri ei ole siinä määrin kestävä kulttuuriratkaisu, että se tuhoaisi kulttuurimme. Sen sijaan se näyttäisi olevan asia, joka ainakin jos-sain määrin estää meissä piilevän potentiaalin käyttöä: meluisa elinympäristö vie fyysistä ja psyykkistä energiaa melun pois sulkemiseen ja sitä jää vähemmän käy-tettäväksi vaikka työn tekemiseen. Melulle altistumisen synnyttämät terveysvaiku-tukset, stressi ja jatkuva minän rajojen vartioiminen on kuluttavaa. Jos ei ole mah-dollisuutta paeta melua keskellä arkeakin hiljaisiin luontopaikkoihin tai kotiin, tai kodin meluisuus estää kodin muodostumisen henkireikätilaksi, lepääminen ja op-piminen vaikeutuvat ja luovuus vähenee. Melun vaikutukset etenkin lapsiin ovat vakavia. Hyvinvointiamme näyttäisi edistävän myös mahdollisuus riittävässä mää-rin kontrolloida omaa ympäristöämme, mukaan lukien äänimaisemaa ja etenkin kodin seinien sisäpuolella. Onkin syytä kysyä, onko nykyinen kulttuuriratkaisu, jo-ka edellyttää melulle altistumista ja sen hyväksymistä normaalina kaupunkiasumi-seen kuuluvana asiana, sellainen kulttuuriratkaisu, joka tuo parhaimmat puolem-me esiin. Vai onko niin, että monet toivottavat ominaisuudet tukahtuvat joidenkin vähemmän toivottavien ominaisuuksien noustessa pinnalle.

LOPPUKANEETTI: TARVITSEMMEKO KEINOTEKOISEN ÄÄNIMAISEMAN RADIKAALIA UDELLEENMÄÄRITTELYÄ?

Edellä olen pyrkinyt osoittamaan, kuinka kulttuurissamme on syntynyt painei-ta nähdä melun dominoima urbaani äänimaisema normaalina asiana. Väitän, että melunsietopaineita koskevista nykykeskusteluista on löydettävissä pyrkimys luoda melun dominoimasta äänimaisemasta uusi ”luonto”, jonka poliittista uudelleen määrittelyä ei ole soveliasta ajatella tai vaatia. Tämä halu konstruoida meluisa ää-nimaisema pysyväksi ”luonnoksi” on palautettavissa siihen melun sietoa vaativien puheenvuoroissa toistuneeseen ajatukseen, että äänimaiseman muuttumista melui-saksi ei voida kritisoida esimerkiksi ihmisen lajinkehityksen kautta muovautuneilla fyysisillä ja psyykkisillä ominaisuuksilla. Toisin sanoen tämän näkemyksen mukaan ei ole olemassa mitään pysyvää ”luontoa”, joka tarjoaisi reunaehdot äänimaiseman muuttumisen tai sen nykyisen tilan kritisoimiselle. Näille puheenvuoroille olikin leimallista ajatus todellisuudesta ja luonnosta, myös ihmisluonnosta, radikaalina sosiaalisen konstruktiona. Samaan aikaan, paradoksaalista kyllä, melunsietoa vaati-vien puheenvuoroissa oltiin valmiita vakioimaan melun dominoima äänimaisema kaikessa normaaliudessaan asiaksi, jolle ei ole mahdollista tai edes tarpeellista tehdä mitään. Tätä uutta ”luontoa” ja todellisuutta ei ole tarpeellista muuttaa. Ne, joiden tuli muuttua, oli melusta valittavien ihmisten, joiden piti sopeutua melun dominoi-maan äänimaisemaan.

Mikä voisi olla kantava vasta-argumentti tälle ajatukselle? Tässä kohdin tukeu-dun riskisosiologi Ulrich Beckin esittämään ratkaisuun myöhäis- tai refleksiivisen

modernin ongelmiin, joka on kaiken entistä radikaalimpi politisointi. Hänen mukaansa siirryttäessä ensimmäisestä modernista toiseen moderniin, jota hän kutsuu refleksiiviseksi moderniksi, meillä ei ole enää paluuta pysyviin arvoihin. Refleksiiviselle modernille Beckin mukaan on ominaista se, että instituutioiden, kuten ydinperheen ja luokkien asema pysyvinä, itsestään selvinä rakenteina on mennyttä. Sen sijaan myös niistä on tullut varioivia, muokattavia ja vapaavalintaisia asioita. Tämän seurauksena niihin kohdistuu jatkuvia paineita, joka pakottaa ne itsensä oikeuttamiseen senhetkisessä muodossaan. Tyypillistä Beckin mukaan refleksiiviselle modernille on niin ikään kaikenlaisten rajojen moninaistuminen ja pluralisoituminen. Rajojen vetämisessä ei ole niinkään enää kyse rajojen vetämisestä sinänsä, vaan niitä koskevat konfliktit ovat muuttuneet konflikteiksi rajan vetämisestä ylipäänsä. Kun todellisuus ja myös luonto voidaan loputtomasti määritellä uudelleen, silloin näistä määrittely- ja rajanvetokamppailuista on tullut todellisia taistelun kohteita, eikä rajoista sinänsä. Refleksiiviselle modernille on myös leimallista luonnon ja kulttuurin/inhimillisen voimaperäinen sekoittuminen. Beck kritisoi yksinkertaiseen moderniin sisällyntyyttä ajatusta siitä, että kaikki ”luonnolliseksi” määritelty sai automaattisesti vapautuksen tarpeesta oikeuttaa tai perustella itsensä. Refleksiivisessä modernissa tämä ei enää käy päinsä.¹⁰¹ Beckin ratkaisu pysyvien arvojen katoamiseen ei kuitenkaan ole liukuminen postmodernin loputtomaan relatiivisuuteen. Sen sijaan hän vaatii kaiken entistä radikaalimpaa politisointia.¹⁰² Hän perää yhteistyössä tehtyä *ad hoc* -tyyppistä päätöksentekoa.¹⁰³

Beckiä mukaillen nostan esiin ajatuksen mainitsemani ”uuden luonnon” eli melun dominoiman äänimaiseman aseman kyseenalaistamisesta. Jos kerran kaikki on suhteellista, muuttuvaa ja konstruoitua, eikä pysyvällä ihmisluonnolla voida kritisoida muutosta, kuten melun sietoa vaativien puheenvuoroissa tulkintani mukaan esitettiin, niin miksi äänimaiseman muuttumisen nykyinen ilmentymä eli melu pitäisi asettaa uudeksi pysyväksi ”luonnoksi”. Yhtä hyvin sekin voidaan ja tulee suhteellistaa ja asettaa uudelleenmäärittelyn ja *ad hoc* rajanvetojen kohteeksi.

Ajatus keinotekoisien äänimaiseman nykyisen muodon poliittisesta uudelleenmäärittelystä on monestakin syystä kutkuttava. Ensinnäkin se haastaisi modernin luonnonhallintateesin viimeiseen ponnistukseen siten, että sen kautta ihminen voisi ottaa viimeisenkin linnakkeen haltuunsa: ihmisen itsensä ja luomamme rakenteet. Tällöin modernin ei annettaisi muokata ihmistä rakenteiden mukaiseksi, vaan ihmiset ja kaupunkilaiset muokkaisivatkin rakenteita yhteisesti ja mahdollisimman tasapuolisesti määrittelyjen tarpeiden mukaan. Keinotekoista äänimaisemaa koskeva määrittelyvalta siirtyisi markkinoiden ja niitä osin palvelevien viranomaisten ja historiallisen sattuman sijaan entistä laajemmasta mitassa kaupunkilaisille itselleen.

Kriittinen lukija saattaa kysyä, olenko tehnyt kertakaikkisen takinkäännön ja heittänyt romukoppaan aikaisemmin vaalimani ajatuksen muuttumattomien reunaehtojen olemassaolosta. Kieltämättä voidaan ajatella, että turvautumalla Ulrich Beckin esittämiseen ratkaisuun kaiken entistä radikaalimmasta politisoin-

101 Beck et al 2003, 15–19; Beck et al 2001.

102 Esim Beck 1997, 132–160; Beck 1999, 101.

103 Beck et al 2003, 27–29; Beck et al 2001, 46.

nista, samalla hyväksyisin hänen ontologiset taustaoletuksensa. Hänhän näkee, että meillä on miltei rajaton kyky määrittää todellisuus ja myös luonto loputtomasti uudelleen. Näin ei kuitenkaan välttämättä ole. Nähdäkseni keinotekoisen äänimaiseman radikaali politisointi voi tapahtua ilman, että on sitouduttava Beckin itsensä omaksumaan todellisuuskäsitelmään. Politisointi kun on lopulta riippuvainen argumentointi-, kommunikointi- ja verkostointitaidoista eikä ontologisesta sitoutumisesta. Valitaan käyttöön sopiva ase ilman, että ostetaan aseensa kehittäjän koko ideologia.

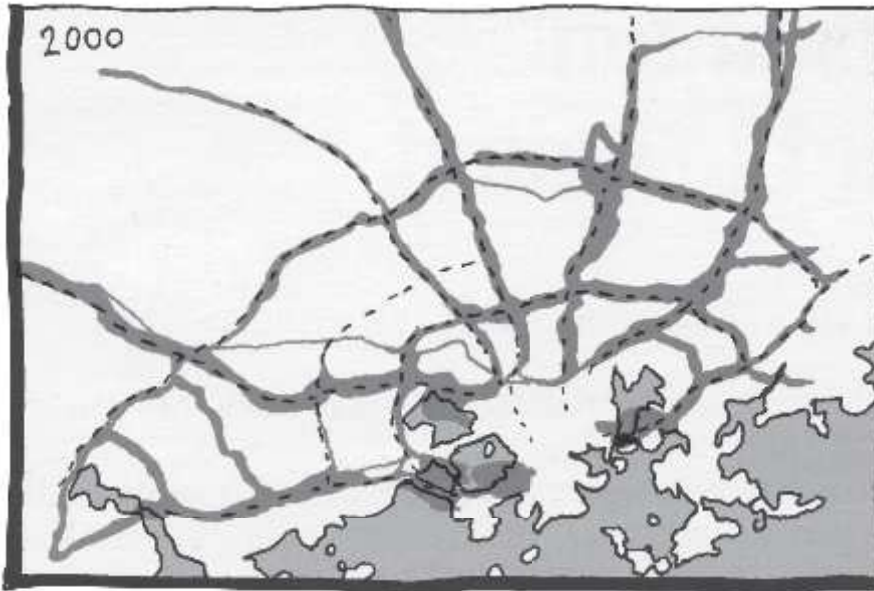
Äänimaiseman uudelleenmäärittelyn ja melukysymyksen politisoimisen kautta äänimaisemaa koskeva määrittelyvalta olisi nähdäkseni mahdollista saada nykyistä demokraattisemmin kaikkien kaupunkilaisten käsiin. Nyt, kuten olen esittänyt, se on liukunut tai sen on annettu liukua pitkälti markkinoiden ja niitä osittain palvelevien viranomaisten käsiin. Siirtyminen kohti keinotekoisia äänimaisemia kun ei ole merkinnyt sen muuttumista sellaiseksi kuten ainakin osa kaupunkilaisista olisi ehkä toivonut. Syynä tähän on tulkintani mukaan ollut muun muassa äänimaisemaan vaikuttavien päätösten epäjohdonmukaisuus, selkeiden ja yhteisesti määriteltävien päämäärien puute ja kapitalistisen markkinatalouden valtasuhteet ja rakenteet.

Joten jos meillä on kerran mahdollisuudet ennennäkemättömällä tavalla suunnitella ja muunnella äänimaisemaa, niin miksi siitä ei voisi tulla sellainen kuten useimmat kaupunkilaiset toivoisivat. Melukysymyksen politisoiminen saattaisi tarjota tähän mahdollisuuden. Radikaalit keinot saattavat olla tarpeen jos käy kuten on ennustettu: Euroopan kaupungeissa tieliikenne lisääntyy 40 prosenttia vuodesta 1995 vuoteen 2030 mennessä.¹⁰⁴ Voidaan arvata, millaisia vaikutuksia tällä olisi Helsingin äänimaisemaan.

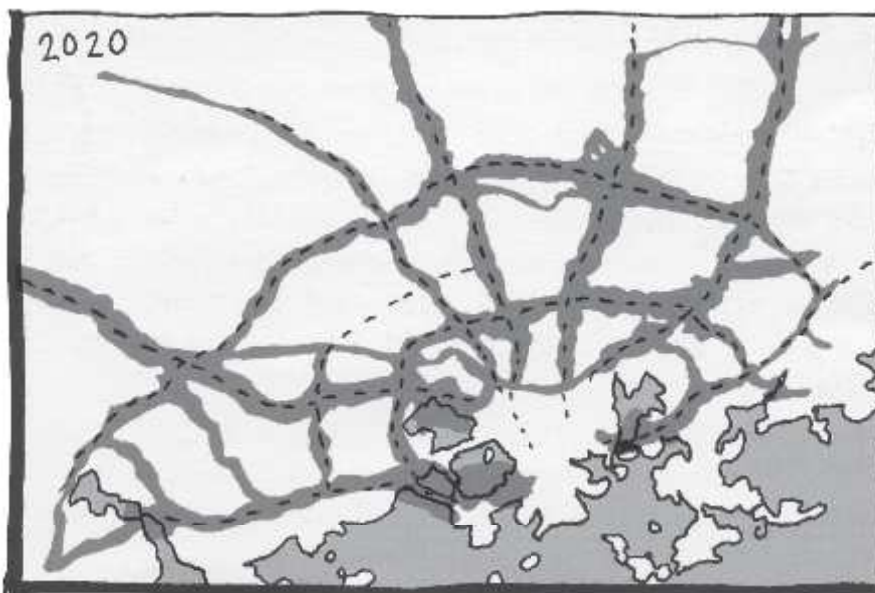
Toiseksi äänimaiseman laadun uudelleenmäärittely ja melukysymyksen politisoiminen täydentäisi ”meluuntumisen” historiaa siltä osin, joka 1960- ja 1970-lukujen taitteessa jäi tavallaan kesken. Tällä tarkoitan melukysymyksen tuolloin tapahtunutta politisoitumista, joka tulkintani mukaan tapahtui vaivihkaa muiden, tuolloin tärkeämmäksi koettujen ympäristöongelmien vanavedessä ja varjossakin. Siihen verrattuna tilanne on tällä hetkellä toinen sikäli, että luonnontieteellistä tietoa vaikkapa melun terveydellisistä vaikutuksista on tarjolla enemmän kuin aikanaan. Tämän tieto-aidon puute oli ainakin melukysymysten parissa pitkän uran konsulttina tehneen diplomi-insinööri Kari Pesosen mukaan keskeinen syy sille, miksi melukysymys ei tuolloin ”kunnolla” politisoitunut. Silloin ei ollut käytettävissä riittävän pätevää näyttöä melun haittavaikutuksista, joka olisi toiminut vahvana aseena esimerkiksi kansalaisjärjestöjen tai yksittäisen poliitikon melua koskevien vaatimusten läpiviemiseksi.¹⁰⁵

104 Urban sprawl in Europe 2006; HS 27.12.2006 ”Helsingin seudun rakentaminen EU: mukaan liian hajanaista”, Anna-Leena Pyykkönen.

105 Kari Pesosen sähköpostiviesti 14.12.2006.



Tieliikenteen aiheuttamat yli 55 dB:n melualueet vuonna 2000. Melualueet noudattavat pää- ja kehätieverkkoa. Kuvasta puuttuvat katuliikenteen ja muiden liikennemuotojen aiheuttamat melualueet. Nykyisin noin neljännes pääkaupunkiseudun väestöstä asuu tie- ja katuliikenteen aiheuttamilla yli 55 dB:n melualueilla. Kuva: Liikenteen jäljet (YTV), 2000, s. 15.



Ennuste tieliikenteen aiheuttamista yli 55 dB:n melualueista vuodelle 2020. Kuva: Liikenteen jäljet (YTV), 2000, s. 15.

HINTALAPPU HILJAISUUDELLE

Tämän tutkimuksen puitteissa on hahmotettavissa historiallisesti muotoutunut kulttuurinen asetelma, jossa äänimaiseman meluisuus on ollut eräänlainen synonyymi yksinkertaisen modernin edistysoptimismille ja kehitykselle. Melu on ollut kehityksen ja sitä tuottavan ahkeruuden ja työn ääntä. Melua oheistuotteenaan tuottavat teknologiat ovat olleet keskeisiä tekijöitä siinä, että olemme vapautuneet ainakin osaksi siitä fyysisestä ”raadannasta”, joka meitä edeltäville sukupolville on ollut arkipäivää. Tätä taustaa vasten melusta valittaminen on usein nähty ”turhasta valittamisena”. Samalla elintason nousua symbolisoivien kulutustavaroiden käyttäminen on nähty ”luonnollisena” osana kansallista voittokulkua takapajuisesta agraarisesta maasta kohtuullisen vauraaksi modernin teknologian maaksi. Näiden kulutustavaroiden oheistuotteenaan tuottama melu on samalla symbolisoinut vaurastumistamme.

Melu kehityksen äänenä alkoi kuitenkin saada vastaansa lisääntyvää kritiikkiä niiltä kaupunkilaisilta, jotka olivat tulkintani mukaan irtautumassa mainitusta meluun liittyvästä ajattelutavasta. Ensimmäisen kerran melu kehityksen äänenä haastettiin 1960- ja 1970-lukujen taitteessa melukysymyksen politisoiduttua. Toisen kerran haaste heitettiin 1990-luvun lopulla, jolloin esimerkiksi Suomen Luonnonsuojeluliitto huolestui hiljaisuuden harvinaistumisesta. Äänimaisemaa ja etenkin hiljaisuutta on vähitellen ryhdytty ajattelemaan resurssina, jolla on merkitystä esimerkiksi työvoiman uusintamisessa (elvyttävät ympäristöt). Yksinkertainen esimerkki tästä ajattelutavasta on se, että yhden kaupungin rannoilla pöristelevän vesijetteilijän huvi asettuu 1000 vapaa-aikaansa puistossa viettävän sunnuntaikävelijän työvoiman uusintamista vastaan.

Esitän, että yksinkertaisen modernin melua ja hiljaisuutta koskeva (kärjistetty) ajatuskaava

melu työn ja kehityksen symbolina	vs.	hiljaisuus tuottamattomuuden ja laiskottelun symbolina
---	-----	--

on korvattavissa ajatuskaavalla

melu tulosta kustannusten ulkoistamisesta	vs.	hiljaisuuden merkitys työvoiman uusintamiselle
---	-----	--

Tällöin työteko ja ahkeruus ei asettuisikaan enää vastakkain tuottamattoman hiljaisuuden kanssa, vaan hiljaisuus nähtäisiin yhä selvemmin työvoimaa uusintavana ja siten arvokkaana yhteisenä resurssina. Laadukas, muutakin kuin melua sisältävä äänimaisema olisikin laiskottelun symbolin sijasta hyödyllinen voimavara, josta kaupunkilaiset voisivat ammentaa elvyttäviä kokemuksia. Tämä ajatus toistui

melua koskeneissa yleisönosastokirjoituksissakin, joissa melusta kärsineet vetosivat hiljaisuuden puolesta huomattavan usein juuri jaksakseen tehdä työtä. Ajattelutapa ei kuitenkaan missään vaiheessa saanut laajempaa kannatusta, vaikka esimerkiksi hiljaisten alueiden kartoituksia voidaan pitää viitteinä siitä, että tätäkin ajatusvirtaa on ollut liikkeellä. Yksittäisten ihmisten hiljaisuuden vaatimus sai kuitenkin jatkuvaa kritiikkiä eri tahoilta, jotka tässä tutkimuksessa tulkitisin merkiksi siitä, että kulttuurissamme on syntynyt kulttuurisia paineita nähdä melu normaalina osana urbaania elinympäristöä.

Melua koskevien kustannusten ulkoistamisella tarkoitan sitä, että käytäntö, jonka mukaisesti äänimaisemallinen yhteisö on kerta toisensa jälkeen privatisoitu kaupallisiin tarkoituksiin, voidaan kyseenalaistaa. Äänimaisema on privatisoitu aina, kun haravat on vaihdettu lehtipuhaltimiin huoltoyhtiöiden kustannussäästöjen vuoksi, tai rantaravintola soittaa musiikkia asiakkaita houkutellessaan. Äänimaiseman ilmainen privatisoituminen on mahdollista kyseenalaistaa siten, että yritykset pakotetaan sisäistämään ne kustannukset, jotka nyt on ulkoistettu äänelliseen yhteisömaahan melun muodossa. Tämä on mahdollista. Esimerkkinä mainittakoon, että jotkin lentoyhtiöt ovat siirtyneet vähitellen hiljaisempiin lentokoneisiin¹⁰⁶ ja on yrityksiä, jotka ovat luoneet työntekijöilleen ”stressivapaita vyöhykkeitä”, kuten rauhallisia ja äänimaisemaltaan miellyttäviä kahviloita.¹⁰⁷ Markkinat kun eivät tavoittele muuta kuin voittoa. Melun dominoima urbaani äänimaisema ilman mahdollisuutta työvoiman uusintamiseen tarvittavia elvyttäviä ja luonnonhiljaisia ympäristöjä tuottaa tappiota laskeneena työtehona. Siksi laadukkaana äänimaiseman vaaliminen osana sisäisiä investointeja on mielekäs.

Sosiologi ja yhteiskuntateoreetikko Niklas Luhmann näkee, että taloudellisten järjestelmien kyky resonoida esimerkiksi ympäristökysymysten kanssa on rajallinen. Ympäristöseikkojen merkityksellisyys taloudellisille laskelmille päätetään talouden omien edellytysten mukaisesti. Resonanssi ympäristökysymyksiin on mahdollinen jos havaitaan uhkissa piilevät ansaitsemismahdollisuudet, löydetään uusia markkinoita ja onnistutaan nostamaan hintoja. Sikäli kun ympäristö onnistutaan tuomaan talouden piiriin ja sisäistämään määrä- ja hyötylaskelmien avulla, voi syntyä taloudellinen motiivi huolehtia ympäristöstä.¹⁰⁸ Äänimaiseman kohdalla motiivina toimisi juuri työvoiman uusintaminen. Äänimaisemallisen yhteisömaan ”tragedian” uudelleen käsitteellistäminen tämän ajattelun kautta koituisi kaikille hyväksi – myös työtä tekemättömille, joilla on yhtä suuri oikeus laadukkaaseen äänimaisemaan. Ehkäpä, Ulrich Beckia mukailen, äänimaiseman laadun radikaali politisointi saattaisi antaa tarvittavan sysäyksen tähän suuntaan.

106 Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2004, 26–27.

107 *Stress free area* -idean keksijä, konseptisuunnittelija Margit Sjöroos Ylioppilaslehden haastattelussa. ”Rauhaisan tien kulkija”, Ville Seuri, Ylioppilaslehti 14/2006, 24–25.

