

Kallisarvoiset kaupungit

Matti Sarvimäki

Post doc -tutkija, erikoistutkija

Aalto-yliopiston kauppakorkeakoulu, HECER ja VATT

Triumph of the City
– How Our Greatest
Invention Makes Us
Richer, Smarter,
Greener, Healthier and
Happier

Edward Glaeser, Macmillan, Lontoo 2011, 338 s.

Harvardin professori Edward Glaeser on tämän hetken näkyvin kaupunkitaloustieteen tutkija. *Triumph of the City* tarjoilee hänen keskeiset oppinsa suurelle yleisölle helposti sulatettavassa muodossa. Tuloksena on ylistys kaupungeille – ”lajimme suurimmalle keksinnölle” – ja kritiikki niitä koskevalle päätöksenteolle.

Glaeserin ajattelun perusta on yksinkertainen spatiaalisen tasapainon malli. Jos ihmiset päättävät asua tietyssä paikassa, sen täytyy tarjota heille jotain hyvää. Tämä hyvä voi saada monia muotoja. Detroit on ehkä kamala kaupunki, mutta siellä on halpa asua. Manhattanilla asunnot ovat kalliita, mutta palkat korkeita. Honoluluissa hinnat ovat korkeita ja palkat matalia, mutta ilmasto ja luonto sitäkin hienompia. Jos palkat Honoluluissa nousisivat, sinne muuttaisi enemmän ihmisiä, jolloin hinnat nousisivat tai kaupungista tulisi vähemmän viihtyisiä. Tämä jatkuisi, kunnes muuttoliike tyrehtyisi. Tasapainossa kukaan ei hyödy muuttamisesta – muuten he muuttaisivat.

Käytännössä muuttamiseen liittyy kaikenlaisia kustannuksia ja tasapainoon siirtyminen voi viedä niin kauan, ettei perille koskaan pääs-

tä. Tästä huolimatta tällaisen mallin läpi katsominen auttaa näkemään selvemmin.

Esimerkiksi kaupunkien köyhimmässä naapurustoissa asuvia ihmisiä pyritään joskus autamaan rakentamalla alueelle kauniita rakennuksia, puistoja tai muuta mukavaa. Asukkaiden ensisijainen ongelma ei kuitenkaan ole kolkko katukuva vaan rahan puute. Juuri siksi he ovat muuttaneet alueelle, jossa vuokrat ovat matalia. Jos naapurustosta nyt onnistutaan tekemään viihtyisämpi, yhä useampi haluaa asua siellä, jolloin vuokrat nousevat ja köyhimmät asukkaat joutuvat muuttamaan muualle. Naapurustosta tulee toki vauraampi, mutta alkuperaisille asukkaille tästä on vain haittaa.

Yksi kirjan teemoista on juuri päätöksentekijöiden taipumus sekoittaa kaupunkien fyysiset rakenteet ja niitä käyttävät ihmiset. Hurrikaani Katariinan tuhottua suuria osia New Orleansista syntyi voimakas halu auttaa sen asukkaita. Niinpä presidentti George W. Bush ilmoitti liittovaltion huolehtivan siitä, että tämä mahtava kaupunki nousee jälleen. Ansiokkaasta musiikkiperinteestään huolimatta New Orleans ei kuitenkaan ollut mitenkään mahtava

paikka. Päinvastoin, sen asukkaat olivat äänestäneet jaloillaan jo vuosikymmeniä ja muuttaneet pois väkivaltaisesta ja köyhästä kaupungista.

Glaeser kysyy, oliko suunnitelma käyttää 200 miljardia dollaria kaupungin jälleenrakentamiseen todella tehokkain tapa auttaa new orleansilaisia. Vai olisiko järkevämpää auttaa heitä siirtymään paremmille työmarkkinoille ja kouluttamaan itsensä ja lapsensa paremmin? Jälkimmäisessä vaihtoehdossa New Orleansin uudelleenrakentamiseksi kaavaillulla budjetilla olisi nimittäin voitu tukea jokaista alueen asukasta suoraan 200 000 dollarilla.

Jos julkisella rahalla toisinaan rakennetaan järjestömiin paikkoihin, useammin politiikka estää rakentamisen alueilla, joiden tulisi kasvaa. Esimerkiksi Kalifornian rannikolla kaavoituspolitiikka estää tiiviin rakentamisen, ja rajoitteita perusteellaan usein halulla suojella ympäristöä. Tuloksena on kuitenkin ympäristön kannalta huonoin mahdollinen vaihtoehto. Tarjonnan rajoittaminen nostaa hintoja, joten moni jättää muuttamatta alueelle, jossa lämmitykseen ja ilmastointiin ei tarvitse käyttää juurikaan energiaa. Sen sijaan, että ihmiset houkuteltaisiin asumaan tiiviisti, liikkumaan jalan ja käyttämään maailman energiatehokkainta kulkuneuvoa (hissiä), kaavoituspäätöksillä heidät työnnetään esikaupunkeihin, joissa jokainen kauppareissu tehdään katumaasturilla.¹

Glaeserin huomio on itsestään selvä, mutta monelle aktivistille ja kaupunkisuunnittelijalle se kuitenkin tuntuu olevan uutinen: jos ihmiset hinnoitellaan ulos jostakin paikasta, he mene-

vät muualle. Viimeisen parin vuosikymmenen aikana he ovat Yhdysvalloissa menneet ennen kaikkea Atlantan ja Pheonixin kaltaisiin kaupunkeihin, jotka rakentuvat auton, ilmastoinnin ja sallivan kaavoituksen varaan.