108 Luhmann 2004, 101–102.

VII JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkimuksessa olen pyrkinyt osoittamaan kuinka Helsingin kaupungin äänimaisema muuttui toisen maailmansodan jälkeen siten, että melusta tuli kaupungin äänimaisemaa hallitseva piirre. Olen pyrkinyt selvittämään sitä, miksi melu lisääntyi ja millaiset äänet kulloinkin, sekä viranomaisten että kaupunkilaisten toimesta, määriteltiin meluksi. Olen selvittänyt myös sitä, mihin toimintaan liittyvä melu sai ympäristöongelman määritelmän. Olen pyrkinyt liittämään melun, erityisesti ympäristömeluksi määritellyn melun, lisääntymisen laajemmin yhteiskunnan modernisoitumiseen, teollistumiseen, kaupungistumiseen mutta myös elintason nousuun. Lisäksi olen pohtinut teknologiaan ja kaupunkirakenteeseen liittyvien päätösten vaikutusta ja merkitystä melutilanteeseen sekä melun aiheuttajina että ratkaisukeinoina. Tämän äänimaiseman muuttumista kuvaavan ”runгон” ohella selvitin keskeisiä syitä, jotka johtivat meluongelman politisoitumiseen ja institutionalisoitumiseen. Näitä kysymyksiä käsittelin tutkimuksen ensimmäisessä osiossa, johon kuuluvat luvut I–III.

Suurin yksittäinen syy Helsingin äänimaiseman muuttumiselle oli liikenteen ja erityisesti yksityisautoilun lisääntyminen. Autojen määrä lisääntyi kaupungissa erityisen nopeasti 1960-luvulta lähtien. 1970-luvulla Helsingissä rekisteröityjen autojen määrä oli 2000-luvun puolelle siirryttäessä enemmän kuin kolminkertaistunut. Kaupungissa suoritettujen desibelimitausten mukaan ainakin vilkkaimmin liikennöityjen katujen läheisyydessä on ollut hyvinkin meluisaa aina 1950-luvun puolesta välistä lähtien. 1980-luvulta lähtien tehtyjen erilaisten selvitysten mukaan yli 55 desibelin alueilla on asunut noin 150 000:sta noin 300 000:een helsinkiläiseen. Kaupungissa melua ovat tuottaneet liikenteen lisäksi muun muassa erilainen teollisuus- ja liiketoiminta, lentoliikenne ja vapaa-ajan viettoon liittyvät moottorikäyttöiset laitteet, kuten mopot ja ruohonleikkurit. Meluksi usein määriteltiin myös naapurien ”elämän äänet”, kuten juhlimiseen, lasten leikkimiseen ja nuorison harrastuksiin liittyvät äänet. Muun muassa näihin toimintoihin liittyneet äänet saivat ainakin Helsingin Sanomien yleisönosastokirjoituksissa melun määritelmän.

MELUKYSYMYKSEN MURROSKOHTA

1960-luvun loppu ja 1970-luvun alku oli melukysymyksen kannalta keskeinen murroskohta, jolloin käytiin melua koskevia ongelmanmäärittelykamppailuja. Melun, lähinnä liikenteen aiheuttaman melun ja asuntomelun (lähinnä asuntojen äänieristämiseen liittyvien kysymysten) ongelmaksi määrittäminen ja lopulta politisoituminen ei ollut johdinmukainen prosessi. Se vaati tapahtuakseen muutakin kuin melun lisääntymisen kaupunkilaisten elinympäristössä. Muiden ympäristöongelmien kohdalla on havaittu, että päätösten ristiriidattomaksi oletettu toimeenpano käynnistää konflikteja. Helsinkiä koskien yhdeksi kriittiseksi pisteeksi nousivat tulkintani mukaan 1960-luvun lopulla julkaistut massiivisia liikennejärjestelmiä koskevat suunnitelmat ja niiden eriasteinen toteuttaminen, joiden seurauksena Helsingin äänimaisema muuttui entistä meluisammaksi. Monia kansalaisia tun-

tui ärsyttäneen Helsingissä erityisesti se, että kaupunkirakennetta pirstovaa kasvavan yksityisautoilun tarpeita palvelevaa tieverkkoa ryhdyttiin toteuttamaan ylhäältäpäin melkoisella sanelupolitiikalla. Kaupunkilaisten tarpeita ja mielipiteitä ei kuunneltu monien kaupunkilaisten näkökulmasta katsottuna tarpeeksi. Meluun liittyvien ongelmanmäärittelykamppailujen yhteydessä ilmeni myös moraalista paheksuntaa. Paheksunta liittyen laajemmin muun muassa välineelliseen luontosuhteeseen ja ympäristön saastumiseen, joiden nähtiin olevan yhteydessä kestävämmiksi koettuihin yhteiskunnan toiminta- ja ajatustapoihin. Tämä tuli esille erityisesti meluun liittyvissä yleisönosastokirjoituksissa 1960- ja 1970-lukujen taitteessa. Melukysymys politisoitui siis pitkälti yhdessä liikenne- ja ympäristöministeriön toimenpanoon liittyvien kysymysten kanssa.

Meluun liittyvillä kansalaisliikkeillä, joita olivat Meluntorjunta ry, Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry ja Suomen luonnonsuojeluliitto, oli oma roolinsa melun nousemisessa ensin julkiseen keskusteluun ja kysymyksen politisoitumisessa. Meluntorjunta ry, jonka katson olleen sekoitus asiantuntija- ja kansalaisjärjestöä, toimi aktiivisesti erityisesti asuntojen äänieristyksen standardisoimiseen liittyvissä kysymyksissä. Enemmistö ry oli mukana nostamassa liikennemelua julkiseen keskusteluun. Luonteenomaista melukysymyksen politisoitumisessa oli se, että se ei yksin noussut missään vaiheessa niin isoksi kysymykseksi, että se olisi saanut helsinkiläiset marssimaan kaduille. Sen sijaan se livahti ikään kuin vaivihkaa muiden ympäristökysymysten politisoitumisen yhteydessä mukaan: ovi ympäristöpolitiikan tekemiseen aukesi ympäristökysymysten noustua tapetille 1960- ja 1970-lukujen taitteessa. Hännänhuippuna myös melukysymys pääsi mukaan tähän prosessiin. Melukysymyksen politisoitumisessa keskeistä oli se, että viranomaisten oli otettava vastuu melukysymyksen ratkaisemisesta ja toteutettava meluntorjuntatoimet. Melun voidaan katsoa olleen eräänlainen ”toisen luokan ympäristöongelma”, joka jäi jossain määrin tuolloin tärkeämmiksi ja kiireellisimmiksi koettujen ympäristöongelmien, kuten vesien saastumisen, jalkoihin. Tämä lienee ollut syynä siihen, että melukysymystä ryhdyttiin hoitamaan melko hitaasti ja valtakunnallinen lainsäädäntö kehittyi varsin verkkaisesti. Yksi syy meluongelman ”jalkoihin jäämiseen” on voinut olla myös aiheutta koskevan tieto- ja taidon vähäisyys, joka tuolloin haittasi tai hidasti asian läpiviemistä esimerkiksi poliittisella areenalla.

Katson kuitenkin, että melukysymyksen politisoituminen johti julkisen sektorin aktivoitumiseen melun torjumiseksi. Ensimmäinen Helsingin kaupungin perustama toimikunta, joka perustettiin käsittelemään nimenomaan meluun liittyviä asioita, perustettiin vuonna 1969. Toimikunta nimettiin Helsingin ilma- ja melutoimikunnaksi. Vuonna 1971 perustettiin pysyvä Helsingin kaupungin ympäristönsuojelutoimikunta, joka antoi kaupungin eri virastoille meluntorjuntaa koskevat ohjeet. 1970-luvun kuluessa julkinen sektori otti kantaakseen vastuun melukysymyksestä yhä enenevässä määrin ja alkoi tuottaa tasaiseen tahtiin erilaisia melua koskevia selvityksiä, raportteja ja ohjeita. Viimeistään 1970-luvun puolesta välistä saakka Helsingin kaupunki on myös budjetoanut varoja säännöllisesti meluntorjuntaan, kuten meluasteiden rakentamiseen. Valtakunnallisella tasolla korkeimpia sallittuja melutasoja koskevat terveydelliset ohjeet oli annettu jo vuosina 1965 ja 1967. Meluntorjuntaa koskevaa lainsäädäntöä ja säädöksiä ryhdyttiin kehittämään 1960-luvun lopulta lähtien, joskin yhtenäinen meluntorjuntalaki saa-

tiin voimaan vasta vuonna 1987. Tämän jälkeen meluntorjuntaa koskevaa lainsäädäntöä on muutettu useita kertoja.

Kiinnostavaa melua koskevassa ongelmanmäärittelyssä oli se, että Helsingin Sanomien melua ja ääntä koskevissa yleisönosastokirjoituksissa ongelmaksi koettiin tulkintani mukaan myös sellaisten toimintojen aiheuttama melu, joka ei saanut välttämättä kovin selkeää ongelmanmääritelmää julkisella sektorilla. Yleisönosastolla käsiteltiin liikenteen ja teollisuuden tuottaman melun lisäksi mitä moninaisimpia melunlähteitä, kuten moottoriurheilun ja moottoriveneiden aiheuttamaa melua sekä taustamusiikin yleistynyttä soittoa muun muassa julkisissa kuluvälineissä ja kauppoissa. Vapaa-ajanviettoon liittyvän melun yleistyminen muun muassa vesistöjen äärellä ja sen herättämä närkästys yleisönosastolla 1960-luvun lopulta lähtien liittyi tulkintani mukaan ainakin aluksi laajemmin maamme vaurastumiseen ja yleiseen elintason nousuun. Yhä useammalla oli varaa hankkia kesämökki ja mahdollisuus hankkia moottorikäyttöisiä vapaa-ajanviettoon liittyviä laitteita, mikä muutti haja-asutusalueiden äänimaisemaa. Tämä taas herätti närää maaseudun oletetusta rauhasta nauttimaan tulleissa kaupunkilaisissa. 1990-luvun lopulla yleisönosastolla käsiteltiin uusia, vapaa-ajan viettoon liittyviä laitteita, joiden tuottama ääni määriteltiin meluksi. Näitä olivat muun muassa moottorikelkat ja vesiskootterit. Niiden yleistyminen 1990-luvun lopulta lähtien oli yksi keskeinen seikka, joka johti tulkintani mukaan Suomen Luonnonsuojeluliiton aktivoitumiseen melu- ja hiljaisuustematiikan tiimoilta ja joka johti melukysymyksen nousuun jälleen varsin laajamittaisesti julkiseen keskusteluun. Tätä vaihetta voidaan kutsua myös hiljaisuuden politisoitumiseksi. Vapaa-ajan motorisoitumisen tuottaman melun leviäminen aikaisemmin hiljaisille alueille herätti vilkasta keskustelua ja myös moraalista paheksuntaa yleisönosastolla. Vuosituhannen taitteessa maassamme käynnistettiin hiljaiden alueiden kartoittamista koskevia hankkeita, jotka liittyivät Euroopan Unionissa valmisteilla olleeseen puitedirektiiviin koskien suhteellisen vähämeluisten alueiden suojelua.

SIIRTYMÄ KOHTI KEINOTEKOISTA ÄÄNMAISEMAA

Tässä tutkimuksessa olen pyrkinyt osoittamaan, kuinka erilaisten moottorikäyttöisten laitteiden lisääntyminen on johtanut melun lisääntymiseen helsinkiläisten elinympäristössä. Sittemmin melu on ulottunut yhä laajemmalle, myös aikaisemmin melko hiljaisille alueille vapaa-ajanviettoon liittyvien moottorikäyttöisten laitteiden yleistyttyä. Tämän seurauksena julkinen sektori on jatkuvasti lisännyt niiden toimintojen ja niiden viranomaisten määrää, jotka toimivat meluntorjuntaan ja sittemmin myös hiljaisuuden vaalimiseen liittyvien kysymysten parissa. Katson, että meluun liittyvien toimien määrä ja yhteiskunnan osa-alueet, joita meluntorjuntaan tai hiljaisuuden ja melun väliseen säätelyyn tähtäävät toimet ja säädökset koskevat, on laajentunut jatkuvasti. Väitän, että äänimaisemasta on tullut viimeisten neljänkymmenen vuoden kuluessa yhä systemaattisempien interventioiden kohde. Äänimaiseman muokkaamisessa, paitsi melunaiheuttajana mutta myös meluntorjuntakeinona, avainasemassa on ollut teknologia. Tähän liittyen tutkimuksen edessä kehitin aineistolähtöisesti käsitteen keinotekoinen äänimaisema, jonka katson

kiteyttävän olennaisia seikkoja mitä tulee Helsingin äänimaiseman muuttumiseen melun dominoimaksi ja äänimaiseman muuttumiseen laajemminkin inhimillisten toimien seurauksena. Keskeistä käsitteelle on siihen sisältyvä ajatus inhimillisten toimien keskeisestä roolista äänimaisemallisen todellisuuden muovaamisessa. Se on palautettavissa yhteiskunnassamme eri tahoilla vallitsevaa ajattelutapaan, jonka mukaisesti tehtävissä olevan rajat riippuvat resurssien suuntaamisesta ja poliittisesta päätöksenteosta. Sen sijaan teknologia näyttäisi asettavan yhä vähemmän rajoituksia todellisuuden muuntelulle.

Keinotekoinen äänimaisema on siis teoreettinen käsite, jonka avulla pyrin kuvaamaan teknologian merkitystä äänimaisemallisen todellisuuden muovaamisessa ja modernisaatioon liittyvien rakenteellisten ja taloudellisten muutosten vaikutusta äänimaisemaan. Käsitteen mielekkyys tällaisena laajempuna yläkategoriana tai teoreettisena käsitteenä liittyy siihen, että sen kautta äänimaisemassa tapahtuneita muutoksia on mahdollista tarkastella yhteydessä modernille yhteiskunnalle ominaisiin toiminta- ja ajatustapoihin, kuten välineelliseen luontosuhteeseen, luonnontieteen asemaan päätöksenteossa ja teknologian keskeiseen merkitykseen ympäristön ja todellisuuden muovaamisessa. Lisäksi siihen on kiteytettävissä yhteiskuntamme keskeiset kipupisteet, kuten ympäristöongelmat, teknologioihin sisältyvät riskit ja siirtyminen riskiyhteiskuntaan sekä meitä vaivaava ”päämäärättömyys”. Edelleen käsitteen kautta voidaan tarkastella meluongelmaan vaikuttavan päätöksenteon epäjohdonmukaisuutta, joka koskee esimerkiksi teknologisia ratkaisuja. Nämä ovatkin nähtävissä yhdessä taloudellisten tekijöiden kanssa keskeisiksi syiksi sille, että melu on jatkuvasti lisääntynyt etenkin kaupunkilaisten elinympäristössä ja myös aikaisemmin hiljaisilla tai kohtuullisen hiljaisilla alueilla.

Väitän, että olemme siirtymässä kohti keinotekoista äänimaisemaa. Olennaisia tässä siirtymisessä ovat olleet seuraavat seikat. a) Teknologian määrällisen lisääntymisen ja modernin teknologian ”kehittymisen” seurauksena meillä on ennenäkemättömät mahdollisuudet tuottaa pitkään kestäväää ääntä ja ulottaa teknologisten laitteiden ääni miltei kaikkialle maapallolle. Tästä havainnollinen esimerkki on Yhdysvaltain laivaston kehittämä vedenalainen kaikuluotainjärjestelmä LFA, joka kattaisi 80 % maapallon merien pinta-alasta. Helsingin kaupungin aluetta ajatellen teknologisilla päätöksillä on ollut suuri vaikutus kaupungin äänimaisemaan – esimerkiksi kaupunkirakenteen muuttaminen yksityisautoilulle sopivaksi on asia, joka määrittä perustavanlaatuisesti kaupungin äänimaisemaa useiksi vuosikymmeniksi eteenpäin. Oleellista siirtymässämme kohti keinotekoista äänimaisemaa on teknologisten laitteiden määrä ja kirjo, joka on ulottanut inhimilliset äänet ennenäkemättömän laajalle.

Toinen merkittävä seikka siirtymisessämme kohti keinotekoista äänimaisemaa on ollut b) äänimaisemaa koskevien toimien institutionalisoituminen. Se, että melukysymys politisoitui, johti meluun liittyvien kysymysten ja toimien, kuten meluntorjunnan, siirtymiseen julkisen vallan vastuulle. Toisin sanoen äänimaisemaan liittyvät toimet ja päätökset institutionalisoituivat osaksi ympäristöpolitiikkaa etenkin meluntorjunnan kautta. Vaikka meluntorjuntaan tähtäävät toimet käynnistyivät Helsingissä hitaasti ja ne ovat olleet toisinaan tehottomia ja keskenään ristiriitaisia, on kysymyksen institutionalisoituminen merkinnyt, että byrokraattikoneisto ryhtyi puimaan asiaan liittyviä kysymyksiä. Ja kerran käynnistyttyään se on toimi-

nut jatkuvasti ja samalla laajentanut toimialaansa ja volyyymia. Tämän seurauksena meillä on jo vuosikymmenien ajan ollut toiminnassa kokonaisia byrokraattisia koneistoja, joiden tehtävänäalan ovat kuuluneet erilaiset äänimaisemaan vaikuttavat asiat kuten meluntorjunta, asuntojen äänieristyksen valvominen ja sittemmin myös hiljaisuuden vaalimiseen liittyvät kysymykset. Melua koskevan lainsäädäntö on kehittynyt ja laajentunut koskemaan yhä laaja-alaisemmin ja yksityiskohtaisemmin kaikenlaista melun tuottamiseen, sen torjuntaan ja lopulta hiljaisuuden vaalimiseen liittyvää toimintaa ja päätöksentekoa. Tämä on nähtävissä kaikkein selvimpänä ja mielestäni todistusvoimaisempana esimerkkinä siitä, että äänimaisema on siirtymässä yhä enenevässä määrin inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piiriin.

On tietysti mahdollista väittää, että olemme aina eläneet keinotekoisessa äänimaisemassa. Niin kauan kuin on ollut ihmisiä, olemme muokanneet äänimaisemaa toimillamme. Näin tietysti on ollutkin. Keinotekoisesta äänimaiseman käsitteen kohdalla oleelliseksi nousee kysymys sen mielekkyydestä pyrkiessäni kuvaamaan ja tulkitsemaan Helsingin kaupungin äänimaisemassa toisen maailmansodan jälkeen tapahtuneita muutoksia, keskeisiä ilmiöitä ja ongelmia – ja mikä tärkeintä, inhimillisten toimien ja päätösten merkittävyyttä äänimaiseman muokkaamisessa. Voidaan kysyä, kuinka hyvin käsite kuvaisi esimerkiksi 1300-luvun Turun äänimaisemaa ja nostaisi esiin asioita, jotka olivat oleellisia silloisen äänimaiseman piirteiden kuvaamisessa ja siihen liittyvien mahdollisten ongelmien kiteyttämisessä osana laajempia yhteiskunnallisia rakenteita. Väitän, että käsite ei olisi tällaisena kun olen sen tässä tutkimuksessa määrittänyt, kovinkaan mielekäs kuvamaan menneisyyden äänimaisemaa. Tämä johtuu juuri teknologisten laitteiden kapasiteetin suppeudesta ja määrällisestä vähemmyydestä verrattuna nykyiseen tilanteeseen. Toinen syy käsitteen epämielekkyyteen menneisyyden äänimaiseman kuvaamiseksi ja tulkitsemiseksi on äänimaisemaan liittyvien byrokraattisten suunnittelu- ja toimintatahojen vähäisyys ellei suoranaisten poissaolo ainakin siinä mittakaavassa, kuin ne ovat olemassa tänä päivänä.

Jos meillä on kyky ja mahdollisuus suunnitella ja muunnella äänimaisemaa ennennäkemättömällä tavalla, tärkeä kysymys on, onko siitä tullut sellainen kuin useimmat helsinkiläiset olisivat toivoneet tai odottaneet. Väitän, että ei ole. Näyttää siltä, että siirtyminen kohti keinotekoista äänimaisemaa ei ole merkinnyt äänimaiseman olemista hallinnassamme ainakaan siten, että se olisi terveellinen tai kaikille mieluinen. Pikemminkin päinvastoin: eläminen keskellä keinotekoista äänimaisemaa näyttäisi merkitsevän – melukeskusteluista, lakikirjoihin ja tuhansiin päätöslauselmiin kirjatusta aikeista huolimatta – yhä useamman altistumista melulle. Ympäristömelulle altistuneiden määrän ennustetaan lisääntyvän tulevaisuudessa. Siirtymämme kohti keinotekoista äänimaisemaa ei ole välttämättä merkinnyt sen muuttumista viihtyisäksi ja terveelliseksi vaan pikemminkin entistä meluisammaksi. Sen johdosta kulttuurissamme onkin toisen maailmansodan jälkeen syntynyt keinoja, joilla ihmisiä on kehotettu tai jopa vaadittu sopeutumaan meluisaan elinympäristöön erilaisiin syihin vedoten. Tämän tutkimukseni jälkimmäisessä osiossa, joka käsittää luvut IV–VI, keskityin melun synnyttämien reaktioiden kulttuuriseen käsittelyyn.

ÄÄNIMAISEMAA KOSKENEET ODOTUKSET

Luvuissa IV–VI pureuduin tarkemmin kaupunkilaisten äänimaisemaa koskeviin kokemuksiin ja odotuksiin. Nämä odotukset liittyivät etenkin kotien ja pihapiirin äänimaisemaa. Lisäksi pyrin selvittämään mihin toimintaan liittyvä ja kenen aiheuttama melu oli kulttuurisesti sallitumpaa verrattuna johonkin toiseen toimintaan liittyvään meluun. Tässä kohdin nousivat esiin kysymykset vallasta. Pohdin myös missä määrin yhteiskunnassamme on muodostunut niin kutsuttu melun sietämistä vaativa tai edellyttävä kulttuuri meluongelman jäätyä toistaiseksi pääosin ratkaisematta. Lopuksi tarkastelin sitä, millaisia mittapuita käyttäen kaupunkilaiset itse arvioivat kaupungin äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta. Tässä kohdin, luvussa VI, nostin esiin kysymyksen ”luonnon” käyttämisestä mittapuuna arvioitaessa keinotekoisen äänimaiseman laatua, meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta ja meluun sopeutumista edellyttävää kaupunkikulttuuria.

Sodan jälkeisessä, vaurastuvassa maassa unelma porvarillisesta elämäntyylistä ja yksityisyyttä tarjoavasta asumisesta ei ollut enää ylempien säätyjen yksinoikeus, vaan se alkoi olla yhä useamman ulottuvilla. Merkittävä etappi noustessa työväenluokasta keskiluokkaan konkretisoitui asumisessa. Monen helsinkiläisen kohdalla unelma noususta keskiluokkaan tuli todelliseksi ainakin aluksi uusissa lähiöissä, joihin päästiin muuttamaan 1950-luvulta lähtien. Keskiluokkaiseen elämäntapaan kuuluivat modernit mukavuudet sisältävä, siisti, valoisa ja mielellään oma asunto. Tulkintani mukaan tähän alun perin ”porvarilliseen” asumisunelmaan kuului myös odotus meluttomasta kodista. Kun uusissa lähiöissä asumisesta tuli myös entistä yksityisempää, yksityisyyden minimivaatimuksiin sisältyi myös meluton tai ainakin kohtuullisen hiljainen koti ja ehkä piha-aluekin. Yleisönosastokirjoitusten perusteella näytti siltä, että unelma meluttomasta kodista ei toteutunut kaikkien helsinkiläisten kohdalla.

Kotien rauhaa häiritsivät mitä moninaisimmat melutapahtumat, kuten liikenteen aiheuttama melu, lasten, nuorten, juopuneiden, koirien ja naapureiden harastusten ja juhlimisen aiheuttamat äänet, jotka ainakin yleisönosastolla käydyissä melukeskusteluissa tulkittiin meluksi. Asuntojen heikkotasaisen ja riittämättömän äänieristyksen nähtiin olevan syynä siihen, että julkinen tunkeutui yksityiseen melun muodossa loukaten kaupunkilaisten odotusta ja toivetta porvarillisesta privaatista. Asuntojen äänieristystä koskevat normit saatiin virallistettua 1960-luvun lopulla ja tilanne lieenee parantunut vähitellen. Silti Helsingin asuntokannassa oli edelleen paljon heikosti äänieristettyjä asuntoja eikä uudempienkaan asuntojen äänieristys ole välttämättä tiukentuneiden normien mukainen. Yleisönosastolla käytiinkin koko tutkimusperiodin ajan melko samantapaisia keskusteluita liittyen asuntomeluun, joskin aiheiden keskinäinen painotus vaihteli jonkin verran vuosikymmenien saatossa. Esimerkiksi lasten meluamiseen liittyvät keskustelut vähenivät aineistossa vuoden 1980 jälkeen. Silti voidaan ajatella, että naapurien aiheuttamat ”elämän äänet” ovat ikuisia. Tämä ei silti tarkoita, etteikö kirjoitusten takana olisi aistittavissa todellista kärsimystä omaa kotia koskevien odotusten ja toiveiden romahtaessa samalla kun kodin ulkopuolinen äänimaisema muuttui melun dominoimaksi.

Näyttää siltä, että meluttoman kodin ja yksityisyyden toteutuminen oli riippuvainen elintasosta. Meluttomuutta ja yksityisyyttä ryhdyttiin vaatimaan laajemmin

vasta sodan jälkeen maamme vaurastuessa, kaupungistuessa ja elinkeinorakenteen muuttuessa, jolloin aikaisemmin vain yläluokkien ulottuvilla ollut porvarillinen privaatti tuli vähitellen kaikkien (sitä haluavien) kansanosien ulottuville. Rakennemuutoksen myötä asuminen ja vapaa-aika muodostuivat palkkatyöläisen autonomian alueeksi, jolloin kerrostaloalueella haluttiin säilyttää vähän etäisyyttä naapureihin ja oma rauha. Mutta kaupungin meluongelman pahentuessa ja asuntojen äänieristykseenkin osoittauduttua monissa tapauksissa odotuksia heikommaksi kaupunkilaiset näyttävät pyrkineen ratkaisemaan sitä ”omin voimin” eli muuttamalla rauhallisemmille alueille ja äänieristämällä asuntojaan mahdollisesti jopa omalla kustannuksellaan. Nämä keinot eivät kuitenkaan olleet tasaväkisesti kaikkien kaupunkilaisten ulottuvilla. Tutkimuksessa nousikin toistuvasti esille kysymys melulle altistumisen sosiaalisesta eriarvoisuudesta siten, että paremmin toimeentulevilla on ollut paremmat mahdollisuudet melun välttelyyn. Hyvillä palkoilla on mahdollista kustantaa pitkät työmatkat, jos on haluttu muuttaa taajaman ulkopuolelle varsinaista kaupunkialuetta hiljaisempaan ympäristöön. On myös olemassa viitteitä siitä, että alueen rauhallisuus on nostanut kaupungissa sijaitsevien asuntojen arvoa samalla kun erityisen meluisilla alueilla sijaitsevien asuntojen arvo on laskenut. Maassamme ei ehkä vielä ole syntynyt varsinaisia ”meluslummeja” vaikka onkin mahdollista, että täällä, kuten Yhdysvalloissa, meluisimmille alueille on siirtynyt asumaan keskimääräisesti heikommin toimeentulevia ihmisiä. Tämä olisikin tärkeä jatkotutkimuksen aihe.

MELUN SIETOON LIITTYVÄT KULTTUURISET PAINEET

Meluongelman jäätyä Helsingissä toistaiseksi pääosin ratkaisematta, kaupungissa on tulkintani mukaan syntynyt kulttuurisia paineita nähdä melu normaalina kaupunkielämään kuuluvana asiana. Havainnollisen kurkistusikkunan syihin, joiden vuoksi melua tuli sietää, antoivat melua koskevat yleisönosastokirjoitukset ja niiden parista erityisesti niin kutsutut vastakirjoitukset. Näissä kirjoituksissa melusta valittamista pidettiin turhana usein siksi, että jokaisen yksilön katsottiin itse olevan vastuussa omaa melunsietokykyään vastaavan asuinpaikan valinnasta. Toinen melko yleinen syy paheksua melusta valittamista liittyi melua tuottaviin harrastoimintoihin. Niiden, kuten pienilmailun, ammunnan, moottoriurheilun tai vesiskootterilla ajelun aiheuttamasta melusta huomauttelua moitittiin muun muassa siksi, että urbaanin äänimaiseman katsottiin olevan valmiiksi jo niin meluisa, että tämä pieni lisäys joko hukkui jo olemassa olevaan meluun tai ei voinut tuntua kenestäkään merkittävältä. Lisäksi esille tuotiin toistuvasti usko ja toivo teknologiseen kehitykseen, jonka nähtiin joka tapauksessa poistavan meluongelman tai ainakin lieventävän sitä huomattavasti lähitulevaisuudessa. Sitä odoteltaessa oli vain sinniteltävä. Osa kirjoittajista näki jopa koko yhteiskunnan kehittyvän niin, että nykyhetken vähäiset epämieluisat koettelemukset tuli kestää parempaa tulevaisuutta odoteltaessa. Tällainen ”tiukka” edistysoptimismi tosin oli tyypillistä lähinnä 1960-luvun kirjoituksille. Edistysoptimismi ja etenkin teknologinen edistysoptimismi ei kuitenkaan missään vaiheessa kadonnut melunsietämistä vaativien argumenteista. Toisenlaista edistysuskoa, uskoa kulttuuriin kehitykseen teknologisen kehityksen sijaan, edustivat ne yleisönosastokirjoituk-

set, joissa meluisa kaupunkiympäristö saatettiin esittää luonnollisena osana ”euroopalaista kaupunkikulttuuria”, jossa ”metsäsuomalaistenkin” tuli opetella elämään.

Keskeinen yksittäinen argumentti melun sietämisen puolesta liittyi työn tekemiseen. Meluun sopeutumista vaativien argumentoinnissa työn korkea arvostus tuli yleisönosastokirjoituksissa esille monin eri tavoin. Esimerkiksi työpaikkojen säilyminen oli asia, joka sai monet pitämään melua yhdentekevänä asiana. Jos valittavana oli hiljaisempi äänimaisema tai työpaikat yhdistettynä meluun, valinta kallistui jälkimmäisen kannalle. Vastaavia ”kovia” argumentteja olivat myös ne, joissa melun sietämistä vaadittiin vedoten kansainväliseen kilpailukykyyn. Tämä argumentti ilmestyi aineistoon 1990-luvun lopulla ja se näyttää liittyneen 1990-luvun alun lamaan ja sen myötä ja sen jälkeen nousseeseen ajatteluun, että maamme tuli terästäytyä entistä kovempaan kilpailuun pärjätäkseen kansainvälisessä ja globaalissa markkinataloudessa. Tämän pärjäämiseetoksen rinnalla melusta valittaminen tuntui joidenkin melun sietämisen puolesta argumentoivien mukaan kyseenalaiselta. Kiinnostavaa oli, että työpaikkojen säilymistä käytettiin yhtenä argumenttina myös niissä puheenvuoroissa, joissa melua tuottavien harrastusten ystävät vaativat muita sietämään harrastuksistaan aiheutuvaa melua. Niissä korostettiin, että meluisat harrastukset loivat myös työpaikkoja. Niin ikään myös melusta valittajat vetosivat työhön: ilman hiljaisuutta ei voinut levätä kunnolla, mikä taas oli työssä jaksamisen edellytys. Hiljaisuus esitettiin välinearvoisena.

Vastaavia argumentteja löytyi myös muista aineistoista, jotka antavat viitteitä siitä, että näin ajatellaan ehkä laajemminkin yhteiskunnassamme. Osa samoista argumenteista hieman eri muodossa on kirjattuna myös viranomaisten raportteihin ja melua koskeviin selvityksiin ja kyselytutkimuksiin. Näistä mainittakoon ajatus siitä, että viranomaisten tulisi tarjota etukäteen tietoa eri alueiden meluisuudesta, jolloin kukin voisi valita omaa meluherkkyyttään vastaavan asuinpaikan. Tässä voidaan nähdä olevan taustalla ajatus siitä, että tilanteessa, jossa meluongelmaa ei ole kyetty kaikkien mielestä tyydyttävästi ratkaisemaan, kaupunkilaisten on tullut ottaa melukysymys jossain määrin omalle vastuulleen. Niin ikään muissa aineistoissa tuotiin esille, että työpaikkojen säilymisen vuoksi meluntorjunta ei saisi muodostua niin huomattavaksi kustannuseräksi, että se haittaisi esimerkiksi maamme kansainvälistä kilpailukykyä. Aineistossa oli havaittavissa myös uskoa teknologiseen edistykseen esimerkiksi siten, että niin sanotulla ”hiljaisella teknologialla” melutasoja saataisiin tulevaisuudessa alennettua.

Modernissa yhteiskunnassa ja etenkin kaupunkiympäristössä se liikkumavara, jossa äänimaisemaan liittyviä valintoja voidaan suorittaa, on muodostunut ahtaaksi. Siksi kaupunkiympäristöä koskevissa meludiskursseissa eriasteinen vallankäyttö tuntui tulevan erityisen näkyväksi. Tätä vallankäyttöä indikoivat selvimmin edistykseen, työpaikkojen säilymiseen, rationaalisuuteen, teknologiseen kehitykseen ja kansainväliseen kilpailukykyyn liittyvät argumentoinnit. Ne ovat mielestäni palautettavissa yhteiskuntamme keskeisiin rakenteisiin, joista yhtenä ovat taloudelliset valtasuhteet. Esimerkiksi liikenteen aiheuttaman melun ”hyväksyttävyyttä” osana elinympäristöämme on palautettavissa työvoiman ja tavaran liikkuvuuden merkitykseen taloutemme toiminnalle, joskin siihen yhdistyvät myös yksilönvapautteen liittyvät kysymykset. Taloudellisten valtasuhteiden merkitys tuli esille myös silloin, kun tarkastelin tapoja, miten uudet teknologiset laitteet otettiin käyttöön. Tässä

tutkimuksessa tarkastelemieni esimerkkitapauksien kohdalla, joita olivat lehtipuhaltimet, vesiskootterit ja moottorikelkat, näytti käyneen niin, että laitteiden ympäristövaikutuksia säätelevät säädökset rakennettiin teknologian ympärille jälkikäteen, vasta kun kyseistä teknologiaa tai tuotetta jo käytettiin osana struktuureja. Laitteiden käyttö sallittiin, kunnes joku pystyi vakuuttavasti todistamaan laitteen haitallisuuden. Todistustaakka on muilla kuin laitteen valmistajilla ja markkinoijilla. Tässä mielessä äänimaiseman piirissä käytiin kauppaa vahvimman oikeudella ja etulyöntiasemassa olivat ”meluajat” ainakin silloin, kun verrattiin ”hiljaisuuden puolesta puhujien” mahdollisuuksiin valita mieleisensä äänimaisema tai rajoittaa uusien, melua oheistuotteena tuottavien laitteiden käyttöä.

Kysymyksen vahvemman oikeudesta liittyy myös ajatus äänimaiseman yksityistämisestä kaupallisiin tarkoituksiin, jolloin yhä harvinaisemmaksi käynyt hiljaisuus otetaan pois suurelta joukolta ihmisiä taloudellisen toiminnan seurauksena. Näin tapahtuu esimerkiksi silloin, kun matkailuyrittäjä kuljettaa vesijettisafareita yhteisillä vesialueilla tai ravintolan taustamusiikki valtaa kadunpätkän. Tällöin voidaan puhua äänimaisemallisten yhteis maiden tragediasta (engl. *tragedy of the commons*), jolloin yksittäinen taho saa kaupallista hyötyä periaatteessa kaikille yhteisten resurssien hyödyntämisestä. Voidaan kysyä, pitäisikö äänimaiseman privatisoijien suorittaa jonkinlaista kompensatiota vaikka kesämökkiläisille tai paikallisille asukkaille äänellisen tilan käytöstä. Tutkimukseni lopulla nostin esiin ajatuksen äänimaiseman vähittäisestä reifikoitumisesta, jolloin äänimaisemaan ja myös hiljaisuuteen liittyvät toiminnot muuttuisivat vaihtoarvoiksi. Tilanteessa, jossa melun ja hiljaisuuden välinen tasapaino on järkkynyt etenkin kaupunkialueilla, on aiheellista kysyä, onko äänimaisema ja etenkin hiljaisuus muuttumassa yhdeksi hyödykkeeksi muiden tavaroiden joukossa.

”LUONTO” JA ÄÄNIMAISEMAMAN LAADUN ARVIOINTIPERUSTEET

Modernia länsimaista yhteiskuntaa kritisoineiden filosofien mukaan yhteiskuntiemme yksi keskeinen ongelma on löydettävissä sen itseriittoisuudesta. Menneisyydestä irrottautunut ja luontoa moraalilähteenä hyljeksivä moderni joutuu etsimään suuntaa-antavia mittapuita itsestään, jolloin toimintamme ja päätöksemme perustuvat pitkälti luonnontieteeseen perustuvaan tietoon. Modernin yhteiskunnan kipupisteinä pidetään erityisesti luontosuhdettamme, jota on kritisoitu välineelliseksi. Luontosuhdettamme koskevista teoreettisista pohdinnoista on ollut kyse myös siitä, voidaanko ajatella olevan olemassa ”luontoa sinänsä”, joka olisi olemassa tavallaan puhtaana inhimillisen vaikutuksen ulottumattomissa, ja joka sellaisena tarjoaisi vertailukohdan sille, miten inhimillinen toiminta on muuttanut luontoa ja kuinka ”epäluonnollisessa” tai epäterveellisessä ympäristössä itse elämme. Lopulta kyse on siitä, nähdäänkö luonto puhtaasti sosiaalisena konstruktiona.

Tässä tutkimuksessa kysymys luontokäsityksestä nousi tärkeäksi pyrkiessäni selvittämään millaisin mittapuun kaupunkilaiset itse arvioivat kaupungin äänimaisemaa ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta. Ja onko siirtymä kohti keinotekoisia äänimaisemaa, jolloin inhimillisistä toimista on tullut yhä keskeisempiä äänimai-

semallisen todellisuuden muuntelussa ja suunnittelussa, merkinnyt äänimaiseman muuttumista sellaiseksi kuin ehkä useimmat kaupunkilaiset olisivat toivoneet ja odottaneet. Tässä kohdin käytin aineiston tulkinnassa apuna ympäristöpsykologisia käsitteitä, joita olivat luontopaikat elvyttävinä ympäristöinä, henkireikätilat ja territoriaalisuus. Peruste poikkeamiselleni ympäristöpsykologian ja sosiaalipsykologiankin ”sivupolulle” liittyi juuri luontokäsitykseen. Katson, että tulkitsemalla historiallista aineistoa mainittujen käsitteiden kautta oli mahdollista hahmottaa jonkinlaiset reunaehdot koskien sitä, millainen ympäristö ja luonto voisi olla hyvä, terveellinen ja viihtyisä. Nämä reunaehdot ovat ainakin ympäristöpsykologian mukaan palautettavissa ihmisen lajinkehityksen kautta muovautuneisiin ominaisuuksiin. Tällöin luontoa ei nähdä radikaalina sosiaalisena konstruktiona, vaan ihmisen fyysinen ja psyykinen olemus ja luonnonympäristön rakenne asettaa rajat, joiden puitteissa kulttuurinen muuntelu tapahtuu. Edelleen maltillisessa konstruktionismissa nähdään, että vaikka todellisuus on inhimillistä tulkintaa, näille tulkinnoillekin on löydettävissä rajat inhimillisestä olemuksesta, joka on lajinkehityksemme muovaama.

Aineistossa ”esiintyneet” kaupunkilaiset kokivat tärkeäksi, että kaupungissa tai sen lähetyillä ja mielellään oman asuinpaikan läheisyydessä sijaitisi luontoelämyksiä ja luonnonrauhaa tarjoavia alueita. Niiden olemassaolo ja säilyminen vastaisuudessaakin oli hyvän äänimaiseman ja toimivan meluntorjunnan yksi arviointiperuste – tärkeää oli edes jonkinlainen tasapaino melun ja hiljaisuuden välillä. Näistä jälkimmäistä näyttää edustaneen luonnon äänimaisema tai ainakin joidenkin siihen kuuluvien elementtien, kuten puiden lehtien suhinan erottuminen kaupungin taustamelusta. Mikäli näin ei ollut tai luontopaikat luonnon äänimaisemineen olivat uhattuina, nähtiin se syynä kritisoida asiasta vastuussa olevia viranomaisia. Aineistolle oli myös tyypillistä, että tehtiin selvä erottelu ”luonnon” ja rakennetun ympäristön välillä, joista jälkimmäistä ei katsottu osaksi luontoa ainakaan siten, että raskeasti rakennettu ympäristö voisi tarjota pakopaikan rauhaa ja hiljaisuutta etsivälle. Onnistuneen meluntorjunnan tunnusmerkkinä käytettiin lisäksi sitä, että koti tarjosi hiljaisuutta. Tyypillistä kotien äänimaisemaa käsitteleville yleisönosastokirjoituksille oli se, että niissä ilmaistiin vaatimus siitä, että edes omassa kodissa neljän seinän sisäpuolella oli mahdollisuus paeta melua. Toistuvasti näissä kirjoituksissa ilmaistiin huoli työssä jaksamisesta, opiskelun ja rentoutumisen ja nukkumisen häiriintymisestä tai jopa estymisestä sekä melun negatiivista seurauksista omalle hyvinvoinnille ja mielenterveydelle. Näitä kaupunkilaisten ilmaisemia tuntemuksia tulkitsin niin, että melu haittasi asunnon tai joidenkin sen osien muodostumista henkireikätilaksi.

Luontopaikat elvyttävinä ympäristöinä, koti henkireikätilana, ja tulkintani mukaan aineistossa esille tullut territoriaalinen käyttäytyminen, joka koski kaupunkilaisten tarvetta hallita ainakin jossain määrin etenkin oman kotinsa äänimaisemaa turvautumalla järjestyssääntöihin tai laajemmin melua koskevaan lainsäädäntöön, liittyvät kaikki yksityisen ja julkisen väliseen säätelyyn. Väitän, että mahdollisuus valinnanvapauden melun ja hiljaisuuden välillä on yksi keskeinen kriteeri, jota kaupunkilaiset käyttivät arvioidessaan keinotekoisien äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta. Mikäli tätä valinnanvapautta ei ollut tarjolla, se oli syy kritisoida viranomaisia tehottomasta meluntorjunnasta. Viranomaisten nähtiin olevan pääasiallisesti vastuussa melun ja hiljaisuuden välisen tasapainon ylläpidosta, joskin usein syyttävä sormi osoitti myös naapureita.

Mainittujen ympäristöpsykologisten käsitteiden kautta aineistoa tulkittaessa näyttääkin siltä, että kaupunkilaisten hyvinvointia edisti mahdollisuus hiljaisuuden ja melun väliseen säätelyyn. Tulkitsin tämän olleen osa julkisen ja yksityisyyden välistä säätelyä: jotta kaupunkilaiset jaksoivat olla ”mukana maailmassa”, he kokivat tärkeäksi myös mahdollisuuden vetäytyä melusta hiljaisuuteen. Katson, että tässä ovat taustalla nähtävissä lajinkehityksestä kumpuavat reunaehdot. Kaupunkilaisten toistuvaan kaipuuseen kokea luonnon ääniä ja tarpeeseen hiljaisuuden ja melun väliseen säätelyyn sisältyi vihjeitä ”luonnon” asettamista reunaehdoista hyvinvoinnillemme, vaikka niissä ”luonto” ei kulttuurin ulkopuolella tullutkaan selvähahmoisena esiin. Tällöin voidaan ajatella, että kaupunkilaiset käyttivät ”luontoa” mittapuuna arvioidessaan äänimaiseman laatua ja meluntorjuntatoimien onnistuneisuutta.

Kysymys jonkinlaisten muuttumattomien reunaehtojen olemassaolosta on tärkeä pohdittaessa kykyämme sopeutua meluisaan elinympäristöön. Reunaehtojen olemassaolo liittyy siihen, voidaanko löytää keinoja arvioida Helsingissä viimeisen viidenkymmenen vuoden aikana vähitellen muotoutunutta kulttuuria, jossa ihmisiä kehoitettiin näkemään melu normaalina osana kaupunkielämää. Kysymys melunsiedon vaatimuksesta on myös moraalinen. Onko sellainen kulttuuriratkaisu toivottava, jossa vain epäsensitiivisimmät pärjäävät ainakin näennäisesti ilman oireita, mutta jossa herkempien yksilöiden osa saattaa muodostua hankalaksi. Entä miten käy niiden, joilla ei ole keinoa paeta melua esimerkiksi taloudellisista syistä johtuen? Edelleen näen, että ihmisen fyysisestä ja psyykkisestä lajiolemuksesta on löydettävissä reunaehdot paitsi melunsiedolle mutta myös osviittaa niistä kriteereistä, joiden kautta olisi mahdollista arvioida melun sietämistä edellyttävää kulttuuria. Nämä reunaehdot tulevat esille muun muassa melulle altistumisen terveysvaikutuksina. Tällöin voidaan ajatella ”luonnon” käyttämistä eräänlaisena mittapuuna arvioitaessa melun sietämistä vaativaa kulttuuria. Kiinnostavaa on, että esimerkiksi viranomaisdiskursseissa luonnon (äänimaiseman) käyttöä mittatikkuna ei ole eksplikoitu yhtä selvästi kuin (tulkintani mukaan) meluun liittyvissä yleisönosastokirjoituksissa. Silti esimerkiksi melutasoja koskevat terveydelliset ohjeet on tulkintani mukaan laadittu sitä silmälläpitäen, kuinka paljon ihminen sietää melua, jotta hän ei voisi ratkaisevasti huonommin kuin eläessään keskellä luonnon äänimaisemaa. Modernin itseriittoisen luonteen mukaisesti ihmisen ulkopuoliseksi käsitettävää ”luontoa” ei siis suoranaisesti käytetä hyvinvointimme mittarina. Implisiittisesti se näyttäisi kuitenkin värittävän arvioitamme.