Miksi ihmiset ja yritykset sitten päättävät niin usein sijoittua samaan paikkaan? Yritysten kohdalla vastaus on yksinkertainen. Piilaakson korkeiden palkkojen täytyy heijastaa Piilaakson korkeaa tuottavuutta. Muuten yritykset muuttaisivat pois tai tekisivät konkursin.

Alfred Marshall (1890) selitti läheisyyden ja tuottavuuden välistä yhteyttä tavaroiden, ihmisten ja ideoiden sujuvalla liikkuvuudella. Glaeser keskittyy ideoihin. Hänelle modernit kaupungit ovat ennen kaikkea paikkoja, joiden tiiviys mahdollistaa luovien ja älykkäiden ihmisten kanssakäymisen, mikä tekee heistä vieläkin luovempia ja älykkäämpiä. Tuloksena on innovaatioita, jotka hyödyttävät koko maailmaa. Filosofien kiistely antiikin Ateenassa muokkaa yhä ajatteluamme ja sama prosessi jatkuu nyt Bangaloren yrityksissä, Bostonin yliopistoissa ja Lontoon kaduilla.

Tämä on innostava tarina, mutta sen ylenpalttinen korostaminen on myös *Triumph of the Cityn* suurin heikkous. Innovaatiot ovat varmasti tärkeä osa monen, mutta ei kaikkien, kaupungin menestystä. Toistaiseksi tiedämme melko vähän kaupunkien tuottavuutta nostavien mekanismien suhteellisesta merkityksestä. Glaeserin oma työ itse asiassa viittaa siihen, että välituotteiden ja ihmisten helppo liikkuminen selittävät vähintään yhtä paljon yritysten halukkuutta sijoittua lähelle toisiaan kuin ”ilmassa leijuvat ideat” (Ellison, Glaeser ja Kerr 2010).

Nämä tulokset ovat kuitenkin jääneet suu-
relta osin *Triumph of the Cityn* ulkopuolelle.

¹ Haja-asutusta ei voi perustella myöskään lajien suojelemisella. Tätäkin tavoitetta palvelisi paljon paremmin ihmisten sijoittaminen tiiviisiin kaupunkeihin ja suurten luonnonaluiden jättäminen koskemattomaksi.

Glaeser kirjoittaa ikään kuin kaupunkien perustuminen ensisijaisesti ideoiden tuottamiseen olisi empiirinen fakta eikä kiinnostava hypoteesi. Jos kirjalla on vaikutusta päätöksentekoon – ja olisi hienoa jos sillä olisi – vaarana on, että se kannustaa sellaisiakin kaupunkia erikoistumaan ideointiin, joiden suhteellinen etu perustuu muihin tekijöihin.

Korkea tuottavuus tai pikemminkin sen mahdollistamat korkeat palkat selittävät varmasti osin myös ihmisten halukkuutta asua kaupungeissa. Glaeser painottaa myös kaupunkilaiselämän jännittävyttä. Aikaisemmin kaupungit olivat usein liiankin jännittäviä, minkä takia etenkin amerikkalaiset yleensä asuivat mieluummin esikaupungeissa. Viimeisen parin vuosikymmenen aikana tilanne on kuitenkin muuttunut ja New Yorkin kaltaisten kaupunkien keskustoista on tullut paikkoja, joissa maailman rikkaimmat ihmiset haluavat asua ja kuluttaa.

Samoin kaupungeissa on kuitenkin myös naapurustoja, joiden asukkaat elävät järkyttä-

vässä köyhyydessä. Tämä ei tarkoita, että kaupungit aiheuttaisivat köyhyyttä. Päinvastoin kaupungit vetävät puoleensa köyhiä, koska ne tarjoavat heille jotain parempaa kuin maaseutu. Glaeserin mukaan meidän tulisikin slummien sijasta olla huolissamme kaupungeista, joiden hintataso estää köyhiä hyödyntämästä niiden tarjoamia mahdollisuuksia parantaa asemaansa.

Kyvyt ja mieltymykset vaihtelevat, eikä kaikkien kannata muuttaa kaupunkiin. Glaeser ei arvostelekaan ihmisten halua asua väljästi. Sen sijaan kritiikki kohdistuu haja-asutusta subventoivaan vero-, liikenne- ja koulutuspolitiikkaan. Niiden luomat yllykkeet ovat saaneet jopa hänet itsensä muuttamaan esikaupunkiin. □

Kirjallisuus

- Ellison, G., Glaeser, E. ja Kerr, W.R. (2010), “What Causes Industry Agglomeration? Evidence from Coagglomeration Patterns”, *American Economic Review* 100: 1195–1213.
- Marshall, A. (1890), *Principles of Economics*, Macmillan, London.