Nykyinen tilanne antaa olettaa, että olemme melko pitkälle muokattavissa mitä tulee melun sietoa vaativaan kulttuuriin. Melulle altistuvien ihmisten määrän edelleen lisääntyessä tärkeäksi kysymykseksi nousee, kuinka pitkään voimme tai meidän tulee sopeutua tällaiseen kulttuuriin. Mitä enemmän altistumme melulle ja mitä huonommat mahdollisuudet kaupunkilaisilla on hiljaisuuden ja melun väliseen säätelyyn, sitä enemmän oirehdimme fyysisesti ja psyykkisesti. Melulle altistuminen vaikuttaa myös kykyymme olla luovia ja hankaloittaa mahdollisuuksiamme uusia työkykyämme. Vaikka olisimmekin valmiita sopeutumaan meluun, maksamme sille altistumisesta psyykkisen ja fyysisen hinnan. Siksi olisi syytä pohtia keinotekoisien äänimaiseman radikaalia uudelleenmäärittelyä esimerkiksi sen politisoimisen kautta ja miettiä, ketä vaatimus meluun sopeutumisesta lopulta palvelee.

LÄHDELUETTELO

LYHENTEET

ELY	Eero Lampion yksityisarkisto
HK	Helsingin kaupunki
HKA	Helsingin kaupunginarkisto
HKH	Helsingin kaupunginhallitus
HKLA	Helsingin kaupungin liikennelaitoksen arkisto
HKV	Helsingin kaupunginvaltuusto
HKYKA	Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen arkisto
HYT	Helsingin ympäristönsuojelutoimikunta
JBY	Juhani Boreniuksen yksityisarkisto
KA	Kansallisarkisto
PLY	P. U. Lehtisen yksityisarkisto

LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET

Eero Lampion yksityisarkisto (kirjoittajan hallussa):

Meluntorjunta ry:n jäsentiedote 12.5.1980.

NAS:n vuosikokouksen 1956 ohjelma. Nordiska Akustiska Sällskapet:in vuosikokous Helsingissä 27.9–29.9.1956.

Helsingin kaupunginarkisto:

Helsingin kaupungin kunnalliset asetuskokoelmat vuosilta 1920–1938, 1950–1979.

Helsingin kaupungin talousarviot vuosilta 1977–2000. Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat, kaupunginhallituksen mietinnöt vuosilta 1977–2000.

Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö 1979. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 57/1979.

Helsingin kaupungin yleinen järjestyssääntö 1957. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 35/1957.

Helsingin kaupungin ympäristönsuojelutoimikunnan pöytäkirjat 1971–1977. Komiteamietinnöt k. 407–408.

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1972.

Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjaliitteet, syyskuu 1972, osa II.

Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1950–2001, syyskuu 2004.

Helsingin kaupunginvaltuuston painetut esityslistat 1925–1939.

Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 2004, syyskuu 1.

Ilma- ja melutoimikunnan osamietintö I, melu. Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjaliitteet, syyskuu 1972, osa II.

Metrotoimikunnan mietintö osa I, 1959: Helsingin kaupungin metrotoimiston metrotoimikunnan mietintö, I osa, 1959. Tarvitseeo Helsinki metroväyliä. Dc:1.

Metrotoimikunnan mietintö osa II, 1963: Helsingin kaupungin metrotoimiston metrotoimikunnan mietintö, II osa, 1963. Periaate-ehdotukset Helsingin metron suunnitelmasta ja toteuttamisohjelmasta. Dc:2.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen arkisto:

Cost 303: COST 303 Technical and economic evaluation of dual-mode trolleybus national programmes. Final report and summary of the Brussels seminar on dual-mode trolleybuses. Eds. F. Farbe – A. Klose. Eur 10993/1987.

Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: Meluntorjuntaohjelma. Ympäristösuojeluneuvottelukunnan tarkastettu ehdotus (25.1.1980), 1980.

Johdinautoliikenne Helsingissä 3.12.1985: Johdinautoliikenne Helsingissä. Matti Lundin kirje 20.11.1985 Helsingin kaupunginhallitukselle. HKL:n asiakirjat 3.12.1985 Dnro 33/721–85.
Santaharju 1977: Pentti Santaharju, Selvitys johdinautoliikenteeseen liittyvistä tekijöistä 1977, 170/1977.
Santaharju – Pönni 1979: Pentti Santaharju – Olli Pönni, Johdinautoliikenteen laajentamismahdollisuuksia koskeva selvitys, muistio 1.3.1979, 95/79.

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen arkisto:

Helsingin kaupungin ympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle 26.11.1985, Helsingin ympäristölautakunnan pöytäkirjat ja esityslistat Ca:2–4/1985.

Juhani Boreniuksen yksityisarkisto, Helsinki:

Meluntorjunta ry:n toimintakertomus vuodelta 1979.

Kansallisarkisto:

Meluntorjunnan edistämisyhdistystä koskeva aineisto. PRH.547 320/IV.

P. U. Lehtisen yksityisarkisto, Espoo:

Kärsitkö melusta? Esitelehtinen Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen 5.11.1973 Vanhalla ylioppilastalolla järjestämästä tiedotus- ja keskustelutilaisuudesta.
Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen jäsentiedote 13.2.1967.
Meluntorjunnan edistämisyhdistyksen vuosikertomus 1.4.1966 päätyvältä toimivuodelta.
Pöytäkirja meluntorjuntaa koskevista yhteistyöneuvotteluista 22.9.1966 Martta-hotellin kokoushuoneessa.

Suomen kuntaliiton arkisto:

Liikenneteknilliset luontopäivät Helsingissä 20.–22.10.1958 (monisteet koonnut Kaarlo Leinonen).
Järjestäjinä Suomen kaupunkiliitto, Talja, AK.

LEHDET

Akustinen aikakauslehti 1963–1967

Arkitekten 9/1904, 9/1911

Arkkitehti, vuosikerrat 1950–1953, 1964–1980

Enemmistö, vuosikerrat 1971–1987.

Helsingin sanomien melua ja ääntä koskevat yleisönosastokirjoitukset vuosilta 1955, 1960, 1965, 1968–1974, 1980, 1985, 1990, 1998–1999, 2002.

Hirsilehti 2/1999 ”Suomalaishaaveiden täyttymys. Järvi, metsä ja oma mökki”, Raija Alanen, s. 4–7.
Ilta-Sanomat 24.9.1970 ”Auto tekee suomalaisista puolikuuroja syöpäpotilaita”, Rainer Nordberg.
Kotilääkäri 2/1993 ”Melu lisää paineita”, Tutta Runegerg, s.16–19.

Luonnonsuojelija, vuosikerrat 1990–2003.

Luonnonsuojeluväki 1975–1989.

Meidän Talo 10/1988 ”Melurako naapureihin”, Pekka Palomäki, s.12–19.

Meidän Talo & Koti 11/1992, ”Torju Melu”, Hannele Koskinen, s. 23.

Rakennustaito 15/1964, 22/1964.

Suomen Luonto, vuosikerrat 1950–1974

Suomen Luonto 3/2002 ”Uuteen lomanviettokulttuuriin – ei mökille vaan maalle”,
Karoliina Peräinen, s. 51.

Teknikern 216/1899, 493/1906, 795/1912

Valvoja II/1913 ”Tietoja eri aloilta: Melun vastustamisliitto”, s. 166–169.

Vihreä Lanka 24/2004, ”Äänettömyys on ylellisyyttä”, Marko Leppänen, s. 16.

Yliopisto 6/1998, Heikki S. Vuorisen haastattelu, ”Korvan kauhu”, Mikko Puttonen s. 10.

Ylioppilaslehti 8/2001, Langdon Winnerin haastattelu, ”Kapuloita teknologian rattaisiin”,
Matias Möttölä, s. 10.

Ylioppilaslehti 14/2006, konseptisuunnittelija Margit Sjöroosin haastattelu, ”Rauhaisan tien kulkija”,
Ville Seuri, s. 24–25.

JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

- Hinttaniemi 2003: Tero Hinttaniemi, *Enemmistö ry liikennepoliittisena keskustelijana 1968–1975*. Pro gradu -opinnäytetyö, Helsingin yliopiston historian laitos.
- Jokinen 2001: Outi Jokinen, *Melun sieto modernina kansalaishyveenä. Ympäristömelua koskevat diskurssit Helsingissä vuosina 1930–2001*. Pro gradu -opinnäytetyö, Helsingin yliopiston historian laitos.
- Poutanen 2003: Virpi Poutanen, *Metsän hiljainen humina. Äänimaiseman luokittelu vapaa-ajan luonnonympäristössä*. Opinnäytetyö, Rovaniemen ammattikorkeakoulu 2003.
- Saikkonen 2002: Paula Saikkonen, *Saastuneen alueen asukkaat: kokemuksia Myllypuron Alakiventien ympäristöönnettomuudesta*. Pro gradu -opinnäytetyö, Helsingin yliopiston sosiaalipoliittikan laitos.
- Tiljander 2000: Jonna Tiljander, *Asuminen suurten ikäluokkien muistoissa ja toiveissa*. Pro gradu -opinnäytetyö, Helsingin yliopiston kotitalous- ja käsityötieteiden laitos.
- Toyka-Seid 2002: Michael Toyka-Seid, *The Fight against "acoustic pollution" – noise as an environmental problem in 19th and 20th Century Germany*. Julkaisematon konferenssiabstrakti ICOH-TEC 2002, Granada, Espanja.

HAASTATTELUT

- Juhani Borenus, diplomi-insinööri, haastattelu 7.5.2002, Helsinki. Haastattelunauhut ja haastattelun litteraatit kirjoittajan hallussa.
- Juhani Hienonen, liikenne- ja viestintäministeriön erityisasiantuntija, sähköpostiviesti 6.3.2006. Viesti kirjoittajan hallussa.
- Harri Kukkonen, Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosaston suunnittelija, puhelinhaastattelu 18.3.2005. Muistiinpanot kirjoittajan hallussa.
- Pentti U. Lehtinen, diplomi-insinööri, haastattelu 8.5.2002, Espoo. Haastattelunauhut ja haastattelun litteraatit kirjoittajan hallussa.
- Ora Patoharju, diplomi-insinööri ja Helsingin kaupungin ympäristötarkastaja (kaupungin palveluksessa 1971–1990), haastattelu 27.11.2006. Haastattelunauha kirjoittajan hallussa.
- Kari Pesonen, diplomi-insinööri ja konsultti, sähköpostiviestit 14.12.2006. Viestit kirjoittajan hallussa.
- Markku Viinikka, Helsingin ympäristökeskuksen johtava ympäristötarkastaja, puhelinhaastattelu 18.2.2005. Muistiinpanot kirjoittajan hallussa.
- Juhani Valanto, diplomi-insinööri, merkonomi, Helsingin liikennelaitoksen teknillisen suunnittelu-toimiston päällikkö v. 1963–1974, puhelinhaastattelu 6.8.2002. Muistiinpanot kirjoittajan hallussa.

PAINETUT LÄHTEET

- von Bonsdorff et al 1999: Camilla V. Bonsdorff – Mona Arnold – Hannu Arovaara – Pauliina Jalonen – Sari Kettunen – Seija Malinen – Erja Moisiola – Kaisa Pajanen – Eeva Pitkänen – Pirkko Pulkkinen – Janne Rönkkö – Kari Silfverberg – Tiina Sten – Rauno Tolonen – Markku Viinikka – Ilkka Viitasalo, Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantaraportti 1998. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen monisteita 1/99, Helsinki 1999.
- Ehdotus toimenpideohjelmaksi liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi 1993: Ehdotus toimenpideohjelmaksi liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Liikenneministeriön julkaisu 48/93, Helsinki 1993.
- Hartikainen et al 1987: Olli-Pekka Hartikainen – Timo Ernvall – Jorma Mäntynen – Reijo Hämäläinen, Liikennemelun torjuminen. Tampereen teknillinen korkeakoulu. Tie- ja liikennetekniikka, Tampere 1987.
- Helsingin kaupungin järjestyssääntö 1999: Kaupunginvaltuuston hyväksymä Helsingin kaupungin järjestyssääntö syyskuun 15 p:nä 1999. Helsinki 2000.
- Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun päämäärät, osa 3: Meluntorjuntaohjelma. Ympäristönsuojeluneuvottelukunnan tarkistettu ehdotus 25.1. 1980.

- Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998: Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantaraportti 1997. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, moniste 10/1997, Helsinki 1997.
- Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoite- ja toimenpideohjelma 1994–1998. Seurantaraportti 1998. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen monisteita 1/99, Helsinki 1999.
- Helsingin kaupungin ympäristöraportti ja –tilinpäätös 2000. Helsingin kaupunginkanslian julkaisusarja A 19/2001. Helsinki 2001.
- Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys 2003: Helsingin katuverkon meluntorjuntaselvitys. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2003:9, Helsinki 2003.
- Helsingin lentoaseman melualue tutkimus 1973: Helsingin lentoaseman melualue tutkimus 1973. Helsingin seutukaavaliitto. Helsinki 1973.
- Helsingin lentoaseman melututkimus v. 1975, 1976: Helsingin lentoaseman melututkimus v. 1975. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisuja LA: 2/76. Helsinki 1976.
- Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998: Helsingin meluntorjuntaohjelma 1994–1998. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 7/92, Helsinki 1992.
- Helsingin runkoväylien meluselvitys v. 1985, 1973: Helsingin runkoväylien meluselvitys vuodelle 1985. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisuja B:3/73. Helsinki 1973.
- Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa 2004: Päivi A. Karvinen – Anne Savola, Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa. HiljaPiSa. Suomen ympäristö 691. Ympäristöministeriö, Helsinki 2004.
- Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2001: Ilmailulaitoksen ympäristöraportti. Ilmailulaitos, 2001.
- Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2004: Ilmailulaitoksen ympäristöraportti. Ilmailulaitos, 2004.
- Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1990: Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1990. Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia, ympäristönsuojelutoimisto, Helsinki 1990.
- Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1993: Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1993. Helsingin kaupungin ympäristökeskus. Ympäristökeskuksen julkaisuja 10/93, Helsinki 1993.
- Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998: Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 1998. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 2/98, Helsinki 1998.
- Käytännön meluntorjunnan ratkaisuja 1980: Risto Jokinen, Käytännön meluntorjunnan ratkaisuja. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston julkaisuja LB: 1/80. Helsinki 1980.
- Liikennepolitiikan suuntia 1992: Väli raportti, Liikennepolitiikan suuntia. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1992:11. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, Liikenneministeriö. Helsinki 1992.
- Liikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1982: Liikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisuja LB: 4/82. Helsinki 1982.
- Liikenteen nykytilan arviointi 1997: Liikenteen nykytilan arviointi. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistus PLJ 1998. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1997:10. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta 1997, ei painopaikkaa.
- Liikonen – Björk 1997: Larri Liikonen – Erkki Björk. Ympäristömelun häiritsevyys Helsingissä. Ympäristökeskuksen julkaisuja 11/97, Helsinki 1997.
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelun keinoja ilmansuojelun ja meluntorjunnan edistämiseksi 2002. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja b 2002:9. YTV, Helsinki 2002.
- Malkki 2000: Marjatta Malkki, Pääkaupunkiseudun asemakaavojen kaavamääräyksiä ilman epäpuhauksien ja meluhaittojen vähentämiseksi. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2000:1. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, Helsinki 2000.
- Malmin lentoaseman melututkimus v. 1976, 1978: Malmin lentoaseman melututkimus vuonna 1976. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisuja La: 5/78. Helsinki 1978.
- Melualueiden ja -rakenteiden mitoitusohjeet, 1975: Melualueiden ja -rakenteiden mitoitusohjeet. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisuja LB, 10/75. Helsinki 1975.
- Melutilanne Helsingissä 1992: Melutilanne Helsingissä. Seurantaraportti. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/92, Helsinki 1992.
- Meluntorjuntatoimikunnan mietintö 1981: Meluntorjuntatoimikunnan mietintö. Komiteamietintö 1981:62. Helsinki 1981.
- Meluntorjuntatoimikunnan mietinnöstä saadut lausunnot 1983. Sisäasiainministeriön ympäristönsuojeluosaston julkaisu C:18, Helsinki 1983.

- Miettinen 1971: Unto Miettinen, Liikenteen melua koskeva tutkimus Mechelininkadulla ja sen lähiympäristössä syksyllä 1971. Melumittauksia 2. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto. Helsinki 1971.
- Miettinen 19972: Unto Miettinen, Katuliikenteen melu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston julkaisu no 2/72, Helsinki 1972.
- Paikkala 1981: Sirkka-Liisa Paikkala, Tutkimus liikennemelun haitoista Helsingissä. Teoksessa Meluntorjuntatoimikunnan mietintö. Komiteamietintö 1981:62. Helsinki 1981.
- Patoharju 1996: Ora Patoharju, Aika kauan kauan ennen lakia... Teoksessa Camilla v. Bonsdorff – Päivi Kippo-Edlund – Kaisu Anttonen – Heikkilä – Stefan Skog – Vesa Valpasvuo, Muutosvastarinta murtuu. Eläköön kuntien suojelutyö. Hakapaino, Helsinki 1996.
- Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, visio 4: Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, visio 4. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1991:12. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, Liikenneministeriö, Helsinki 1991.
- Pääkaupunkiseudun liikennetutkimus 1988: Pääkaupunkiseudun liikennetutkimus 1988. Tiivistelmä. YTV, Liikenneministeriö. Ei painopaikkaa.
- Pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluntorjuntaselvitys 1990: Pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluntorjuntaselvitys. Tielaitos, Tiehallitus, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1990:13. Helsinki 1990.
- Research for a Quieter Europe in 2020: Research for a Quieter Europe in 2020. An Updated Strategy Paper of the CALM Network, Oct 2004. European Commission 2004.
- Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1–4/1976. Sisäasiainministeriö.
- Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1/1985. Ympäristöministeriö.
- Suomen rakentamismääräyskokoelma C 1/1998. Ääneneristys ja meluntorjunta rakennuksessa. Ympäristöministeriö.
- Suomen säädös- ja asetuskoelmat vuosilta 1979–1996.
- Tarasti 1996: Lauri Tarasti, Kuntien 10-vuotias ympäristönsuojeluhallinto – näin sen näen. Teoksessa Camilla v. Bonsdorff – Päivi Kippo-Edlund – Kaisu Anttonen – Heikkilä – Stefan Skog – Vesa Valpasvuo (toim.), Muutosvastarinta murtuu. Eläköön kuntien suojelutyö! Hakapaino, Helsinki 1996.
- Tieliikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä 1987: Tieliikenteen melualueilla asuvien määrä Helsingissä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, julkaisu LB: 4/87. Helsinki 1987.
- Veneiden melu ja aallokon muodostus 2000: Veneiden melu ja aallokon muodostus. Suomen ympäristö 422. Ympäristöministeriö, Helsinki 2000.
- Väliraportti 1992: Liikennepolitiikan suuntia. Väliraportti. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1992:11. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, liikenneministeriö, Helsinki 1992.
- Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunnan mietintö 1989. Komiteamietintö 1989:9. Ympäristöministeriö, Helsinki 1989.
- Ääneneristysnormit 1967. RIL 55, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto.
- Ääneneristävyys helsinkiläisissä kerrostaloissa 1994: Jussi Rintala – Tuomo Leskelä – Pasi Niemi – Monica Gorbatow – Pertti Forss, Ääneneristävyys helsinkiläisissä kerrostaloissa. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu 8/94. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Helsinki 1994.

KIRJALLISUUS

- Adorno 1998: Theodor W. Adorno, *Critical Models. Intervention and Catchwords*. Columbia University Press, New York 1998.
- Agar 2002: Jon Agar, *Bodies, Machines and Noise*. Teoksessa Iwan Rhys Morus (toim.), *Bodies/Machines*. Berg, Oxford 2002.
- Alasuutari 1996: Pertti Alasuutari, *Toinen tasavalta. Suomi 1946–1994*. Vastapaino, Tampere 1996.
- Altman 1975: Irwin Altman, *The Environment and Social Behavior*. Brooks/ Cole, Monterey 1975.
- Ampuja 2004: Outi Ampuja, Towards an Artificial Soundscape? Can We Design Modern Soundscapes as We Please. *Tekniikan Waiheita* 3/2004, s. 44–52.
- Ampuja 2005a: Outi Ampuja, Kohti keinotekoista äänimaisemaa? Moderni äänimaisema inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piirissä. Teoksessa Outi Ampuja – Kaarina Kilpiö (toim.), *Kuultava menneisyys. Suomalaista äänimaiseman historiaa*. Historia Mirabilis III, Turun historiallinen yhdistys, Turku 2005.

- Ampuja 2005b: Outi Ampuja, Towards an Artificial Soundscape? Modern Soundscapes Under Human Design. *ICON* vol 11/2005, s. 79–94.
- Ampuja 2007: Outi Ampuja, Ääni ja melu modernissa sodankäynnissä. Teoksessa Simo Laakkonen – Timo Vuorisalo (toim.), *Sodan ekologia. Sodankäynnin ympäristöhistoriaa*. SKS, Helsinki 2007.
- Ampuja – Kilpiö 2005: Outi Ampuja – Kaarina Kilpiö (toim.), *Kuultava menneisyys. Suomalaista äänimaiseman historiaa*. Historia Mirabilis III, Turun historiallinen yhdistys, Turku 2005.
- Arendt 2002 (1958): Hannah Arendt, *Vita activa. Ihmisenä olemisen ehdot*. Vastapaino, Tampere 2002. (Alkuteos *The Human Condition*. The University of Chicago Press, Chicago 1958.)
- Ariès 1996 (1962): Philippe Ariès, *Centuries of childhood*. Pimlico, London 1996.
- Ariès et al 1991: Philippe Ariès – Georges Duby (toim.), *A History of Private Life. Riddles of Identity in Modern Times*. Belknap Press, London 1991.
- Astikainen et al 1997: Riitta Astikainen – Riitta Heiskanen – Raija Kaikkonen, *Elämää lähiössä*. Helsingin Sanomat, Helsinki 1997.
- Attali 2002(1977): Jacques Attali, Noise. *The Political economy of music*. University of Minnesota Press, Minneapolis 2002 (1977).
- Aura 1982: Teuvo Aura, *Sovitellen*. (Muistiin merkinnyt Pertti Mustonen). Weilin + Göös, Espoo 1982.
- Aura – Horelli – Korpela 1997: Seppo Aura – Liisa Horelli – Kalevi Korpela, *Ympäristöpsykologian perusteet*. WSOY, Porvoo 1997.
- Babisch et al 2005: Wolfgang Babisch – Bernd Beule – Marianne Schust – Norbert Kernsten – Hartmut Ising, Traffic Noise and Risk of Myocardial Infarction. *Epidemiology*, vol 16, nro 1, Jan 2005, s. 33–44.
- Bailey 1996: Peter Bailey, Breaking the Sound Barrier: A Historian Listens to Noise. *Body & Society*, vol 2, nro 2/1996, s. 49–66.
- Barry 2001: Andrew Barry, *Political machines. Governing a technological society*. The Athlone Press, New York 2001.
- Baumeister 2005: Roy F. Baumeister, *The Cultural Animal. Human Nature, Meaning, and Social Life*. Oxford University Press, New York 2005.
- Beck 1990: Ulrich Beck, *Riskiyhteiskunnan vastamyrryt. Organisoitu vastuuttomuus*. Vastapaino, Tampere 1990.
- Beck 1992: Ulrich Beck, *Risk Society. Towards a New Modernity*. Sage, London 1992.
- Beck 1997: Ulrich Beck, *The Reinvention of Politics. Rethinking Modernity in the Global Social Order*. Polity Press, Cambridge 1997.
- Beck 1999: Ulrich Beck, *World Risk Society*. Polity Press, Cambridge 1999.
- Beck et al 2001: Ulrich Beck – Wolfgang Bonss – Christoph Lau, Theorie reflexiver Modernisierung – Fragestellungen, Hypothesen, Forschungsprogramme. Teoksessa Ulrich Beck – Wolfgang Bonss, *Die Modernisierung der Moderne*. Shurkamp, Frankfurt am Main 2001.
- Beck et al 2003: Ulrich Beck – Wolfgang Bonss – Christoph Lau, The Theory of Reflexive Modernization. Problematic, Hypotheses and Research Programme. *Theory, Culture & Society*, vol 20 (2)/ 2003, s.1–33.
- Bell et al 1996: Paul A. Bell – Thomas C. Greene – Jeffrey D. Fisher – Andrew Baum, *Environmental Psychology*. Harcourt Brace College Publishers, Fort Worth 1996.
- Bellah et al 1996 (1985): Robert N. Bellah – Richard Madsen – William M. Sullivan – Ann Swidler – Steven M. Tipton, *Habits of the Heart. Individualism and commitment in American Life*. University of California Press, Berkeley 1996.
- Benker 1984: Gertrud Benker, *Bürgerliches Wohnen. Städtische Wohnkultur im Mitteleuropa von der Gotik bis zum Jugendstil*. Callwey, München 1984.
- Berglund et al 1984: Birgitta Berglund – Ulf Berglund – Thomas Lindvall, *Adverse effects of community noise. Research needs*. Nordic Council of Ministers, Oslo 1984.
- Bewes 1997: Timothy Bewes, *Cynicism and Postmodernity*. Verso, New York 1997.
- Bewes 2002: Timothy Bewes, *Reification or The Anxiety of Late Capitalism*. Verso, London 2002.
- Bijker et al 1999 (1989): Wiebe E. Bijker – Thomas P. Hughes – Trevor J. Pinch (toim.), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*. MIT Press, Chambridge 1999 (1989).
- Bijsterveld 2001: Karin Bijsterveld, The Diabolical Symphony of the Mechanical Age: Technology and Symbolism of Sound in European and North American Noise Abatement Campaigns, 1900–40. *Social Studies of Science*, vol 31, nro 1/2001, s. 37–70.
- Bijsterveld 2003: Karin Bijsterveld, ”The City of Din”: Decibels, Noise, and Neighbours in the Netherlands, 1910–1980. *Osiris* 18/2003, s. 173–193.

- Bijsterveld 2006: Karin Bijsterveld, Listening to machines: industrial noise, hearing loss and the cultural meaning of sound. *Interdisciplinary Science Reviews*, vol 31, nro 4/2006, s. 323–337.
- Bimber 1994: Bruce Bimber, Three Faces of Technological Determinism. Teoksessa Merritt Roe – Leo Marx (toim.), *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1994.
- Björk 2003: Erkki Björk, Lehtipuhaltimien melu. *Ympäristö ja terveys* 3–4/2003, s. 66–67.
- Blessler – Salter 2007: Barry Blessler – Linda-Ruth Salter, *Spaces Speak, Are You Listening? Experiencing Aural Architecture*. The MIT Press, Cambridge 2007.
- Blom 1999: Raimo Blom (toim.), *Mikä Suomessa muuttui? Sosiologinen kuva 1990-luvusta*. Gaudeamus, Helsinki 1999.
- Bourdieu 1986: Pierre Bourdieu, *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge University Press, Cambridge 1986.
- Brower 1980: Sidney N. Brower, Territory in Urban Settings. Teoksessa Irwin Altman – Amos Rapoport – Joachim F. Wohlwill (toim.), *Human Behavior and Environment*. Vol 4, Environment and Culture. Plenum Press, New York 1980.
- Buchholz 1997: Ester Schaler Buchholz, *The Call of Solitude. Alonetime in a World of Attachment*. Simon & Schuster, New York 1997.
- Bull – Back 2003: Michael Bull – Les Back (toim.), *The Auditory Culture Reader*. Berg, Oxford 2003.
- Bullard 2004: Robert D. Bullard, Environment and morality: Confronting Environmental Racism in the United States. Identities, Conflict and Cohesion. *UNRISD Programme Paper*, nro 8, October/ 2004.
- Burnett 1978: John Burnett, *A Social History of Housing 1815–1970*. Methuen, London 1978.
- Caldwell 1970: Lynton K. Caldwell, *Environment: A Challenge to Modern Society*. Natural History Press, New York 1970.
- Castells 1996: Manuel Castells, *Information Age, vol 1. The Rise of Network Society*. Sarjassa Manuel Castells, The Information Age: Economy, Society and Culture (1996–1998). Blackwell Publishers, Oxford 1996.
- Cixous 1992: Hélène Cixous, Sorties: Out and Out: Attacks/Ways Out/Forays. Teoksessa Catherine Belsey – Jane Moore (toim.), *The Feminist Reader. Essays in Gender and the Politics of Literary Criticism*. Macmillan, London 1992.
- Coates 1998: Peter Coates, *Nature: Western Attitudes since Ancient Times*. Polity Press, Cambridge 1998.
- Coates 2005: Peter A. Coates, The Strange Stillness of the Past: Toward an Environmental History of Sound and Noise. *Environmental History*, vol 10, Issue 4/2005.
- Connolly 2003: William E. Connolly, Ääniä tuulispäästä. Teoksessa Yrjö Haila – Ville Lähde (toim.), *Luonnon politiikka*. Vastapaino, Tampere 2003.
- Corbin 1998: Alain Corbin, *Village Bells. Sound and Meaning in the 19th-Century French Countryside*. Columbia University Press, New York 1998.
- Cowan 1985: Ruth Schwartz Cowan, How the Refrigerator got its hum. Teoksessa Donald MacKenzie – Judy Wajcman (toim.), *The Social Shaping of Technology*. Open University Press, Philadelphia 1985.
- Cronon 1996: William Cronon, The Trouble with the Wilderness: or, Getting Back to the Wrong Nature. *Environmental History*, vol 1, nro 1 /1996, s. 7–28.
- Csikszentmihalyi 2005: Mihalyi Csikszentmihalyi, *Flow – elämän virta. Tutkimuksia onnesta, siitä kun kaikki sujuu*. Rasalas kustannus, Tallinna 2005.
- Daun 1980: Åke Daun, *Boende och livsform*. Tidens Förlag, Stockholm 1980.
- Douglas 1966: Mary Douglas, *Purity and Danger. An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo*. Routledge & Kegan Paul, London 1966.
- Douglas – Wildavsky 1982: Mary Douglas – Aaron Wildavsky, *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*. University of California Press, Berkeley 1982.
- Eagleton 1994: Terry Eagleton, Ideology and its Vicissitudes in Western Marxism. Teoksessa Slavoj Žižek (toim.), *Mapping Ideology*. Verso, London 1994.
- Ellul 1964: Jacques Ellul, *The Technological Society*. Vintage Books, New York 1964.
- Englund 2004: Peter Englund, *Hiljaisuuden historia*. WSOY, Helsinki 2004.
- Enzensberger 1997: Hans Magnus Enzensberger, Muistumia yllellisyydestä. Luksus ennen ja nyt. *Helsingin Sanomien kuukausiliite* 3/1997, (suom. Antero Tiisanen), s. 52–54.

- Erilaisuuksien Suomi 2001: *Erilaisuuksien Suomi. Raportti suomalaisten asenteista 2001*. EVA, Vantaa 2001.
- Erlmann 2005: Veit Erlmann (toim.), *Hearing Cultures. Essays on Sound, Listening and Modernity*. Berg, Oxford 2005.
- Fielder 1992: John Fielder, Autonomous technology, democracy, and the nimbys. Teoksessa Langdon Winner (toim.), *Democracy in a technological society*. Society for philosophy & technology, vol 9. Kluwer Academic Publishers, Boston 1992.
- Foucault 2000: Michel Foucault, *Tarkkailla ja rangaista*. Otava, Helsinki 2000.
- Franklin 2000: Ursula Franklin, Silence and the Notion of the Commons. *Soundscape, the Journal of Acoustic Ecology*, vol 1, no 2, winter 2000.
- Garber 2000: Marjorie Garber, *Sex and real estate. Why we love houses*. Pantheon books, New York 2000.
- Gay 1996: Peter Gay, *The Naked Heart. The Bourgeois Experience from Victoria to Freud*. Harper Collins, London 1996.
- de Geus 2003: Marius de Geus, *The End of Over-Consumption: Towards a Lifestyle of Moderation and Self-restraint*. The Netherlands International Books, Utrecht 2003.
- Giddens 1996: Anthony Giddens, *Beyond Left and Right. The Future of Radical Politics*. Polity Press, Cambridge 1996.
- Glass et al 1969: David C. Glass – Jerome E. Singer – Lucy N. Friedman, Psychic Cost of Adaptation to an Environmental Stressor. *Journal of Personality and Social Psychology*, vol 12, no3/1969, s. 200–210.
- Glass – Singer 1972: David C. Glass – Jerome E. Singer, *Urban Stress. Experiments on Noise and Social Stressors*. AP Academic Press, New York 1972.
- Gleeson – Low 2003: Brendan Gleeson – Nicholas Low, Environmental justice. Teoksessa John Agnew – Katharyne Mitchell – Gerard Toal (toim.), *A Companion to political geography*. Blackwell, Oxford 2003.
- Goffman 1963: Erving Goffman, *Behaviour in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*. The Free Press, New York 1963.
- Gorz 1988: André Gorz, *Critique of Economic Reason*. Verso, London 1988.
- Granö 1930: J. G. Granö, *Puhdas maantiede. Tutkimusesimerkeillä Suomesta ja Virosta valaistu metodologinen selvitys*. Wsoy, Porvoo 1930.
- Gros et al 1978: E. Gros – G. Jansen, Problems in Determining the Size of the Population and Critical Groups Exposed to Environmental Noise. *Journal of Sound and Vibration*, vol 59, no 1/1978, s. 137–138.
- Haapala 1990: Pertti Haapala, Sosiaalishistorian lupaus. Teoksessa Pekka Ahtiainen et al., *Historia nyt*. WSOY, Juva 1990.
- Haberlandt 1900: Michael Haberlandt, Vom Lärm. Teoksessa *Cultur im Alltag: Gesammelte Aufsätze von Michael Haberlandt*. Wiener Verlag, Wien 1900.
- Habermas 1994: Jürgen Habermas, Uusi yleiskatsauksettomuus. Teoksessa Jürgen Habermas, *Järki ja kommunikaatio*. Tekstejä 1981–1989. Gaudeamus, Tampere 1994.
- Haila 2001a: Yrjö Haila, Johdanto: Mikä ympäristö? Teoksessa Yrjö Haila – Pekka Jokinen (toim.), *Ympäristöpolitiikka. Mikä ympäristö, kenen politiikka*. Vastapaino, Tampere 2001.
- Haila 2001b: Yrjö Haila, ”Ympäristöherätys”. Teoksessa Yrjö Haila – Pekka Jokinen (toim.), *Ympäristöpolitiikka. Mikä ympäristö, kenen politiikka*. Vastapaino, Tampere 2001.
- Haila 2003a: Yrjö Haila, ”Erämaa” ja ympäristöajattelun moniulotteisuus. Teoksessa Yrjö Haila – Ville Lähde (toim.), *Luonnon politiikka*. Vastapaino, Tampere 2003.
- Haila 2003b: Yrjö Haila, Maailman merkityksellinen järjestys ja luonto. *Tiede ja edistys* 4/2003, s. 293–301.
- Haila – Jokinen 2001: Yrjö Haila – Pekka Jokinen, Tulkintoja ympäristöpolitiikasta. Teoksessa Yrjö Haila – Pekka Jokinen (toim.), *Ympäristöpolitiikka. Mikä ympäristö, kenen politiikka*. Vastapaino, Tampere 2001.
- Haila – Lähde 2003: Yrjö Haila – Ville Lähde, *Luonnon politiikka*. Vastapaino, Jyväskylä 2003.
- Hajer 1989: Maarten Hajer, *City politics. Hegemonic projects and discourse*. Aldershot, Avesbury 1989.
- Hall 1973: Edward T. Hall, *The Silent Language*. Anchor Press, New York 1973.
- Hall 1990 (1966): Edward T. Hall, *The Hidden Dimension*. Anchor Books, New York 1990.

- Hankonen 1994: Johanna Hankonen, *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuinalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. Otatieto Oy, Gaudeamus, Tampere 1994.
- Haraway 1992: Donna Haraway, *The Promises of Monsters: A Regenerative politics of inappropriate/d others*. Teoksessa Lawrence Gossberg – Cary Nelson (toim.), *Cultural Studies*. Routledge, New York 1992.
- Hartig et al 1991: T. Hartig – M. Mang – G. Evans, Restorative effects of natural environment experiences. *Environment and Behaviour* 23/1991, s. 2–26.
- Hartikainen et al 1987: Olli-Pekka Hartikainen – Timo Ernvall – Jorma Mäntynen – Reijo Hämäläinen, *Liikennemelun torjuminen*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tampere 1987.
- Harvey 1996: David Harvey, *Justice, Nature & the Geography of Difference*. Blackwell, Oxford 1996.
- Hautamäki 1996: Antti Hautamäki, Individualismi on humanismia. Teoksessa Antti Hautamäki – Eerik Lagerspetz – Juha Sihvola – Juha Siltala – Jarmo Tarkki, *Yksilö modernin murroksessa*. Gaudeamus, Tampere 1996.
- Hautojärvi – Alfors 1972: Sirkka Hautojärvi – Anita Alfors, Asukkaiden mielipiteitä Helsingin asuinalueista. *Arkkitehti* 1/1972, s. 59.
- Heinonen 1998: Visa Heinonen, *Talonpoikainen etiikka ja kulutuksen henki. Kotitalousneuvonnasta kuluttajapolitiikkaan 1900-luvun Suomessa*. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki 1998.
- Heinonen-Guzejev 2003: Marja Heinonen-Guzejev, Meluherkkyys vaihtelee – tunnustaako melun-torjunta erot. *Ympäristö ja Terveys* 3–4/2003, s. 22–26.
- Heiskala 1996: Risto Heiskala, *Kohti keinotekoista yhteiskuntaa*. Gaudeamus, Tampere 1996.
- Heiskala 2000: Risto Heiskala, *Toiminta, tapa ja rakenne. Kohti konstruktionistista synteisiä yhteiskuntateoriassa*. Gaudeamus, Helsinki 2000.
- Helander – Sundman 1970: Vilhelm Helander – Mikael Sundman, *Kenen Helsinki – raportti kanta-kaupungista 1970*. WSOY, Porvoo 1970.
- Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2003: *Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja*. Helsingin kaupunki, Tietokeskus, Helsinki 2003.
- Helsingin keskustasuunnitelma 1965: *Helsingin keskustasuunnitelma* (Alvar Aallon keskustasuunnitelma, toim. Pekka Laurila – Harto Helpinen – Jan Söderlund). Arkkitehtien, ei painopaikkaa 1965.
- Helsinki tilastoina 2000: *Helsinki tilastoina 1800-luvulta nykypäivään*. Tilastoja 2000:5. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2000.
- Herranen: Timo Herranen, *Hevosomnibusseista metroom. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä*. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Helsingin kaupungin julkaisuja no 39, ei painovuotta, ei painopaikkaa.
- Hiramatsu et al 2003: K. Hiramatsu – T. Tokuyama – T. Matsui, The Okinawa Study: Effect of Chronic Aircraft Noise Exposure on Memory of School Children. Teoksessa *Proceedings of 8th International Congress on Noise as a Public Health Problem 2003*, s. 179–180.
- Hobsbawm 1999: Eric Hobsbawm, *Äärimmäisyyksien aika*. Vastapaino, Tampere 1999.
- Horelli-Kukkonen 1993: Liisa Horelli-Kukkonen, *Asunto psykologisena ympäristönä. Asujan ja asunnon vuorovaikutusta koskeva tutkimus pientalojen itesuunnittelukokeilun valossa*. Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston tutkimuksia 1993/3, Espoo 1993.
- Horkheimer – Adorno 1991: Max Horkheimer – Theodor W. Adorno, Valistuksen käsite. Teoksessa Jussi Kotkavirta (toim.), *Järjen kritiikki*. Vastapaino, Tampere 1991.
- Hughes 1994: Thomas P. Hughes, Technological Momentum. Teoksessa Merritt Roe Smith – Leo Marx (toim.), *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism*. MIT Press, Cambridge 1994.
- Hunt – Hall 1990: Lynn Hunt – Cathrine Hall, *The Curtain Rises*. Michelle Perrot (toim.), *A History of Private Life IV. From the Fires of Revolution to the Great War*. Harvard University Press, Cambridge 1990.
- Hyrkkänen 2002: Markku Hyrkkänen, *Aatehistorian mieli*. Vastapaino, Tampere 2002.
- Hyvärinen 2005: Tero Hyvärinen, Put put ja mur – vanha keskimooottori ja nostalgia. Teoksessa Outi Ampuja – Kaarina (toim.), *Kuultava menneisyys. Suomalaista äänimaiseman historiaa*. Historia Mirabilis III, Turun historiallinen yhdistys, Turku 2005.
- Häyrynen 1994: Maunu Häyrynen, *Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsingin kaupunkipuistot ja puistopolitiikka 1880-luvulta 1930-luvulle*. Helsinki-Seura, Helsinki 1994.
- Häkkinen 2004: Kaisa Häkkinen, *Nyky-suomen etymologinen sanakirja*. WSOY, Juva 2004.
- Höglund 1996: Krister Höglund, *Lentomelu asuinympäristössä. Kyselytutkimus lentomelun vaikutuksista Helsinki–Vantaan lentoaseman ympäristössä*. Vantaan kaupungin ympäristökeskus, julkaisu C 15:96, Vantaa 1996.

- Jacobs 2000(1961): Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. Pimlico, London 2000 (1961).
- Jacobsen 1976: Thorkild Jacobsen, *The Treasures of Darkness. A History of Mesopotamian Religion*. Yale University Press, New Haven 1976.
- Jalava 2005: Marja Jalava, *Minä ja maailmanhenki. Moderni subjekti kristillis-idealisisessa kansallisaattelussa ja Rolf Lagerborgin kulttuuriradikalismissa n. 19800–1914*. SKS, Helsinki 2005.
- Jalonen 1988: Markku Jalonen, Vihreät valtuutetut. Teoksessa Olavi Borg – Risto Harisalo (toim.), *Vihreä politiikka. Empiirisiä tutkimuksia aktivisteista, kannattajista ja poliittisesta toiminnasta*. Tampereen yliopiston politiikan tutkimuksen laitoksen tutkimuksia 95/1988.
- Jauhiainen et al 1997: Tapani Jauhiainen – Heikki S. Vuorinen – Marja Heinonen-Guzejev – Sirkka-Liisa Paikkala, *Ympäristömelun vaikutukset*. Suomen ympäristöministeriön julkaisu 94, Helsinki 1997.
- Johnson 2003: Baylor L. Johnson, Ethical Obligations in a Tragedy of the Commons. *Environmental Values*, nro 3, vol 12/2003, s. 271–287.
- Jokisalo 1991: Jouko Jokisalo, Saksalaisesta ympäristöhistoriallisesta tutkimuksesta. *Historiallinen aikakauskirja* 4/1991, s. 301–209.
- Juntto 1990: Anneli Juntto, *Asuntokysymys Suomessa. Topeliuksesta tulopolitiikkaan*. Sosiaalipoliittisen yhdistyksen julkaisu no 50, Asuntohallitus, Helsinki 1990.
- Järvikoski 1991: Timo Järvikoski, Ympäristöliike suomalaisessa politiikassa. Teoksessa Ilmo Massa – Rauno Sairinen (toim.), *Ympäristökysymys. Ympäristöuhkien haaste yhteiskunnalle*. Gaudeamus, Helsinki 1991, s. 162–179.
- Järviluoma 1991: Helmi Järviluoma, Äänimaisematyö taiteena ja tieteenä. R. Murray Schaferin haastattelu. *Musiikin suunta* 1/1991, s. 57–69.
- Järviluoma 1994: Helmi Järviluoma (toim.), *Soundscapes. Essays on Vroom and Moo*. Department of Folk Tradition, Publ. 19, Institute of Rhythm Music, Publ. A 2, University of Tampere, Tampere University Printing Service 1994.
- Järviluoma 1995: Helmi Järviluoma (toim.), *Musiikkimaailmoja ja äänimaisemia. Virtain kuulokulma*. Kansanperinteen laitos, julkaisuja no 21, Virtain tutkimuksia 13, Tampereen yliopisto, Tampereen yliopiston jäljennepalvelu 1995.
- Järviluoma 1996: Helmi Järviluoma, Nuoret äänimaisemoina. Paikan ja tilan äänellisestä rakentamisesta. Teoksessa Leena Suurpää – Pia Aaltojärvi (toim.), *Näin nuoret. Näkökulmia nuoruden kulttuureihin*. SKS, Pieksämäki 1996.
- Järviluoma 2003: Helmi Järviluoma, Äänimaisematutkimus. Teoksessa Tuomas Eerola – Jukka Louhivuori – Pirkko Moisala (toim.), *Johdatus musiikintutkimukseen*. Suomen musiikkiteieteellinen seura, Helsinki 2003.
- Järviluoma et al 2006: Helmi Järviluoma – Ari Koivumäki – Meri Kytö – Heikki Uimonen (toim.), *Sata suomalaista äänimaisemaa*. SKS, Helsinki 2006.
- Järviluoma – Wagstaff 2002: Helmi Järviluoma – Gregg Wagstaff (toim.), *Soundscape Studies and Methods*. The Finnish Society of Ethnomusicology, Department of Art, Literature and Music University of Turku, Helsinki 2002.
- Kalela 2000: Jorma Kalela, *Historiantutkimus ja historia*. Gaudeamus, Helsinki 2000.
- Kaplan – Kaplan 1989: Rachel – Stephen Kaplan, *The Experience of Nature. A Psychological perspective*. Cambridge University Press, Cambridge 1989.
- Katainen et al 1999: Elina Katainen – Anu Suoranta – Kari Teräs – Johanna Valenius (toim.), *Koti kaupungin laidalla. Työväestön asumisen pitkä linja*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Väki Voimakas 12, Saarijärvi 1999.
- Ketola 2005: Tarja Ketola, Suomen luonnonsuojeluliitto yhteiskunnallisena vaikuttajana – aatteen paloa historiasta nykypäivään. Teoksessa Anne Ilvonen (toim.), *Yksilö, yhteisö ja kansalaisyhteiskunta*. Opintotoiminnan keskusliitto ry, Vantaa 2005.
- Kilpiö 2005: Kaarina Kilpiö, *Kulutuksen sävel. Suomalaisen mainoselokuvan musiikki 1950-luvulta 1970-luvulle*. Like, Helsinki 2005.
- Kirsch 2000: David A. Kirsch, *The Electric Vehicle and the Burden of History*. Rutgers University Press, New Jersey 2000.
- Kjellberg – Kanerva 2004: Seppo Kjellberg – Raimo Kanerva, *Luonteva kaupunki arvojen valossa. Kaupunkilaisten näkemyksiä kestävästä kehityksestä ja osallisuudesta*. Tampere University Press, Tampere 2004.
- Klein 2001: Naomi Klein, *No Logo. Tähtäimessä brändivaltiaat*. Wsoy, Helsinki 2001.
- Koivisto et al 1995: Juha Koivisto – Markku Mäki – Timo Uusitupa (toim.), *Mitä on valistus?* Vastapaino, Jyväskylä 1995.

- Koivunen 1997: Hannele Koivunen, *Hiljainen tieto*. Otava, Keuruu 1997.
- Kolbe 1988: Laura Kolbe, *Kulosaari – unelma paremmasta tulevaisuudesta*. Kulosaaren Kotiseuturahaston Säätiö, Helsinki 1988.
- Kolbe 2002: Laura Kolbe, Helsinki kasvaa suurkaupungiksi. Julkisuus, politiikka, hallinto ja kansalaiset 1945–2000. Teoksessa Laura Kolbe – Heikki Helin, *Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 3. Kunnallishallinto ja politiikka. Kunnallistalous*. Helsingin kaupunki, Edita, Helsinki 2002.
- Kolbe – Helin 2002: Laura Kolbe – Heikki Helin, *Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 3. Kunnallishallinto ja politiikka. Kunnallistalous*. Helsingin kaupunki, Edita, Helsinki 2002.
- Konttinen 1994: Esa Konttinen, Kansalaisyhteiskunnan leimahdus Säynätsalossa. Teoksessa Ari Lehtinen – Pertti Rannikko (toim.), *Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto*. Gaudeamus, Tampere 1994.
- Konttinen 1995: Annamari Konttinen, Yhteiskunnan ekologisen muutoksen kulttuuriset ehdot. Teoksessa Ilmo Massa – Ossi Rahkonen (toim.), *Riskiyhteiskunnan talous. Suomen talouden ekologinen modernisaatio*. Gaudeamus, Helsinki 1995. (s. 375–391).
- Konttinen – Litmanen 1996: Esa Konttinen – Tapio Litmanen (toim.), *Ekokuntia ja ökykuntia. Tutkimuksia ympäristöhallinnan paikallisesta eriaikaisuudesta*. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntatieteiden, valtio-opin ja filosofian julkaisuja, Jyväskylä 1996.
- Korpela 2001: Kalevi Korpela, Koettu terveys ja asuinalueen mieluisat ja epämieluisat ympäristöt. Teoksessa *Melukylä vai mansikkapaikka. Asukkaiden ja asiantuntijoiden näkemyksiä asuinalueiden terveellisyydestä*. Suomen ympäristö 467. Ympäristöministeriö, Helsinki 2001.
- Kortelainen 2000: Jarmo Kortelainen (toim.), *Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2000.
- Kortteinen 1982: Matti Kortteinen, *Lähiö. Tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. Otava, Helsinki 1982.
- Koselleck 1984: Reinhart Koselleck, *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Shurkamp, Berlin 1984.
- Koskentalo – Lahtinen 1996: Tarja Koskentalo – Marita Lahtinen, *Typpioksidipitoisuudet ja melu päiväkotiympäristössä Vantaalla*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1996:16. YTV, Helsinki 1996.
- Koskiahho 1997: Briitta Koskiahho, *Kaupungista ekokaupungiksi. Urbaanin ekologian Eurooppa*. Gaudeamus, Tampere 1997.
- Kotkavirta – Sironen 1989: Jussi Kotkavirta – Esa Sironen, Modernin maailman tuleminen. Teoksessa Jussi Kotkavirta – Esa Sironen (toim.), *Moderni/postmoderni*. Tutkijaliiton julkaisusarja 44. Tutkijaliitto, Jyväskylä 1989.
- Kunstler 1993: James Howard Kunstler, *The Geography of Nowhere. The Rise and Decline of America's Man-made Landscape*. Simon & Schuster, New York 1993.
- Kurkela 1991: Vesa Kurkela, Äänimaisema, valta ja välinpitämättömyys. Näkökulmia ympäristö-äänien kulttuurianalyysiin. *Musiikin suunta* 1/1991, s. 47–56.
- Laakkonen et al 1999: Simo Laakkonen – Sari Laurila – Marjatta Rahikainen (toim.), *Harmaat aallot. Ympäristönsuojelun tulo Suomeen*. SKS, Helsinki 1999.
- Laakkonen 2001: Simo Laakkonen, *Vesiensuojelun synty. Helsingin ja sen merialueen ympäristöhistoriaa 1878–1928*. Gaudeamus, Helsinki 2001.
- Laakkonen – Lehmuskoski 2005: Simo Laakkonen – Antti Lehmuskoski, Musta meri. Öljyonnettomuuksien ympäristöhistoriaa Suomessa vuoteen 1969. *Historiallinen aikakauskirja* 4/2005, s. 381–396.
- Lahti 2003: Tapio Lahti, *Ympäristömelun arviointi ja torjunta*. Ympäristöministeriön ympäristöopas 101, Helsinki 2003.
- Laine – Peltonen 2003: Markus Laine – Lasse Peltonen, *Ympäristökysymys ja aseveliakseli. Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959–1995*. Tampereen yliopistopaino, Tampere 2003.
- Laisaari 1962: Olavi Laisaari, *Tehokas kaupunki. The Smooth-running Town*. Uuden Auran kirjapaino, Turku 1962.
- Laitinen 2001: Riitta Laitinen, Kulttuurihistoria kohtaa ympäristöhistorian. Teoksessa Kari Immonen – Maarit Leskelä-Kärki (toim.), *Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen*. SKS, Helsinki 2001.
- Lampinen 2005: Ari Lampinen, Biokaasuajoneuvot liikennemelun vähentäjänä. *Ympäristö ja terveys* 2–3/2005, s. 58–61.
- Lasch 1991: Christopher Lasch, *The true and only heaven. Progress and its critics*. WW. Norton & co., New York 1991.

- Lasch 1996: Christopher Lasch, *The Revolt of the Elites and the Betrayal of Democracy*. W.W. Norton & co., New York 1996.
- Lash 2001: Scott Lash, Technological Forms of Life. *Theory, Culture & Society*, vol 18 nro 1 (feb)/2001, s. 105–120.
- Latour 1992: Bruno Latour, Where Are the Missing Masses? The Sociology of a Few Mundane Artifacts. Teoksessa Wiebe E. Bijker – John Law (eds.), *Shaping Technology/ Building Society*. Studies in Sociotechnical Change. MIT Press, Cambridge 1992.
- Latour 1993: Bruno Latour, *We Have Never Been Modern*. Harvard University Press, Cambridge 1993.
- Laucken – Mees 1987: Uwe Laucken – Ulrich Mees, *Logographie Alltäglichen Lebens. Leid, Schuld und Recht in Beschwerdebriefen über Lärm*. Heinz Holzberg, Oldenburg 1987.
- Lazarus 1993: R.S. Lazarus, Coping theory and research: Past, Present and Future. *Psychosomatic Medicine*, 55/1993, s. 234–247.
- Lehtinen 2003: Ari Lehtinen, Johdanto: ympäristö, yhteisö ja oikeudenmukaisuus. Teoksessa Ari Lehtinen – Pertti Rannikko (toim.), *Oikeudenmukaisuus ja ympäristö*. Gaudeamus, Helsinki 2003.
- Lehtinen – Rannikko 2003: Ari Lehtinen – Pertti Rannikko (toim.), *Oikeudenmukaisuus ja ympäristö*. Gaudeamus, Helsinki 2003.
- Lehtonen 1982: Juhani U. E. Lehtonen, Kaupungistuva kansankulttuuri. Teoksessa Päiviö Tommila – Aimo Reitala – Veikko Kallio (toim.), *Suomen kulttuurihistoria, osa III*. Wsoy, Porvoo 1982.
- Leminen – Pyrylä 2001: Katarina Leminen – Reetta Pyrylä, Teollisuuden muisto. Helsingin maaperän saastuminen ja kunnostus. Teoksessa Simo Laakkonen – Sari Laurila – Pekka Kansanen – Harry Schulman (toim.), *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2001.
- Lindroos – Palonen 2000: Kia Lindroos – Kari Palonen, Aika politiikan kohteena. Teoksessa Kia Lindroos – Kari Palonen (toim.), *Politiikan aikakirja. Ajan politiikan ja politiikan ajan teoreettisia*. Vastapaino, Tampere 2000.
- Liuttu 1963: Pentti Liuttu, Helsinki suomenkielisessä taidekirjallisuudessa. Teoksessa *Entisaikojen Helsinki VII*. Helsinki-Seura, Helsinki 1963.
- Lodenius – Leppänen 2003: Martin Lodenius – Marko Leppänen, *Helsinkiläiset rannoilla*. Saariston ystävät ry, Helsinki 2003.
- Lodziak 2002: Conrad Lodziak, *The Myth of Consumerism*. Pluto Press, London 2002.
- Lowe – Goyder 1983: Philip Lowe – Jane Goyder, *Environmental Groups in Politics*. George Allen & Unwin, London 1983.
- Luhmann 1989: Niklas Luhmann, *Ecological Communication*. Polity Press, Cambridge 1989.
- Luhmann 2004: Niklas Luhmann, *Ekologinen kommunikaatio*. Gaudeamus, Helsinki 2004.
- Lyytimäki 2006: Jari Lyytimäki, *Unohdetut ympäristöongelmat*. Gaudeamus, Helsinki 2006.
- Manninen – Willamo 1993: Sanni Manninen – Risto Willamo, Ympäristön laadun ohjeavrot Suomessa – arvoja ja arvioita. *Environmentalica Fennica* 17. Yliopistopaino, Helsinki 1993.
- Marcuse 1969: Herbert Marcuse, *Yksiulotteinen ihminen. Teollisen yhteiskunnan tarkastelua*. Weilin + Göös, Helsinki 1969.
- Markkola 1999: Pirjo Markkola, Koti, asunto, kortteeri – näkökulmia suomalaisten työläiskotien historiaan. Teoksessa Elina Katainen – Anu Suoranta – Kari Teräs – Johanna Valenius (toim.), *Koti kaupungin laidalla. Työväestön asumisen pitkä linja*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Väki voimakas 12, Saarijärvi 1999.
- Massa 1994: Ilmo Massa, *Pohjoinen luonnonvalloitus. Suunnistus ympäristöhistoriaan Lapissa ja Suomessa*. Gaudeamus, Tampere 1994.
- Massa 1998: Ilmo Massa, *Toinen ympäristötiede. Kirjoituksia yhteiskuntatieteellisestä ympäristötutkimuksesta*. Gaudeamus, Tampere 1998.
- McKinnell 1973: A.C. McKinnell, Psycho-social factors in aircraft noise annoyance. *US Environmental Protection Agency Publication* 550/973–008. Washington D.C., s. 627–644.
- McKibben 1989: Bill McKibben, *The End of Nature*. Random House, New York 1989.
- McNeill 2003: J. R. McNeill, Observations on the Nature and Culture of Environmental History. *History and Theory*, Theme Issues 42, Dec 2003, s. 5–43.
- Melosi 2000: Martin V. Melosi, Equity, Eco-Racism, and the Environmental Justice Movement. Teoksessa J. Donald Hughes (toim.), *The Face of the Earth. Environment and World History*. M. E. Sharpe, New York 2000.
- Melucci 1996: Alberto Melucci, *Challenging Codes. Collective Action in the Information Age*. Cambridge University Press, Cambridge 1996.

- Merchant 1993: Carolyn Merchant, *An Editor Comments on the Noise Nuisance, 1900*. Teoksessa Carolyn Merchant (toim.), *Major Problems in American Environmental History*. D.C. Heath and Company, Toronto 1993.
- Michelsen 2000: Karl-Erik Michelsen, Onko teknologialla menneisyyttä? Pohdintoja teknologian historiasta ja sen tutkimisesta. Teoksessa Tarmo Lemola (toim.), *Näkökulmia teknologiaan*. Gaudeamus, Helsinki 2000.
- Mirola – Honkasalo 1995: Tuuli Mirola – Antero Honkasalo, *EU:n meluntorjuntapolitiikan tarkastelu*. Lappeenrannan teknillinen korkeakoulu, Tuotantotalouden osasto. Tutkimusraportti 84, Lappeenranta 1995.
- Mumford 1949: Lewis Mumford, *Kaupunkikulttuuri*. Wsoy, Porvoo 1949.
- Mumford 1963: Lewis Mumford, *Technics and Civilization*. San Diego 1963.
- Niiniluoto 2000: Ilkka Niiniluoto, Tekniikan filosofia. Teoksessa Tarmo Lemola (toim.), *Näkökulmia teknologiaan*. Gaudeamus, Helsinki 2000.
- Noble 1977: David. F. Noble, *America by Design. Science, Technology, and the Rise of Corporate Capitalism*. Alfred A. Knopf, New York 1977.
- Offe 1984: Claus Offe, *Contradictions of the Welfare State*. Hutchinson, London 1984.
- Oinonen 1999: Eriikka Oinonen, Perheet ja pärjääminen. Teoksessa Raimo Blom (toim.), *Mikä Suomessa muuttui? Sosiologinen kuva 1990-luvusta*. Gaudeamus, Helsinki 1999.
- Ollila 1993: Anne Ollila, *Suomen kotien päivä valkenee... Marttajärjestö suomalaisessa yhteiskunnassa vuoteen 1939*. Historiallisia tutkimuksia 173, Suomen Historiallinen Seura, Helsinki 1993.
- Olsen 1986: Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art: London, Paris, Vienna*. Yale University Press, New Haven 1986.
- Olson 1965: Mancur Olson, *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*. Harvard University Press, Cambridge 1965.
- Paikkala 1997: Sirkka-Liisa Paikkala, Meluntorjunnan kehittyminen Suomessa. *Ympäristö ja terveys* 2/1997, s. 4–6.
- Paikkala 2003: Sirkka-Liisa Paikkala, Ympäristömeludirektiivi ja sen vaikutukset. *Ympäristö ja Terveys* 3–4/2003, s. 4–9.
- Paikkala 2005: Sirkka-Liisa Paikkala, Ympäristömeludirektiivin täytäntöönpano. *Ympäristö ja Terveys* 2–3/2005, s. 6–10.
- Paikkala et al 1983: S-L. Paikkala – S. Sörensen – R. Rylander – M. Björkman, *Trafikbullenstörningar i Helsingfors. Göteborgs universitet, Institutionen för hygien*. Rapport 10/83.
- Palokangas et al 1986: Risto Palokangas – Veijo Tarukannel – Ismo Nuuja, *Ympäristönsuojelun hallinto ja lainsäädäntö*. Otava, Helsinki 1986.
- Palokangas et al 1993: Risto Palokangas – Veijo Tarukannel – Ismo Nuuja, *Uusi ympäristönsuojelun hallinto ja lainsäädäntö*. Ympäristö-Tieto Ky, Jyväskylä 1993.
- Pantzar 1996: Mika Pantzar, *Kuinka teknologia kesytetään. Kulutuksen tieteestä kulutuksen taiteeseen*. Tammi, Helsinki 1996.
- Peltonen 2001: Lasse Peltonen, Kollektiivinen toiminta ympäristöpolitiikassa. Teoksessa Yrjö Haila – Pekka Jokinen (toim.), *Ympäristöpolitiikka. Mikä ympäristö, kenen politiikka*. Vastapaino, Tampere 2001, s. 148–162.
- Pesonen 2004: Kari Pesonen, *Hiljaiset alueet. Hiljaisuuteen vaikuttavat tekijät ja hiljaisuuden kriteerit*. Suomen ympäristö 738. Ympäristöministeriö, Helsinki 2004.
- Pesonen 2005a: Kari Pesonen, Valitukset meluhaittojen indikaattorina ja kriteerinä. *Ympäristö ja Terveys* 2–3/2005, s. 88–93.
- Pesonen 2005b: Kari Pesonen, *Ympäristömelun haittojen arvioinnin perusteita*. Sosiaali- ja terveysministeriö. Selvityksiä 2005:14. Helsinki 2005.
- Peukert 1987: Detlev J. K. Peukert, *Inside Nazi Germany. Conformity, opposition and racism in everyday life*. Penguin books, London 1987.
- Prost 1991: Antoine Prost, Public and private in France. Teoksessa Philippe Ariès – Georges Duby (general eds.), Antoine Prost – Gérard Vincent (eds. of part V), *A History of private life, part V. Riddles of identity in modern times*. Harvard University Press, Cambridge 1991.
- Putnam 2000: Robert D. Putnam, *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster, New York 2000.
- Rahikainen 1985: Marjatta Rahikainen, *Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa*. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, julkaisu YB:5/85, Helsinki 1985.

- Rahkonen 1996: Keijo Rahkonen, *Utopiat ja anti-utopiat. Kirjoituksia vuosituuhannen päätyessä*. Gaudeamus, Tampere 1996.
- Ranta 2005: Anni Ranta, Kulutuksen soivat kulissit. Teoksessa Outi Ampuja – Kaarina Kilpiö (toim.), *Kuultava menneisyys – suomalaista äänimaiseman historiaa*. Historia Mirabilis III, Turun historiallinen yhdistys, Turku 2005.
- Rappe et al 2003: Erja Rappe – Leena Lindén – Taina Koivunen, *Puisto, puutarha ja hyvinvointi*. Viherympäristöliitto, Jyväskylä 2003.
- Rauhala 1998: Lauri Rauhala, *Ihmisen ainutlaatuisuus*. Yliopistopaino, Helsinki 1998.
- Relander 2000: Jukka Relander, Espoo – totuus Suomesta. Teoksessa Tuomas Nevanlinna – Jukka Relander (toim.), *Espoo – totuus Suomesta*. Tammi, Porvoo 2000.
- Roivainen 1999: Irene Roivainen, Loukoista lukaaleihin – eli miten tyväestö kotiutui lähiöihin. Teoksessa Elina Katainen – Anu Suoranta – Kari Teräs – Johanna Valenius (toim.), *Koti kaupungin laidalla. Työväestön asumisen pitkä linja*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Väki voimakas 12, Saarijärvi 1999.
- Roivainen 2001: Irene Roivainen, ”Metsäiseen kalliomaastoon 10 000 asukkaan kaupunki” Luonto helsinkiläisten lähiökuvauksissa. Teoksessa Simo Laakkonen – Sari Laurila – Pekka Kansanen – Harry Schulman (toim.), *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2001.
- Rojola 2000: Sanna Rojola, Donna Haraway – Mielummin kyborgi kuin jumalatar. Teoksessa Anneli Anttonen – Kirsti Lempiäinen – Marianne Liljeström (toim.), *Feministejä – aikamme ajattelijoita*. Vastapaino, Tampere 2000.
- Rome 2001: Adam Rome, *The Bulldozer in the Countryside. Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism*. Cambridge University Press, New York 2001.
- Roos 1985: J. P. Roos, *Elämäntapaa etsimässä*. Tutkijaliiton julkaisusarja 34. Tutkijaliitto, Helsinki 1985.
- Roos 1988: J. P. Roos, *Elämäntavasta elämänkertaan – elämäntapaa etsimässä 2*. Tutkijaliitto, Jyväskylä 1988.
- Ross 1993: E. Ross, *Love and toil: motherhood in outcast London 1870–1918*. Oxford University Press, New York 1993.
- Räsänen et al 1985: Matti Räsänen – Anna-Maria Åström – Guy Björklund – Elina Leppänen – Riitta Räsänen – Jyrki Antikainen, *Kaskö. Kontinuitet och förändring i en småstad*. Svenska litteratursällskapet i Finland, Helsingfors 1985.
- Saarikangas 1993: Kirsi Saarikangas, *Model Houses for Model Families. Gender, Ideology and the Modern Dwelling. The Type-Planned Houses of the 1940s in Finland*. SHS, Helsinki 1993.
- Saarikangas 2002: Kirsi Saarikangas, *Asumon muodonmuutoksia. Puhtauden estetiikka ja sukupuoli modernissa arkkitehtuurissa*. SKS, Helsinki 2002.
- Sachs 1995: Aaron Sachs, Eco-Justice: Linking Human Rights and the Environment. *Worldwatch Paper* 127, Dec/1995. Wordwatch Institute.
- Saikka 1991: Mikko Saikka, Ympäristöhistoria Yhdysvalloissa. *Historiallinen aikakauskirja* 4/1991, s. 310–315.
- Sala 2005: Eeva Sala, Melun vaikutus lapsiin. *Ympäristö ja terveys* 2–3/2005, s. 48–53.
- Sala et al 2002: E. Sala – E. Airo – P. Olkinuora – S. Simberg – U. Ström – A. Laine – J. Pentti – J. Suonpää, Vocal loading among day care centre teachers. *Log Phon Vocal* 27:1/2002, s. 21–28.
- Salonen 1961: Ahti M. Salonen, *Asunto ja kansantalous. Asuntokysymys Pohjoismaiden ja erityisesti Suomen kansantaloudessa*. Kansan markkinatutkimuslaitos, Helsinki 1961.
- Sarantola-Weiss 1999: Minna Sarantola-Weiss, Pöyhkeät möhkäleet. Massatuotettujen sohvakalusteiden tulo suomalaisiin olohuoneisiin 1960- ja 1970-luvun vaihteessa. Teoksessa Elina Katainen – Anu Suoranta – Kari Teräs – Johanna Valenius (toim.), *Koti kaupungin laidalla. Työväestön asumisen pitkä linja*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Väki voimakas 12, Saarijärvi 1999.
- Sarantola-Weiss 2003: Minna Sarantola-Weiss, *Sohvaryhmän läpimurto. Kulutuskuulttuurin tulo suomalaisiin olohuoneisiin 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa*. SKS, Helsinki 2003.
- Saunders 1990: Peter Saunders, *A Nation of Home Owners*. Unwin Hyman, London 1990.
- Schulman et al 1996: Harry Schulman – Marko Karvinen – Vesa Kanninen, *Helsingin seudullisen suunnittelun arviointi. Helsingin kaupunkiseudun tuleva kehitys* 5. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskus, YTK B732. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 1996.
- Schafer 1976: R. Murray Schafer, Exploring the New Soundscape. Pioneer Research into the Global Acoustic Environment. *The Unesco Courier* 29, 11/1976, s. 4–9.

- Schafer 1994 (1977): R. Murray Schafer, *The Soundscape. Our Sonic Environment and the Tuning of the World*. Destiny Books, Rochester 1994.
- Schafer 1992: R. Murray Schafer, *A Sound Education*. Arena Editions, Indiana River 1992.
- Schafer – Järviluoma 1998: R. Murray Schafer – Helmi Järviluoma (toim.), *Northern Soundscapes. Yearbook of Soundscape Studies, Vol. 1*, Tampere University Printing Service 1998.
- Schutz 1967: Alfred Schutz, *The Phenomenology of a Social World*. Northwestern university Press, 1967.
- Scott 1998: James C. Scott, *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press, London 1998.
- Schwartz 2004: Hillel Schwartz, On Noise. Teoksessa Mark M. Smith (toim.), *Hearing History. A Reader*. The University of Georgia Press, London 2004.
- Siltala 1996: Juha Siltala, Yksilöllisyyden historialliset ja psykologiset ehdot. Teoksessa Antti Hautamäki – Eerik Lagerspetz – Juha Sihvola – Juha Siltala – Jarmo Tarkki, *Yksilö modernin murroksessa*. Gaudeamus, Tampere 1996.
- Siltala 2000: Juha Siltala, Koska Suomen Turku julistaa kesärauhan? *Teatteri* 4/2000, s. 18.
- Siltala 2001: Juha Siltala, Psyk historian metodologisia kysymyksiä. Teoksessa Kari Immonen – Maarit Leskelä-Kärki (toim.), *Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen*. Tietolipas 175, SKS, Helsinki 2001.
- Siltala 2002: Juha Siltala, Taustamusiikin pakkosyötön taustafilosofiaa. *Pro toimihenkilöunioni* 9/2002, s. 10.
- Siltala 2004: Juha Siltala, *Työelämän huonontumisen lyhyt historia. Muutokset hyvinvointivaltioiden ajasta globaaliin hyperkilpailuun*. Otava, Helsinki 2004.
- Simmel 1964: Georg Simmel, *The Sociology of Georg Simmel*. The Free Press, London 1964. (toim. Kurt H. Wolff)
- Simmel 2005: Georg Simmel, *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895–1917*. Gaudeamus, Helsinki 2005.
- Smilor 1977: Raymond W. Smilor, Cacophony at 34th and 6th. The Noise Problem in America, 1900–1930. *American Studies* vol 1, nro 1/1977, s. 23–38.
- Smilor 1980: Raymond W. Smilor, Towards an Environmental Perspective: The Anti-Noise Campaign, 1893–1932. Teoksessa Martin V. Melosi (toim.), *Pollution & Reform in American Cities, 1870–1930*. University of Texas Press, Austin 1980.
- Smith 1999: Bruce R. Smith, *The Acoustic World of Early Modern England. Attending to the O-Factor*. The University of Chicago Press, Chicago 1999.
- Smith 2001: Mark M. Smith, *Listening to Nineteenth-Century America*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill 2001.
- Smith 2004: Mark M. Smith (ed.), *Hearing History: A Reader*. University of Georgia Press, Athens 2004.
- Smith – Polvinen 1968: Wibur Smith & Associates – insinööritoimisto Pentti Polvinen, *Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, osat I–II ja yhteenveto*. Helsinki 1968.
- Sommer 1969: Robert Sommer, *Personal Space. The Behavioral Basis of Design*. Prentice-Hall, London 1969.
- Sterne 2003: Jonathan Sterne, *The Audible Past. Cultural Origins of Sound Reproduction*. Duke University Press, Durham 2003.
- Stockfelt 1994: Ola Stockfelt, Cars, Buildings and Soundscapes. Teoksessa Helmi Järviluoma (toim.), *Soundscapes. Essays on Vroom and Moo*. Rytmi-instituutin julkaisuja A 2, Kansanperinteen laitoksen julkaisuja 19, Tampereen yliopisto, Tampere 1994.
- Strandell 1999: Anna Strandell, *Asukasbarometri 1998. Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä*. Suomen ympäristö 343. Ympäristöministeriö, Helsinki 1999.
- Strandell 2005: Anna Strandell, *Asukasbarometri 2004. Asukaskysely suomalaista asuinympäristöistä*. Suomen ympäristö 746. Ympäristöministeriö, Helsinki 2005.
- Suhonen 1994: Pertti Suhonen, *Mediat, me ja ympäristö*. Hanki ja jää, Helsinki 1994.
- Sulkunen 2002: Pekka Sulkunen, Yhteiskunnan luontosuhteen kriisiytyminen modernissa yhteiskuntateoriassa. *Tieteessä Tapahtuu* 7/2002, s. 20–24.
- Sundman – Helander 1970: Vilhelm Helander – Mikael Sundman, *Kenen Helsinki – raportti kanta-kaupungista 1970*. WSOY, Helsinki 1970.
- Suomen runotar I, 1990: Hannu Kankaanpää – Satu Marttila – Mirjam Polkunen (toim.), *Suomen runotar I*. Kirjayhtymä, Helsinki 1990.
- Sykes 1999: Charles J. Sykes, *The End of Privacy. The Attack on Personal Rights – at Home, at Work, on-line, and in Court*. St. Martin's Griffin, New York 1999.

- Tagg 1992: Philip Tagg, Musiikki joukkoviestinnän tutkimuksessa. Teoksessa Ari Alm – Kimmo Salminen (toim.), *Toosa soi. Musiikki radion kilpailuvälineenä*. Yleisradion tutkimus- ja kehitysosaston tutkimusraportti 1/1992. Ei painopaikkaa.
- Tarvas 1916: Toivo Tarvas, *Eri tasoilta. Nykyaikainen romaani*. Otava, Helsinki 1916.
- Taylor 1989: Charles Taylor, *Sources of the Self. The Making of the Modern Identity*. Cambridge University Press, Cambridge 1989.
- Thompson 2002: Emily Thompson, *The Soundscape of Modernity. Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America, 1900–1933*. MIT Press, Cambridge 2002.
- Todorov 1984: Zvetan Todorov, *The Conquest of America*. Harper Collins, New York 1984.
- Toiskallio 1999: Kalle Toiskallio, Autolla kaupungissa – yksin yhdessä. *Hyvinvointikatsaus* 4/1999, s. 24–27.
- Toyka-Seid 2005: Michael Toyka-Seid, Noise Abatement and the Search for Quiet Space in the Modern City. Teoksessa Dieter Schott – Bill Luckin – Geneviève Massard-Guilbaud (toim.), *Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe*. Ashgate, Aldershot 2005.
- Truax 2001: Barry Truax, *Acoustic Communication*. Second edition. Ablex Publishing, Westport 2001.
- Uimonen 2003: Heikki Uimonen, Soundscape Studies and Auditory Cognition. Teoksessa Antti-Ville Käräjä (toim.), *Etnomusikologian vuosikirja* 14/2003. Suomen Etnomusikologinen seura, Helsinki 2003.
- Uimonen 2005: Heikki Uimonen, *Ääntä kohti. Ääniympäristön kuuntelu, muutokset ja merkitys*. Acta Universitatis Tamperensis, Tampere 2005.
- Ulrich 1983: R.S. Ulrich, Aesthetic and affective response to natural environment. Teoksessa I. Altman – J. F. Wohlwill (toim.), *Human Behaviour and Environment*. Vol 6, Plenum Press, New York, s. 85–125.
- Ulrich et al 1991: Roger S. Ulrich – Robert F. Simons – Barbara D. Losito – Mark A. Miles – Michael Zelson, Stress recovery during exposure to natural and urban environments. *Journal of Environmental Psychology* vol 11, issue 3 /1991, s. 201–230.
- Vala 1981: Katri Vala, *Suorasaanaista 30-luvulta ja luvusta*. Kansankulttuuri Oy, Kuopio 1981.
- Vehmas 2002: Jarmo Vehmas, ”Rahat Ruotsiin ja päästöt Tanskaan”. Suomen ympäristöperusteisen energiaverotuksen rekonstituutio 1993–96. Acta Universitatis Tamperensis 861, Tampere University Press, Tampere 2002.
- Viikari 1995: Matti Viikari, Moraali, tiede, historia. Teoksessa Matti Viikari, *Historiallinen ajattelu, edistys ja yhteiskunta*. (Toim. Tapani Hietaniemi – Tuomas M. S. Lehtonen) Tutkijaliitto, Helsinki 1995.
- Vikman 2003: Noora Vikman, Hiljaisuus vaatii pohkeita. Etnografisella vaelluksella kulttuuriseen taukoon. *Kulttuurintutkimus* 2/2003, s. 17–25.
- Vuori 1966: Olli Vuori, *Kesähuvilaomistus Suomessa. Kartoittava tutkimus Kesäasuksesta ja huvilanomistuksesta taloudellisena ilmiönä*. Turun yliopiston julkaisusarja, sarja C, osa 3, Turku 1966.
- Vuori et al 1984: Jukka Vuori – Kari Lindström – Sirkka Mäntysalo, *Ympäristömelu psyykkisenä ja sosiaalisena häiritteijänä*. Ympäristöministeriön ympäristö- ja luonnonsuojeluosaston julkaisu A:12, Helsinki 1984.
- Vuorinen 1984: Heikki S. Vuorinen, *Ympäristömelun vaikutus väestön terveyteen*. Ympäristö- ja luonnonsuojeluosaston julkaisu A:15. Ympäristöministeriö, Helsinki 1984.
- Vuorinen et al 1992: Heikki S. Vuorinen – Jaakko Kaprio – Markku Koskenvuo – Markku Partinen – Kalle Romanov – Kauko Heikkilä, *Verenpaine ja melu*. Ympäristöministeriön ympäristönsuojeluosaston selvitys 118/1992, Helsinki 1992.
- Wallenius 2001: Marjut Wallenius, Ympäristömelun kokeminen ja terveys. Teoksessa *Melukylä vai mansikkapaikka. Asukkaiden ja asiantuntijoiden näkemyksiä asuinalueiden terveellisyydestä*. Suomen ympäristö 467. Ympäristöministeriö, Helsinki 2001.
- Watson 1981: Peter Watson, *War on the Mind. The Military Uses and Abuses of Psychology*. Penguin Books, New York 1980.
- Wiik et al 2005: Maarit Wiik – Mirka Vihavainen – Taina Klinga – Timo Karjalainen, *Hiljaiset alueet Vantaalla*. Suomen ympäristö 748. Ympäristöministeriö, Helsinki 2005.
- Winner 1985: Langdon Winner, Do artifacts have politics? Teoksessa Donald MacKenzie – Judy Wajcman (eds.), *The Social Shaping of Technology*. Open University Press, Milton Keynes 1985.

Winnicott 2001 (1971): D.W. Winnicott, *Playing and Reality*. Brunner-Routledge, New York 2001.
 Wolf 1996: Winfried Wolf, *Car mania. A Critical history of transport*. Pluto Press, London 1996.
 von Wright 1999: Georg Henrik von Wright, Edistyksen myytti. Teoksessa G. H. von Wright, *Tieto ja ymmärrys*. Otava, Helsinki 1999.

The Žižek reader 2004: *The Žižek Reader*. Toim. Elizabeth Wright – Edmund Wright. Blackwell Publishing, Oxford 2004.

Åström 1999: Anna-Maria Åström, Koti ja naapuristo – Helsingin koillislaita 1950- ja 1960-luvuilla. Teoksessa Elina Katainen – Anu Suoranta – Kari Teräs – Johanna Valenius (toim.), *Koti kaupungin laidalla. Työväestön asumisen pitkä linja*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Väki voimakas 12, Saarijärvi 1999.

SÄHKÖISET LÄHTEET

- Akustisen Ekologian Seura 2006. Seuran kotisivut. <http://www.akueko.com/> (luettu 21.3.2006)
 Akustisen Seuran historiikki. <http://www.acoustics.hut.fi/asf/history/> (luettu 22.2.2005)
 Aloite hiljaisten alueiden kartoittamiseksi. SLL:n tiedote 5.10.2000 <http://arkisto.sll.fi/tiedotus/2000/HiljaAloite.html> (luettu 16.5.2003)
 ”Aloite luonnonhiljaisten alueiden kartoittamisesta ja suojelemisesta sekä vähämeluisten alueiden säilyttämisestä.” SLL:n tiedote 21.9.2001. <http://www.sll.fi/melu/HiljaVarsinais-Suomi.html> (luettu 15.10.2002)
 EU:n tulevaisuuden melupolitiikasta 1996. Tulevaisuuden melupolitiikasta. Komission vihreä kirja. <http://europa.eu.int/en/record/green/gp9611/noise.htm> (luettu 21.9.20019)
 Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräykset 2005: http://www.hel2.fi/YMK/ymparistosuojelumaaraykset/HGIN_YMPARISTONSUOJELUMAARAYKSET_VR.pdf (luettu 12.12.2006)
 Helsingin kaupungin ympäristöraportti 2000. http://www.hel.fi/ymk/raportti03/5_2_ympariston_tila.html (luettu 18.3.2005)
 Helsingin kaupungin ympäristöraportti 2003: <http://www.hel2.fi/YMK/raportti03/> (luettu 8.1.2007)
 Helsinki-Vantaan ympäristöraportti 2003. <http://www.ilmailulaitos.fi/ymparistojulkaisut> (luettu 18.3.2005)
 Hiljenny hetkeksi! Suomen Luonnonsuojeluliiton tiedotus 5.10.2000. <http://arkisto.sll.fi/tiedotus/2000/Hiljenny.html> (luettu 16.5.2003)
 HKL:n ympäristöraportti 2002. www.hel.fi/HKL/ (luettu 18.2.2005)
 HKL:n ympäristöraportti 2003. <http://www.hel.fi/hkl/> (luettu 18.2.2005)
 Ilmailulaitoksen ympäristöraportti 2001. <http://www.ilmailulaitos.fi/ymparistojulkaisut> (luettu 18.2.2005)
 Irakin kidutukset BBC:n verkkosivut 2003. BBC:n aihetta koskevat verkkosivut. http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/3042907.stm (luettu 1.6.2004)
 Irakin kidutukset The Guardian-lehden verkkosivut 2003. The Guardian -lehden aihetta koskevat verkkosivut. <http://www.guardian.co.uk/Iraq/Story/0,2763,959538,00.html> (luettu 1.6.2004)
 Katsaus Helsingin ympäristön tilaan 2003. http://www.hel.fi/ymk/julkaisut/Monisteet/monisteet2003/moniste09_03.pdf (luettu 4.3.2005)
 Ketola 2003: Suomen Luonnonsuojeluliiton järjestöpäällikkö Tarja Ketolan seminaaripaperi Hiljaisuus-seminaarissa Lahden ympäristöviikolla 25.9.2003. www.sll.fi/tiedotus/tiedotteet/sll2003/ketola_luonnonrauha (luettu 24.11.2003)
 Low-frequency Active. www.fas.org/irp/collect/lfa.htm (luettu 1.12.2002)
 Navy ordered to shut off sonar. www.tulsatoday.com/desks/article.php?key=8494 (luettu 1.1.2002)
 Oikeus hiljaisuuteen. 8.10.2001. SLL:n Hiljaisuuden päivän julkilausuma. <http://www.sll.fi/tiedotus/2001/HiljaisuusJulkilausuma.html> (luettu 15.10.2002)
 Rollikka.net: www.rollikka.net/rollikka.shtml (luettu 8.11.2002)
 Tieliikelaitoksen hiljainen päällyste -tiedote. http://www.tieliikelaitos.fi/palvelut/rakentamispalvelut/hiljainen_paallyste.asp (luettu 22.3.2005)
 Urban sprawl in Europe 2006: http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_10/en/eea_report_10_2006.pdf (luettu 15.1.2007)
 Voimassa olevat vesiliikenneajoitukset. Sisältödokumentti 20.10.2003/ Kaakkois-Suomen ympäristökeskus. <http://www.ymparisto.fi/print.asp?contentid=14225&lan=fi&clan=fi> (luettu 28.1.2005)

YM 2004: Meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjelma. Suomen ympäristö 696, Ympäristöministeriö, Helsinki 2004. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=17613&lan=fi> (luettu 8.12.2006)

MUUT LÄHTEET

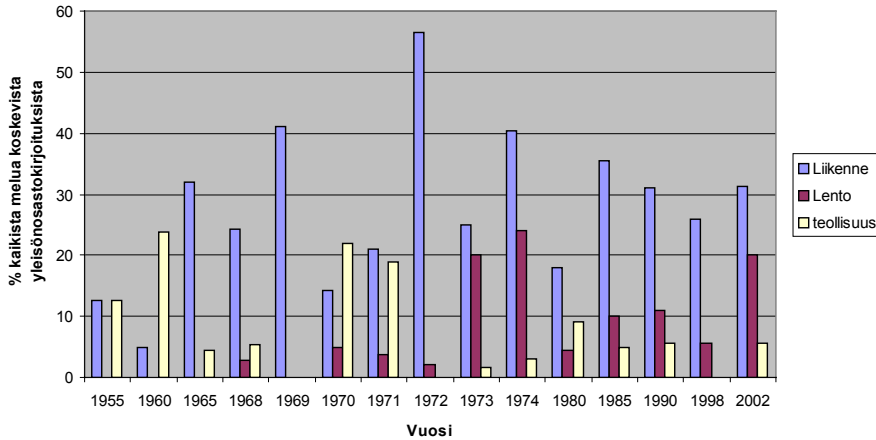
HILTTI – hiljainen päällyste. Tieliikelaitoksen Valtakunnallisilla meluntorjuntapäivillä Jyväskylässä 20.–21.2003 jakama tiedote.

Hyvää huomenta Suomi. Sävellys Steve Goodman, suom. sanat Juha Vainio.

LIITTEET

LIITE 1.

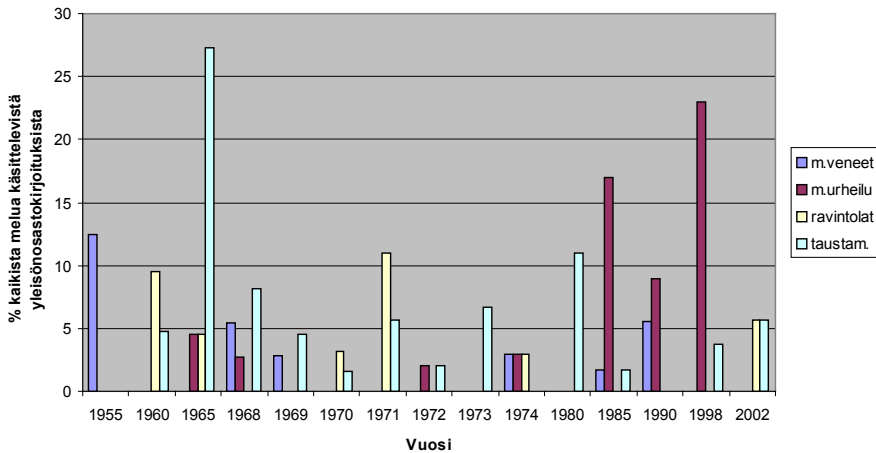
Maantie- ja lentoliikenteen sekä teollisuuden* aiheuttamaa melua koskevat yleisönosastokirjoitukset



* Teollisuus-otsakkeen alle sisältyvät myös rakennustoimintaan sekä erilaiseen liiketoimintaan liittyvät kirjoitukset.

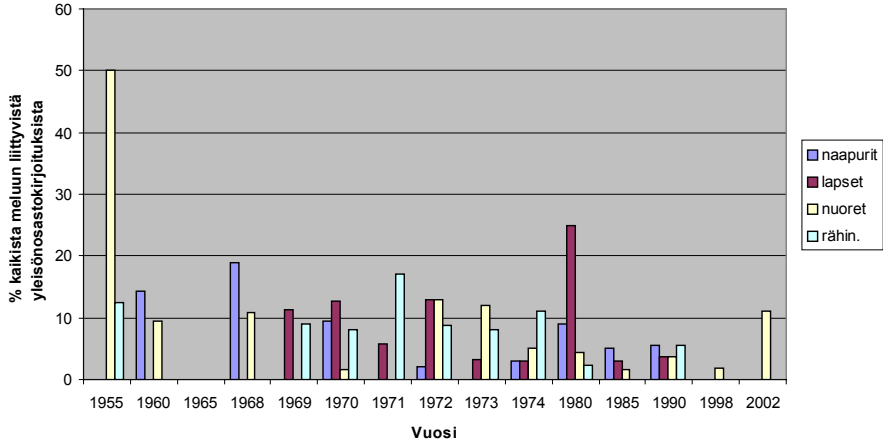
LIITE 2.

Moottoriveneiden, moottoriurheilun ja ravintoloiden aiheuttamaa melua sekä taustamusiikkia koskevat yleisönosastokirjoitukset



LIITE 3.

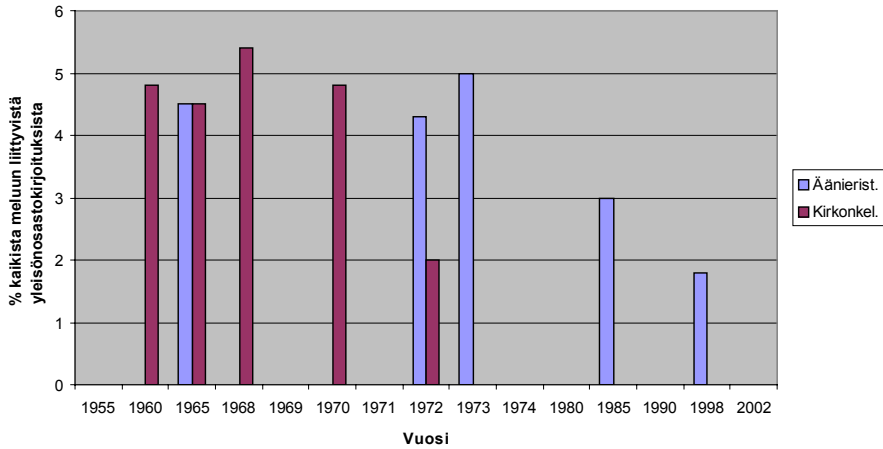
Naapureiden, lasten, nuorten ja ”rähinöitsijöiden”* aiheuttamaa melua koskevat yleisönosastokirjoitukset



* ”Rähinöitsijöillä” tarkoitetaan juoppoja ja muita, aineistossa epäsosiaalisiksi koettuja henkilöitä.

LIITE 4.

Asuntojen puutteelliseen äänieristykseen ja kirkonkelloihin liittyvät yleisönosastokirjoitukset



LIITE 5.

DESIBELIN MÄÄRITELMÄ

Akustiikassa desibeliä käytetään äänenvoimakkuuden yksikkönä. Se ilmaisee tällöin mitatun äänenpaineen suhteessa vertailukohtaansa, joka on 20 μPa . Tätä pidetään yleisenä inhimillisenä kuulokynnyksenä. 20 mikropascalin paine tarkoittaa $2 \cdot 10^{-5}$ newtonin voimaa neliömetrillä, mikä on suunnilleen sama kuin kahden kilon paino neliökilometrillä. Ääni on suunnilleen se, mikä lähtee hyttysestä, joka lentää kolmen metrin päästä.

Kaavaan sijoitettuna tällainen 20 μPa ääni on siis nolla desibeliä. Jokainen kahdenkymmenen desibelin (=2 belia) nousu tarkoittaa äänenpaineen kymmenkertaistumista. Ihmisaistit ovat kuitenkin yleensä logaritmisia, niin kuuleminenkin. Se tarkoittaa, että hyppäys sadasta tuhanteen ei tunnu kymmenen kertaa niin suurelta kuin hyppäys kymmenestä sataan, vaan yhtä suurelta. Ihmiskorvalle desibeliasteikko siis sopii paremmin kuin pascalasteikko. Äänen tehotasossa desibelin vertailuarvo on 1 pW. Tehotasossa jokainen kymmenen desibelin (1=beli) nousu tarkoittaa äänen tehon kymmenkertaistumista.

Melumittauksissa käytetään yleensä eri taajuuksia eri tavoin painottavia suodatuksia. Tällä painotuksella pyritään kuvaamaan tarkemmin äänen vaikutusta ihmiseen. Yleisin on ns. A-suodatin, jolla melutason mittaukseen käytetään yksikköä dB A. Melutasossa jokainen kymmenen desibelin (1=beli) nousu tarkoittaa äänen energian kymmenkertaistumista.

(Lähde: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Desibeli> (luettu 8.1.2007))

TOLERANCE OF NOISE AS A NECESSITY OF URBAN LIFE

NOISE POLLUTION AS AN ENVIRONMENTAL PROBLEM AND ITS CULTURAL PERCEPTIONS IN THE CITY OF HELSINKI

This study looks at the noise pollution problem and the change in the urban soundscape in the city of Helsinki during the period from the 1950s to the present day. The study investigates the formation of noise problems, the politicization of the noise pollution problem, noise-related civic activism, the development of environmental policies on noise and the expectations that urban dwellers have had concerning their everyday soundscape. Both so-called street noise and the noise caused by e.g. neighbours are taken into account. The study investigates whether our society contains or has for some time contained cultural and other elements that place noise pollution as an essential or normal state of affairs of part in urban life. It is also discussed whether we are moving towards an *artificial soundscape*, meaning that the auditory reality, the soundscape, is more and more under human control. The concept of an artificial soundscape was used to crystallize the significance of human actions and the role of modern technology in shaping soundscapes and also to link the changes in the modern soundscape to the economic, political and social changes connected to the modernization process. The concept deals with theories on the meaning and influence of technology on society and on the modern, western relationship with 'nature'.

The study is interdisciplinary and belongs to the field of environmental history, history of technology and historical sociology. The analysis of source materials also benefits from environmental psychology. Natural scientific and medical studies concerning the health effects of noise pollution were used to indicate the nature and the seriousness of the problem. The most important sources were letters to the editor in the *Helsingin Sanomat* on noise and sound, official reports and surveys on noise, archival material concerning noise-related civil activism and political decision making, and interviews with key actors.

THE EMERGENCE OF THE NOISE POLLUTION PROBLEM

In the first half of the study (chapters I–III) it is argued that the soundscape of the city changed in that noise pollution became its dominating feature. The main reason

for the increase of noise pollution was the increase in cars, especially passenger cars. The number of motor vehicles increased quickly after the second half of the 1960s. During the period from the 1970s to the early years of the 21st century, the number of cars more than tripled. The busiest streets of Helsinki have been very noisy at least since the year 1956 when the first decibel measurements were taken in the main streets of Helsinki. According to surveys made from the 1980s to the present day, it was estimated that ca. 150 000 to 300 000 citizens have lived in areas where noise levels have been over 55 dB. Noise is caused by e.g. traffic (road and air traffic and trains), industrial and other commercial activities etc. In the city there were also other sounds which were defined as noise pollution by the citizens themselves, but not by the municipality or officials. In the Letters to the Editor section of the *Helsingin Sanomat* sounds produced by various motor-driven vehicles or machines such as lawnmowers, mopeds, leaf-blowers etc. were defined as noise pollution. Also, sounds made by children (when e.g. playing together), young people, neighbours having a party and background music were often defined as noise.

THE ERA OF CHANGE

The critical period defining noise pollution as an environmental problem was the years from the end of the 1960s to the early 1970s. The politicization of the noise pollution problem was however not a consistent nor logical process. The politicization of noise required more than just an increase of noise pollution in the streets, yards, gardens and inside citizens' homes. In the case of other environmental problems, it has been noticed that the implementation of new political decisions, without considering the contradictions that may be attached to these decisions, often launches conflicts. It is argued that in the case of Helsinki the critical point in the politicization of the noise pollution problem was the huge, almost utopian traffic plans drawn up for the city which – if carried out – would have turned the city into almost one huge web of roads. It was criticised that these city and traffic plans would have changed the city so that it would have served only private car traffic at the expense of public transportation, pedestrians, cosy communities and the environment. It seems that the massive increase of noise pollution caused by road traffic and the introduction of the 'utopian' traffic plans was the 'key point' that launched the moral protest against the increase of noise pollution, and in general, against the basic structures and mindsets of society, including attitudes against nature and the role of modern technology in changing the landscape, the soundscape and the environment. This, among other things, caused much moral disapproval and anger, and led to debates between civil activists and city officials and traffic planners, who were mainly engineers. As a result, to put it simply, environmental noise was defined a major environmental problem.

The city activist movements *Meluntorjunnan edistämisyhdistys* (later renamed *Meluntorjunta ry.*), *Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry* and *Suomen luonnonsuojeluliitto* each had a role of their own in the noise-related issues arising in the public discussion and later in the politicization of the matter. The *Meluntorjunta* association was active especially in issues of standardizing the soundproo-

ding of buildings. Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry was interested in the issues related to street noise and strongly opposed the traffic plans for Helsinki at the end of the 1960s and early 1970s. The activists in the association were worried that the increase in road traffic seriously threatened every citizen's right to a pleasant and healthy city. The activists promoted city and traffic planning, which would have encouraged the use of public transportation, walking and cycling instead of using private cars. *Suomen luonnonsuojeluliitto* was not very active on the question of noise pollution at that time. It was at the end of the 1990s that the association became more interested in the matter. SLL protested against the increase of snowmobiles, Jet Skies and all other motor vehicles used for recreational purposes. The association was worried that the increase in these vehicles was endangering the silent soundscape still existing in some parts of the country. In the study it is argued that *Suomen luonnonsuojeluliitto* tried to politicize the question of an endangered silence. Around the year 2000, some pioneering projects were launched on the conservation of silent areas. The aim of these projects was to map the existing silent and relatively silent areas in certain provinces or cities. This information was to be used later in city planning etc.

What was characteristic of the politicization of noise pollution was the fact that it never itself became such a 'big issue' that citizens would have e.g. marched in the streets to protest against noise pollution. The study argues that noise pollution was politicized as a kind of 'second class' environmental problem. Other environmental issues such as water and air pollution were seen as more important and urgent matters. But once environmental politics was developed in general, politics and legislation dealing with noise pollution were also developed. It is also possible that the lack of 'know-how' concerning noise pollution was one of the reasons why noise was seen as a 'second class' environmental problem. People acting against noise pollution did not have enough strong evidence on the health effects etc. of noise to help them promote their cause more effectively.

But once noise pollution was politicized, it was the officials and city authorities who took responsibility for issues of noise pollution and noise control. Gradually entire bureaucratic systems started to focus on the matter. Suddenly committees were working on the issues of noise pollution. The first to deal with noise pollution was established in Helsinki in the year 1969. The task of this committee was to consider what kind of noise was to be defined as a problem and how it could be controlled. Gradually more similar committees were formed, surveys on noise pollution were published, and legislation on noise control was gradually developed. The study argues that after noise pollution was politicized and institutionalized, the urban soundscape gradually became the target of systematic interventions.

TOWARDS AN ARTIFICIAL SOUNDSCAPE

In this study it is argued that the increase of all kinds of motor vehicles, mainly of cars and traffic in general, was the main cause that led to the increase of noise pollution in the urban environment. Later, the increased number of all kinds of motor vehicles for recreational purposes has extended the sound of running

engines, which was often defined as noise pollution, to areas which earlier had been quite silent. As a result municipalities and officials have expanded their actions on issues of noise and silence. The possibility that the auditory reality, the soundscape, is more and more under human control, is discussed. It is argued that due to e.g. technological development, the increase of bureaucratic systems and the economic, political and social changes linked to the modernization process, it is meaningful to claim that the modern soundscape is gradually becoming *artificial* since human actions seem to fundamentally determine the characteristics of urban (and also rural) soundscapes. Moreover the idea in western culture that our ability to do things is seen as mainly depending on how economic resources are used and the kind of political decisions that are made is relevant when thinking about the concept of the artificial soundscape.

What is vital when moving towards an artificial soundscape is modern technology. Technology itself seems to be less and less of a limiting factor in how we shape reality. Because of technological development, it is possible that even the most remote corners of our planet are no longer beyond the reach of technological sounds. Perhaps the most striking example of our capacity to shape auditory reality is the underwater sonar system LFA, which was tested by the United States Navy in 2002. The sound of the sonar could cover over 80% of the underwater areas of the world. It is obvious that there have always been societies and soundscapes where different technological sounds and even noise were known. The point is, however, that in modern societies technological sounds have reached a geographical magnitude and a sustainability that has never been possible before.

Also supporting the idea of moving towards an artificial soundscape is the politicization of noise pollution problems. Since noise pollution was defined as an environmental problem and was politicized, the number and volume of noise-related actions have expanded and increased. Therefore the soundscape has become the target of systematic interventions. In the current situation, as Finnish sociologist Risto Heiskala has noted, 'the things we are able to do depend on the development of technology and political decisions.' (Heiskala 1996, pp. 194–195)

In the study issues such as the increased number and volume of noise-related actions, the development of the legislation of noise control, our ability to shape and design our auditory reality by city and traffic planning etc. are seen as part of our attempts to shape and design our auditory reality to serve our economic and political needs and our cultural values and expectations. However, due to various reasons, such as the inconsistency of decision making concerning the soundscape and of the actions of noise control, cultural perceptions where noise was seen as a symbol of progress and economic power relations, moving towards an artificial soundscape has not meant what many citizens of Helsinki may have expected and hoped for. It seems that our increasing capacity to shape the soundscape has not resulted in a healthy or pleasant sonic/auditory environment. As noted, the situation seems to be quite the opposite: living in an artificial soundscape seems to mean – irrespective of laws and thousands of pages of resolutions – that more and more people are being exposed to noise pollution. As a result it seems that our culture has gradually developed the idea that citizens should tolerate and accept noise pollution as a normal state of affairs in modern society.

EXPECTATIONS CONCERNING THE URBAN SOUNDSCAPE

The latter part of the study (chapters IV–VI) investigates the expectations that urban dwellers had concerning the urban soundscape. The issues discussed include what kind of auditory environment were expected at their homes, yards and gardens and also in the streets and what kind of noise was experienced as less irritating compared to other noises. It is discussed whether our culture contains elements that urge or even require citizens to adapt to noise. The end of the study deals with what kind of yardsticks citizens have used to evaluate the nature and quality of the urban soundscape and the effectiveness of the actions of noise control. In the last chapter (chapter VI) it is discussed whether ‘nature’ was used as a yardstick when evaluating the quality of the soundscape or the culture that seems to urge citizens to see noise pollution as a normal part of the urban environment.

After the Second World War, privacy was no longer exclusive to the upper classes of society. Many working class people were able to move to dwellings or flats that would provide at least some kind of privacy. For many citizens of Helsinki, the dream of moving socially upwards from working class to middle class was (in some respects) fulfilled when they acquired new and modern flats in the suburbs. In the study it is argued that the dream of middle class living included not only a new and modern flat with privacy but also a quite noise-free or silent home. But it seems that that dream of a silent home did not materialize for all city dwellers, at least according to those writing to the Letters to the Editor section. Various kind of noise nuisances were experienced inside urban homes. The noise caused by traffic, children, young people, drunk or other ‘anti-social people’, or neighbours celebrating or playing e.g. the piano was experienced as unwanted sound, which insulted the expectations of privacy that a modern middle class home should have offered.

Inadequate soundproofing was seen as the reason for the undesirable situation. Neighbours were also often accused of causing noise. The soundproofing of houses was standardized at the end of the 1960s. Since then, soundproofing seems to have improved, but according to some surveys, there are still buildings with inadequate soundproofing. It is possible that soundproofing had in some respects become the responsibility of the citizens themselves since the soundscape both outside and inside the citizens homes has not always met their expectations. People in a better economic situation may have had better opportunities to choose the soundscape they preferred while the less well-to-do people did not have the same opportunity. When silence may become a luxury, there is a danger that noise will be distributed socially unequally. It already seems that the prices of apartments located in peaceful areas are higher than dwellings situated in less quiet parts of cities. According to a Finnish study published in 1996 on people exposed to aircraft noise, those living in the noisiest areas had the lowest incomes. (Höglund 1996, pp. 10) Furthermore, people with higher incomes are able to live the furthest away from their places of work. The reason behind this is their wish to live in peaceful and silent rural areas. Commuting is expensive and not everyone has the financial resources to do it.

CULTURAL PERCEPTIONS CONCERNING NOISE TOLERANCE

In a society where people are exposed to noise pollution and may not be in an equal position to choose to live in noise-free or at least relatively peaceful environments, discourses concerning noise, especially in urban areas, seem to partly concentrate on something that I call the cultural forms of regulation concerning the acceptance of living in a noisy environment. In other words, it seems that our society contain and have for some time contained (cultural and other) elements that urge us to see noise as an essential or normal part of urban life. Letters to the editor are one primary form of historical source material in which the reasons why people should accept a noisy environment as an inevitable part of their everyday life were expressed quite directly. Several arguments on why noise complaints are unnecessary or even undesirable recur in the letters decade after decade. Without exception, these arguments are found in replies to earlier letters.

Over the past 50 years in the area of Helsinki, the most common reasons why complaints about noise were seen as being unnecessary were that a) everyone was seen as being individually responsible for choosing a place to live that fits his or her expectations. In other words, the person who moves to an area that is too noisy has only him- or herself to blame and should therefore live with the consequences. b) Criticisms of noise-causing hobbies were seen as being negative since the urban soundscape already was so noisy that no one could seriously be annoyed by a tiny amount more. In some of the replies, the writers objected to the willingness of some people to ban the writer's hobby or form of transportation because of the noise created. These demands were perceived to threaten individual autonomy or freedom. c) Some of the writers could be regarded as suffering from 'technological fix syndrome' as, according to them, there was no point in complaining about noisy vehicles such as Jet Skis and other technical devices because their motors would be silent in the near future anyway. Some thought that some minor faults occurring momentarily should be tolerated in the name of a better future which would 'dawn' soon because of the fast technological development of the society. Finally d) aircraft noise among others was sometimes seen as indicating our international connections and our potential in worldwide economic competition. According to this argument, aircraft noise – or noise pollution caused by other functions creating jobs etc. – is not such a serious matter that it should be used as an excuse to set limitations on air traffic and the functioning of Finnish airports or other economic functions.

For example, if one had to choose between the creation of new jobs and a silent environment, a silent environment was seen as irrelevant. The work-related arguments were interesting in that not only those asking others to tolerate noise used it, but also citizens complaining about noise argued that they needed silence in order to be fit to work the next day.

'NATURE' AND THE QUESTION OF A GOOD AND HEALTHY SOUNDSCAPE

The last chapter of the study (chapter VI) discusses whether 'nature' was used as a yardstick when the quality of the urban soundscape and the effectiveness of actions of noise control were evaluated by citizens. The key question was whether there is a 'nature' that exists outside human influence which could be used as a 'standard' to compare on how human actions have changed reality, the (artificial) soundscape, and how good, healthy and pleasant is the environment in which we live. The question of using 'nature' as a yardstick when evaluating reality and having a culture that urges citizen to see noise pollution as a normal part of urban life relate to whether we see 'nature' as a pure/radical social construction or not. In this study it is seen that reality and nature is indeed to a certain point always culturally constructed but that there still exist unchangeable boundaries which are dependent on e.g. our evolutionary-shaped physical and psychological characteristics. These boundaries become visible e.g. in medical and natural scientific studies concerning health effects when exposed to noise pollution.

The writings in the Letters to the Editor section where citizens discussed the quality of the urban soundscape and expressed their personal experiences, feelings, hopes and needs concerning the urban soundscape are interpreted via three environmental psychological concepts. These concepts were 'nature as a restorative environment', 'breathing spaces' and territorial behaviour. This interdisciplinary approach was used to gain a deeper understanding of how noise pollution was experienced and to trace out some kind of ontological boundaries concerning what kind of soundscape could be healthy and pleasant. In environmental psychology it is seen that these ontological boundaries are dependent on our evolutionary-shaped physical and psychological characteristics. These characteristics set limits how much we can be culturally shaped e.g. when it comes to living in a noisy environment.

The question of 'nature' became relevant when investigating how citizens themselves evaluated the urban soundscape and the actions of noise control. The evaluations of urban soundscapes from the 1950s until now were characterised by a yearning for silence or a naturally quiet environment. In other words, the possibility of experiencing natural, silent soundscapes seems to be the yardstick against which people measure how successful we are in designing them. The soundscape of Helsinki and the effectiveness of noise reduction was evaluated on the availability of peaceful parks in the city or gardens where one can hear the sound of the wind in the trees or hear bird song and not just the rumble of engines. In other words, 'nature' (e.g. parks) was used as a restorative environment. Another commonly used yardstick for evaluating the soundscape among urban dwellers was the possibility to experience silence at home. What was expected and hoped for from 'a good home' was privacy, which included a relatively silent soundscape inside the flat and in its immediate surroundings. It is interpreted that home was expected to provide a 'breathing space'. It is argued that the possibility to choose between noise and silence was one of the most important criteria used among citizens to evaluate both the quality of the artificial soundscape and the effectiveness of the actions of noise

control. It is then concluded that the possibility to choose between noise and silence increased citizens' well-being. In this we can see the boundaries related to 'nature' and how they may effect our well-being.

At the end of the study it is discussed whose interests it serves when we are asked to accept noise pollution as a normal state of affairs. It is also suggested that the quality of the artificial soundscape ought to be radically politicized, which might give all citizens a better and more equal chance to express their wishes and needs concerning the urban soundscape, and also to decide how it ought to be designed.

HENKILÖHAKEMISTO

- Aalto, Alvar 52
Adorno, Theodor W. 109, 185
Agar, Jon 27
Altman, Irwin 212
Arendt, Hannah 133, 172
Ariès, Philippe 131
Attali, Jacques 22, 29
Aura, Teuvo 51, 66
- Bailey, Peter 22, 27–28, 134
Baumeister, Roy F. 214–215, 218
Beck, Ulrich 105, 120, 125, 157, 220–222, 225
Bewes, Timothy 184
Bijsterveld, Karin 27, 31
Bjök, Erkki 153
Blessner, Barry 31
Borenus, Juhani 64
Bourdieu, Pierre 121
- Caldwell, Lynton 58
Carson, Rachel 58
Castells, Manuel 109, 199, 209
Ceasar, Julius 25
Coates, Peter 196
Coates, Peter A. 28, 31
Corbin, Alain 29
Cowan, Ruth Schwartz 28
Cronon, William 197, 199
- Emerson, Ralph Waldo 22
Englund, Peter 30, 33
Enzensberger, Hans Magnus 13, 174
Ervi, Aarne 52
- Fielder, John 217
Franklin, Ursula 30, 107
- Gay, Peter 28
Geus, Marius de 116
Glass, David 219
Goffman, Erving 187
Granö, J. G. 93
- Haberland, Michael 24, 219
Habermas, Jürgen 110, 219
Haila, Yrjö 57–58, 199
Hall, Edward 214
Halme, Alpo 152
Haraway, Donna 109
Hassi, Satu 97
Heiskala, Risto 106, 118
Hinttaniemi, Tero 71
Horelli-Kukkonen, Liisa 210
Horkheimer, Max 109
Hughes, Thomas 124–125
Höglund, Krister 154, 203
- Jalava, Marja 20
Jauhainen, Tapani 67
Jung, Bertel 33
Järvikoski, Timo 69
Järviluoma, Helmi 29
- Kanerva, Raimo 198
Kaskela, Alekski 76
Kilpiö, Kaarina 29
Kilpiö, Olavi 84
Kjellberg, Seppo 198
Koivunen, Hannele 79
Koivunen, Taina 205
Kolbe, Laura 70
Kortteinen, Matti 136, 143, 154
Kukkonen, Harri 91
Kunstler, James Howard 126–127, 175
Kurkela, Vesa 29, 183
- Laakso, T. K. 64–66, 149
Laamanen, Matti 72–73
Lahtela, Juha 176
Laine, Markus 59
Laisaari, Olavi 137
Lampio, Eero 64, 66
Lasch, Christopher 98, 105, 130
Latour, Bruno 108, 199
Lehtinen, Pentti U. 64–65, 67, 152
Lehtonen, Heikki 39
Lepold, Aldo 58
Liikonen, Larri 153
Lindén, Leena 205
Londen, Carl-Gustaf 84
Luhmann, Niklas 225
Lyytimäki, Jari 188
- Merchant, Carolyn 28
Michelsen, Karl-Erik 124
Miettinen, Unto 39
Muir, John 58
Mumford, Lewis 25–26
Mänty, Mikko 55
- Niiniluoto, Ilkka 129–130
Nikula, Stuba 179
Noro, Leo 66
Nuszbaum, H. C. 33
- Offe, Claus 115, 192
Oinonen, Eriikka 133
Outinen, Tommi 98
- Paavola, E. J. 64, 74, 82
Paavolainen, Olavi 23
Paikkala, Sirkka-Liisa 163
Palonen, Kari 83

- Parmanen, Juhani 152
 Patoharju, Ora 75, 80, 82–83, 86–87,
 90–92
 Peltonen, Lasse 59, 63
 Pesonen, Kari 68, 83, 155, 222
 Polanyi, Karl 63, 69
 Prost, Antoine 131
- Rahikainen, Marjatta 52
 Ranta, Anni 79
 Rappe, Erja 205
 Relander, Jukka 126
- Saarikangas, Kirsi 136
 Salonen, Ahti M. 136
 Salter, Linda-Ruth 31
 Sasi, Kimmo 123
 Schafer, R. Murray 21, 28, 33, 181–183
 Scott, James C. 51
 Schopenhauer, Arthur 24
 Siltala, Juha 20, 133, 190, 195, 218
 Simmel, Georg 184
 Singer, Jerome 219
 Smilor, Raymond W. 26, 31
 Smilor, Bruce R. 29
 Smith, Mark M. 29
- Sterne, Jonathan 29
 Stockfelt, Ola 29
 Sykes, Charles J. 133, 185, 187
- Tagg, Philip 29
 Tarvas, Toivo 23
 Thompson, Emily 26–27, 30–31
 Thoreau, Henry David 58
 Toiskallio, Kalle 187
 Toyka-Seid, Michael 28
 Truax, Barry 21, 29, 107
- Uimonen, Heikki 29
- Vaasa, Kustaa 189
 Vainio, Juha 164
 Vala, Katri 24
 Valanto, Juhani 75
 Viinikka, Markku 91
 Vikman, Noora 112
- Wallenius, Marjut 215
 Watt, James 22
 Weber, Max 124
 Winner, Langdon 113
 Winnicott, D. W. 210

